

Fahrräder für alle



Beim ADFC-Fahrradgebrauchmarkt in der Alten Festhalle Friedrichshafen standen im Frühjahr 264 Räder zum Verkauf. Insgesamt wurden 2013 bei den drei Gebrauchtmärkten 661 Räder angeboten und davon 437 verkauft. Mehr Informationen auf Seite 10.

Radverkehrspolitik vor Ort



Bei den „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ wurde der Ortsteil Ailingen unter die Lupe genommen. An der Hirschlatte Straße stellen Vertreter der Stadt die Planung einer neuen Querungshilfe vor, die 2014 gebaut werden soll. Lesen Sie weiter auf Seite 9.

Inhalt

Radverkehr Bodenseekreis	2 - 4
Kreisverband Konstanz	5
Kreisverband Ravensburg	6
Radverkehr Friedrichshafen	7 - 9
Veranstaltungen	10
Tourenrückblick	11
Letzte Seite	12

Auf den folgenden 12 Seiten stellen wir Ihnen die wichtigsten Themen des ADFC aus den Landkreisen Bodenseekreis, Ravensburg und Konstanz des Jahres 2013 vor.

Was Sie erwartet

Es erwartet Sie mehr als ein Jahresrückblick: Denn wir zögern nicht, klare Positionen zu beziehen, wenn es um die Belange des Radverkehrs geht. Wir werben aus Überzeugung für eine verbesserte Nahmobilität aller Menschen, der ADFC ist deshalb schon lange mehr als nur eine „Radlerlobby“. Wir setzen uns in der kommunalen Verkehrsplanung auch für die Belange von Fußgängern und mobilitätseingeschränkten Personen ein. Wenn es sein muss, gehen wir auch mit Kritik an die Öffentlichkeit. Aber wir arbeiten lieber konstruktiv mit engagierten Politikern und Verkehrsplanern zusammen. Diese von der Öffentlichkeit unbemerkte ehrenamtliche Arbeit führt immer wieder zu Erfolgen, die sich sehen lassen können.

Auf Touren

Unsere vielfältigen geführten Radtouren waren auch 2013 beliebt und erfreuen sich - von der gemütlichen Ausfahrt mit dem Tourenrad bis zur sportlichen Mountainbiketour - großer Nachfrage. Eine Auswahl von Fotos der Touren des Jahres 2013 finden Sie auf Seite 11 dieses Heftes.

Zu Ihren Diensten

Aber auch unsere ehrenamtlichen Dienstleistungen und Beratungsangebote werden von vielen Menschen gerne genutzt. Die Fahrradgebrauchtmärkte in Friedrichshafen und Tettang sind eine Institution geworden und ziehen jedes Jahr hunderte von Käufern und Verkäufern gebrauchter Räder an. Der ADFC-Infoladen in Friedrichshafen hat sich im neunten Jahr seines Bestehens als zentrale Anlaufstelle für interessierte Bürger und Mitglieder etabliert.

Bei der Fahrradcodierung hat sich 2013 ein neues Team eingearbeitet. Auch die Fahrradreparaturkurse und GPS-Abende wurden gerne genutzt, um sich weiterzubilden und mit anderen Radlern fachlich auszutauschen. Auf den Messeständen der IBO und der Eurobike in Friedrichshafen präsentierte sich der ADFC wieder unzähligen Besuchern.

Neu 2013

2013 wurde der Vorstand erstmals durch die neu eingerichtete Teilzeitstelle der Vereinsassistentin unterstützt. Ulrike Hanebeck entlastete den Vorstand wirksam von zahlreichen organisatorischen Tätigkeiten. Ebenfalls neu waren die Workshops zur Fahrradergonomie, die wir 2014 mit weiteren Terminen fortsetzen werden. Bei diesen eintägigen Workshops wird das Fahrrad auf den Fahrer optimal angepasst, so dass Radfahren noch mehr Spaß macht.

Was kommt 2014?

2014 wird erneut ein Jahr mit vielfältigen Aktivitäten sein. In der Radverkehrspolitik sehen wir in einigen Gemeinden vielversprechende Ansätze zur besseren Gestaltung der Infrastruktur für Radfahrer. Wir werden uns weiterhin einmischen und sind bereit zur aktiven Mitarbeit. Unser Radtourenangebot 2014 ist noch umfangreicher geworden, Sie finden das Jahresprogramm im ADFC-Infoladen, an zahlreichen öffentlichen Auslagestellen und selbstverständlich im Internet.

Neuer Vorstand

Im März 2014 wird im Bodenseekreis der ADFC-Kreisvorstand neu gewählt. Für den Kreisverband bedeutet dieser personelle Wechsel neue Ideen und gleichzeitig Kontinuität, denn die Angebote des ADFC sind weiterhin nur durch die zahlreichen aktiven ehrenamtlichen Mitglieder möglich, die sich für das Radfahren in unterschiedlichster Art einsetzen.

Interview

In unserer Interview-Serie befragen wir Persönlichkeiten, die zum Radfahren etwas zu sagen haben.

Bruno Walter ist Bürgermeister von Tettang. Bernhard Glatthaar stellte ihm folgende Fragen.

ADFC: Welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?

Walter: Das Fahrrad war für mich von Kindheit an ein wichtiges Fortbewegungsmittel, um von A nach B zu kommen. In der Kindheit und während der Jugendzeit zur Schule, zum Fußballtraining und in der Freizeit, später dann vor allem als Sportgerät und heute für gemeinsame Familienaktivitäten.

ADFC: Tettang hat mit der sogenannten Innerörtlichen Entlastungsstraße einen Straßenbaumarathon hinter sich, das erklärte Ziel einer wirksamen Entlastung der Innenstadt ist aber noch nicht vollständig erreicht. Welche Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht noch erforderlich, um das Zentrum vom Durchgangsverkehr zu befreien?

Walter: Die Grundlage für die Herausnahme des Verkehrs und damit der erste Schritt war der Bau der Entlastungsstraße, die eigentlich eine Verlagerung des Verkehrs bedeutet. Der zweite Schritt ist jetzt die Umgestaltung in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 und dem Schwerlastverkehrs-Verbot, der dritte Schritt der Umbau, die Neugestaltung der Karlstraße sowie der angrenzenden



EUROBIKE
THE GLOBAL SHOW

2014 PUBLIKUMSTAG
30. AUGUST

FRIEDRICHSHAFEN

TECHNIK UND TRENDS VON MORGEN

Jetzt Fan werden:
[facebook.com/EUROBIKE.Publikumstag](https://www.facebook.com/EUROBIKE.Publikumstag)

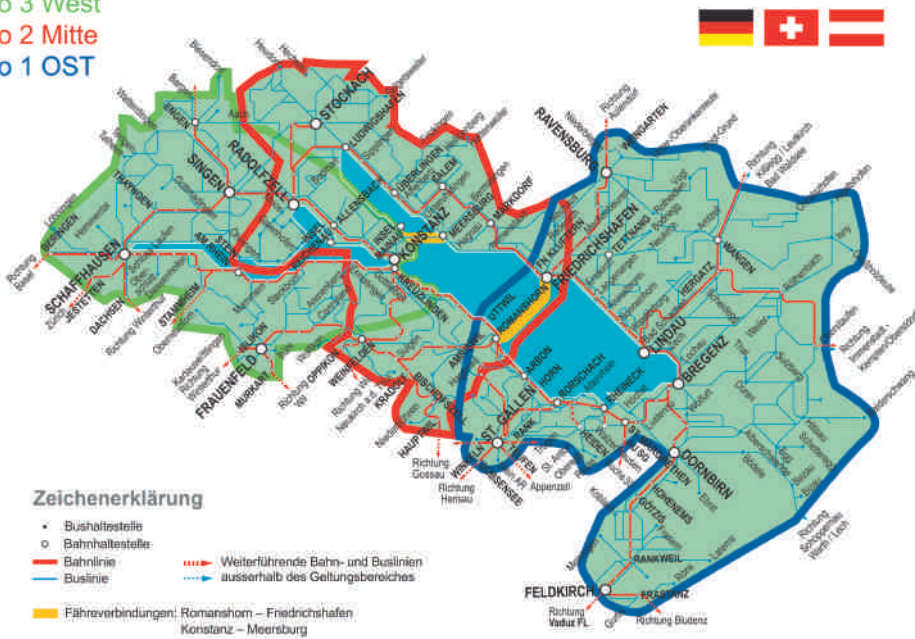
WWW.EUROBIKE-SHOW.DE

Entdecken Sie das weltweit größte Angebot von über 1.280 Ausstellern, die preisgekrönten Innovationen des EUROBIKE AWARDS, die EUROBIKE Fashion Show, die Rad-Reise-Messe HOLIDAY ON BIKE, großzügige Testparcours und vieles mehr.

Neue Fahrkarte für neue Radtouren in der Bodenseeregion

BODENSEEKREIS. Die Tageskarte Euregio Bodensee ist eine attraktive, länderübergreifende Fahrkarte. Sie ist für Familien, Kleingruppen oder Einzelpersonen die kostengünstige Möglichkeit, die Bodenseeregion in den drei Ländern Deutschland, Österreich und Schweiz mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu entdecken.

Euregio 3 West
Euregio 2 Mitte
Euregio 1 OST



Die drei Zonen der Tageskarte Euregio Bodensee ermöglichen interessante Ausflüge und Radtouren mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die neue Fahrradkarte gilt nun länder- und verbundübergreifend und vereinfacht die Fahrradmitnahme.

Die Tageskarte Euregio Bodensee gilt den ganzen Tag innerhalb der gelösten Zonen. Ab dem 1. April 2014 wird das grenzüberschreitende Reisen mit dem Fahrrad zusammen mit der Tageskarte Euregio Bodensee vereinfacht, denn es wird ein neues Kombi-Ticket eingeführt.

Preise Fahrrad-Kombi

Preise ab 2014	Erwachsene	Rabattkarten	Kinder	Kleingruppen
1 Euregio Zone	€ 29,-	25,-	20,-	76,-
	CHF 42,-	36.50	29,-	110,-
2 Euregio Zone	€ 35,-	29,-	23,-	85,-
	CHF 51,-	42,-	33.50	124,-
Alle Zonen	€ 42,-	35,-	26.50	98,-
	CHF 61,-	51,-	38,-	142,-

Kleingruppe: 1 bis 2 Erwachsene und 0 bis 4 Kinder sowie 1 Fahrrad pro Person.

Dieses **Fahrrad-Kombi** der Tageskarte Euregio Bodensee gilt bei den Bahnen und den Fähren Konstanz - Meersburg sowie Romanshorn - Friedrichshafen und eignet sich preislich bei längeren Fahrten und der Nutzung der Fähren. Für Kurzstrecken (auch länderübergreifend wie z.B. Friedrichshafen - Dornbirn) sind die jeweiligen Landespreise günstiger.

Das Ticket ist an den Verkaufsstellen sowie an den Fahrkarten-Automaten

der DB, BOB, ÖBB, SBB, Südostbahn und Thurbo sowie beim Fährepersonal erhältlich.

Für die Beförderungsbedingungen und die Fahrradmitnahme wird auf die Homepage www.euregiokarte.com und die Bestimmungen der jeweiligen Verkehrsunternehmen verwiesen.

Der ADFC freut sich über diese Erweiterung des Angebots für Radfahrer in der Dreiländerregion mit ihren unterschiedlichen Tarifen für den Öffentlichen Verkehr und insbesondere den unterschiedlichen und komplizierten Fahrkartentarifen für die Fahrradmitnahme.

Die Idee zur Fahrradkarte der Tageskarte stammt vom ADFC und wurde 2009 geboren. bg

Das Radler-Urteil zum Fahrradklima

BODENSEEKREIS. Der ADFC stellte im Herbst 2012 beim Fahrradklima-Test die Frage: **Wie fahrradfreundlich ist Ihre Stadt?**

Über 80.000 Menschen aus allen Altersgruppen haben bundesweit an der Befragung teilgenommen, die vom renommierten ifas-Institut durchgeführt wurde. Es war eine Umfrage nicht nur unter ADFC-Mitgliedern, sondern jeder Bürger konnte teilnehmen. Um in die Auswertung zu kommen, musste eine Gemeinde einen Schwellenwert an eingereichten Fragebögen erreichen. Dies gelang im Bodenseekreis in Friedrichshafen, Meckenbeuren, Markdorf und Tettnang, wo pro Kommune mindestens 50 Antworten erforderlich waren.

Die Ergebnisse lagen im Februar 2013 vor und waren sehr interessant, denn viele der Bewertungen bestätigten die uns bekannten Vorzüge und Defizite der verschiedenen Gemeinden. So bekam Friedrichshafen in der Städte-Rangliste im Vergleich zum letzten Fahrradklima-Test von 2005 sogar eine etwas schlechtere Bewertung, trotz der Verbesserungen, die seither umgesetzt wurden. Wir gehen davon aus, dass sich in den letzten Jahren ein stärkeres Bewusstsein für die Probleme von Radfahrern gebildet hat und der Stellenwert des Radfahrens in

der Bevölkerung gestiegen ist. Vermutlich beurteilten viele Radfahrer die Stagnation bei der Förderung des Radfahrens negativ und wünschten sich schnellere Fortschritte.

Meckenbeuren, Friedrichshafen und Markdorf erreichten von 252 Kommunen der Größenklasse unter 100.000 Einwohnern die Plätze 53, 61 und 87 und lagen somit im ersten Drittel der Gesamtwertung. Lediglich Tettnang fiel mit Platz 169 ins letzte Drittel der Rangliste ab. Bei der Befragung wurden für die 27 Einzelfragen aus fünf Themengebieten Schulnoten von 1 bis 6 vergeben, die Endnote wurde aus dem Durchschnitt der fünf Themengebiete gebildet. Diese Themengebiete waren:

- Fahrrad- und Verkehrsklima
- Stellenwert des Radverkehrs
- Sicherheit beim Radfahren
- Komfort beim Radfahren
- Infrastruktur des Radverkehrsnetzes.

Bei den Schulnoten zu diesen Themen lagen Meckenbeuren, Friedrichshafen und Markdorf knapp über dem Bundesdurchschnitt.

Die detaillierten Ergebnisse der vier Gemeinden können auf der Homepage www.adfc-bw.de/bodenseekreis nachgelesen werden. bg

Neuland beschritten

MARKDORF. Der Umbau der Muldenbachstraße zählte 2013 zu den dominierenden Verkehrsthemen Markdorfs. Eigentlich verwunderlich, denn es handelt sich nur um eine kleine Gemeindestraße mit vergleichsweise geringem Verkehrsaufkommen. Zum Amtsende von Bürgermeister Gerber musste es dann plötzlich schnell gehen, der Chef hatte die Umsetzung der Planung noch in seiner Amtszeit befohlen. Somit blieb nach unserer Einschätzung nicht genügend Zeit, die Planung zu diskutieren und zu optimieren.

Mit den Fahrbahn-Engstellen auf der Muldenbachstraße, die teilweise im Außerortsbereich verläuft, beschriff Markdorf Neuland. Diese Engstellen sollen geschwindigkeitsdämpfend wirken und den Charakter einer Anliegerstraße erzeugen - auf die Sperrung für den Durchgangsverkehr wollte der Gemeinderat verzichten. Ob dieses Experiment glückt, wird sich zeigen. Bei der Umgestaltung der Einmündung



Vorher: Der Gehweg aus Richtung Bergheim (Bildmitte, beim Ortsschild) führte über die Einmündung der Bergheimer Straße nach Steinensteig. Auch für Radfahrer war die Einmündung unproblematisch.

der Bergheimer Straße in die Muldenbachstraße in eine abknickende Vorfahrtsregelung wäre eine Optimierung der Planung sinnvoll gewesen. Hier verhinderte der Zeitdruck, mit dem Stadtbauamt Alternativen auszuarbeiten.

Die neuen Schutzstreifen im Kurvenbereich sind aus Sicht des ADFC nicht wirksam, denn sie werden im Innenradius von Pkw fast immer überfahren. Das von der Straßenverkehrsordnung vorgesehene Ziel, Schutzstreifen für Radfahrer von Kraftfahrzeugverkehr frei zu halten und Kraftfahrzeugen nur bei „Bedarf“, also im Begegnungsverkehr, das Überfahren zu erlauben, wurde hier nicht erreicht. Leider sind auch Fußgänger die Leidtragenden der neuen Verkehrsführung.

Für 2014 hoffen wir mit Bürgermeister Riedmann auf eine Politik des „Gehörtwerdens“. Radfahren in Markdorf braucht eine Lobby - der ADFC ist zum Dialog bereit. bg



Nachher: Bei der abknickenden Vorfahrt endet der Gehweg nun im Innenradius der Kurve. Viele Radfahrer fahren weiterhin auf dem freigegebenen Gehweg statt auf der Fahrbahn, wo sie sich unsicher fühlen.



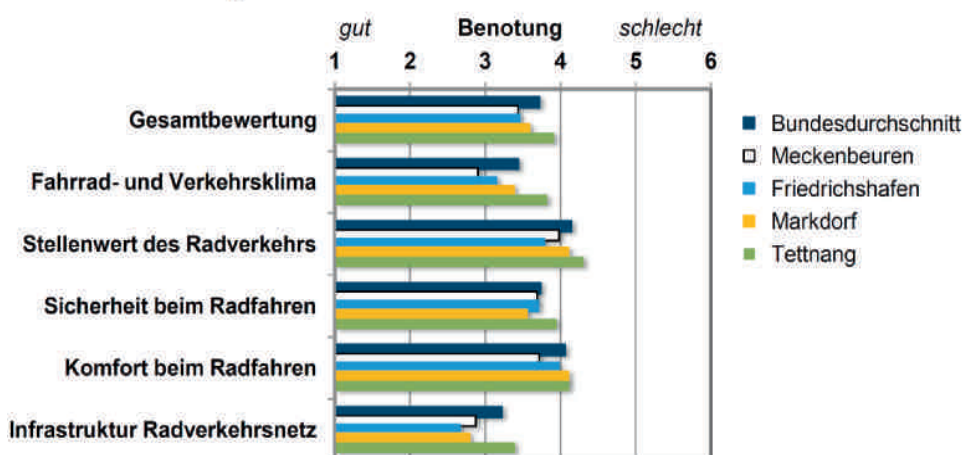
Der Schutzstreifen in der Kurve der Muldenbachstraße wird von Pkw stets überfahren. Dadurch ist sowohl der „Schutz“ von Radfahrern als auch die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung nicht vorhanden.



An der Muldenbachstraße wurden Engstellen eingebaut, um dem Kfz-Verkehr optisch zu signalisieren, dass hier die Geschwindigkeit reduziert werden soll. Ob sich der Kfz-Durchgangsverkehr reduzieren wird?

ADFC-Fahrradklimatest 2012

Ergebnisse der Gemeinden im Bodenseekreis



Die Grafik zeigt die zusammengefassten Ergebnisse der vier Gemeinden im Bodenseekreis, die in die Wertung kamen.

Warten auf Fortschritte

ÜBERLINGEN. Bei der Radtour des Arbeitskreises Radverkehr mit Oberbürgermeisterin Sabine Becker im Jahre 2011 hatte es vielversprechende Anzeichen gegeben, dass der Radverkehr einen höheren Stellenwert bekommen würde und gefährliche Verkehrsführungen für Radfahrer endlich gelöst würden. Leider verließ Thomas Nöken, der damalige Leiter des Stadtplanungsamtes und Leiter des Arbeitskreises Radverkehr, Ende 2011 die Stadt Überlingen.

Seither fand kein Treffen des Arbeitskreises mehr statt. Im Juli 2013 kam ein Gespräch des ADFC mit Vertretern des Stadtplanungsamtes und des Stadtbauamtes zustande, bei dem die weiteren Aktivitäten besprochen wurden. Es soll nun ein Radverkehrskonzept beauftragt und dann auch der Arbeitskreis Radverkehr wieder einberufen werden. Wir warten gespannt darauf, dass nach über zwei Jahren Stillstand der Radverkehr in Überlingen wieder ein Thema wird. bg

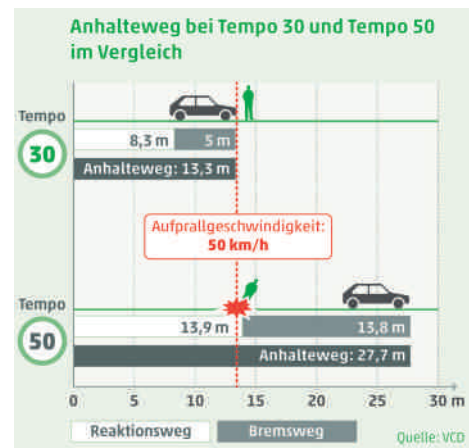
Lärmaktionspläne im Landkreis

BODENSEEKREIS. 2013 gaben mehrere Gemeinden im Bodenseekreis Lärmaktionspläne in Auftrag. Bei einem Lärmaktionsplan wird vor allem der vom Straßenverkehr verursachte Lärm rechnerisch ermittelt und mit den Lärmgrenzwerten für Tag und Nacht verglichen. Werden Lärmgrenzwerte überschritten, sollten Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Dies können zum Beispiel Lärmschutzwände oder Geschwindigkeitsbeschränkungen sein.

Jeder kennt die nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 in der Häfler Ortsdurchfahrt in Fischbach und auf der Albrecht- und Maybachstraße, die Maßnahmen des Lärmaktionsplans waren und sich für die Anwohner als sehr wirkungsvoll erwiesen haben.

Der ADFC gab 2013 Stellungnahmen zu den Lärmaktionsplänen in Meersburg, Bermatingen, Stetten, Immenstaad, Salem und Eriskirch ab.

Neben Empfehlungen für niedrigere Lärmgrenzwerte weisen wir dabei stets auf den Gewinn an Verkehrssicherheit hin, der sich aus einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ergibt. bg



Man kennt diesen eindrucksvollen Vergleich aus der Fahrschule: Bei Tempo 30 halbiert sich der Anhalteweg im Vergleich zu Tempo 50.

Ab auf die Insel - es lohnt sich

BODENSEEKREIS. Im Juni fand das 16. Mainauer Mobilitätsgespräch statt. Das Umweltministerium lud wieder auf die Mainau ein, dieses Mal zum Thema „Stadt - Land - Zukunft?“. Die Referate beschäftigten sich mit verantwortungsvoller Mobilität und nachhaltiger Entwicklung in Zeiten knapper werdender Ressourcen und des demografischen Wandels.

Seit Jahren ist die Beteiligung von Kommunalpolitikern und Verwaltungsmitarbeitern aus dem Bodenseekreis an dieser interessanten Veranstaltung leider gering, was wir sehr bedauern. Gerade in der Verkehrspolitik sind neue Impulse und Denkanstöße besonders wichtig, um die Herausforderungen der Zukunft zu erkennen und intelligente Lösungen zu finden. Dass

ein Besuch auf der Mainau stets auch ein Naturerlebnis ist, sollte nicht unerwähnt bleiben.

2013 stellten die drei ehrenamtlichen Vertreter des ADFC die größte Besuchergruppe aus dem Bodenseekreis, obwohl wir 100 Entscheidungsträger per Post über die Veranstaltung informiert hatten. Liegt es an den Bürgermeistern und Amtsleitern, die ihren Mitarbeitern die Teilnahme an solchen Seminaren nicht mehr ermöglichen? Liegt es vielleicht an parteipolitischen Überlegungen und ideologischen Gründen, Veranstaltungen der grünen Landesregierung zu boykottieren? Wir hoffen, dass dies nicht zutrifft und dass die Veranstaltung zukünftig im Terminkalender der Verwaltungen einen festen Platz einnimmt. bg

Die Grünen unter Strom



Grüne bei der Radtour auf dem Pedelec (v.r.): MdL Martin Hahn, Werner Schrader vom Ortsverband Überlingen und Bundestagskandidat Alexander Gaus.

BODENSEEKREIS. Der grüne Landtagsabgeordnete Martin Hahn hatte den ADFC zur Sommer-Radtour in und um Überlingen eingeladen. Dieser Einladung sind wir selbstverständlich gerne gefolgt, denn Einladungen von Landtagsabgeordneten nehmen wir immer an.

Um auch das Hinterland des Bodensees erkunden zu können, organisierten wir Pedelecs für die Teilnehmer der Radtour. Damit verloren die Steigungen an der 35 km langen Strecke auch für die ungeübten Radler ihren Schrecken.

Wir stellten zunächst den bekannten Problemstellen in Überlingen einen Besuch ab, darunter den äußerst verbesserungswürdigen Verkehrsführungen des Bodensee-Radweges bei Goldbach und am Bahnübergang an der Mühlenstraße. In Oberuhldingen

besichtigten wir die Baustelle des Kreisverkehrs (siehe Bericht unten auf dieser Seite), bevor wir nach Neufrach fuhren. Dort zeigten wir beim neuen Kreisverkehr die verbesserte Sichtbeziehung von der Fahrbahn zum Radweg (und umgekehrt), wo auf Vorschlag des ADFC nachträglich ein Erdwall zurückgebaut worden war.

In Mimmenshausen fuhren wir auf dem linksseitigen gemeinsamen Geh-/Radweg an der Bahnhofstraße entlang, der an den zahlreichen Einmündungen und Grundstückszufahrten ein erhebliches Gefahrenpotential aufweist. Über Mendlishausen und Deisendorf führte die Tour zurück nach Überlingen. An der Lippertsreuter Straße und dem unklaren Ende des Radweges am Burgbergkreisel wiesen wir auf die dortigen Probleme für Radfahrer hin. bg

Nicht zur Nachahmung empfohlen

UHLINGEN-MÜHLHOFEN. Ein Lehrstück, wie Verkehrsplanung nicht funktionieren sollte, war 2013 in Uhlhingen-Mühlhofen zu beobachten, wo Bürgermeister Edgar Lamm und das Regierungspräsidium eine einfach umsetzbare Verbesserung der Radverkehrsführung beim neuen Kreisverkehr am Rathaus verhinderten. Der ADFC Bodenseekreis und einige Gemeinderäte aus Uhlhingen-Mühlhofen hatten sich für kleinere Änderungen der Planung stark gemacht, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Leider ohne Erfolg.

Die Forderung des ADFC war, die Fahrbahnbreiten der Kreisverkehrszufahrten gemäß dem aktuellen Regelwerk für die „Anlage von Kreisverkehr“ und den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) auszuführen. Diese Regelwerke schreiben vor, die Fahrbahnbreiten in den Zufahrten so schmal wie möglich, d.h. 3,50 m bis max. 3,75 m breit zu bauen. Mit diesen Breitenbeschränkungen soll durch bauliche Maßnahmen erreicht werden, dass Radfahrer bei der Einfahrt in den Kreisverkehr aus Sicherheitsgründen nicht von Kraftfahrzeugen überholt werden können.

Die Planung der Gemeinde Uhlhingen-Mühlhofen sah größere Fahrbahnbrei-

ten der Kreisverkehrszufahrten vor, um dem Schwerlastverkehr die Durchfahrt durch den Kreisverkehr zu erleichtern.

Wir kritisieren bei dieser Planung vor allem zwei Punkte:

- Es ist ein Affront gegenüber dem Gemeinderat, dass das Regierungspräsidium vier Monate lang nicht auf fünf einfache Fragen der Gemeinderäte geantwortet hat. Selbst beim Baubeginn waren die Fragen noch unbeantwortet.
- Es darf nicht sein, dass Verkehrsplaner verbindliche Richtlinien der FGSV ignorieren und lieber ihrem Bauchgefühl vertrauen.

Aber nicht nur die Gestaltung des Kreisverkehrs, sondern auch die Radverkehrsführung aus Richtung Mühlhofen ist zu kritisieren. Hier fehlt eine Planung, wie der Radverkehr vom südlichen Radweg kommend sicher die L201 queren kann, um auf die Fahrbahn zum Kreisverkehr zu gelangen. Auch daran erkennt man die wenig durchdachte Planung.

Nach dem Dornierknoten in Immenstaad ist dies das zweite Beispiel im Bodenseekreis, bei dem durch neue Verkehrsplanungen die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger verschlechtert wurde. bg

- KOMPETENZ
- QUALITÄT
- SICHERHEIT

im Fahrradangebot und im Technischen Service

Dieter Senger-Frey

Kirchstraße 19/1 · 88079 Kressbronn / Bodensee
 Telefon 0 75 43 / 80 25 · Fax 0 75 43 / 80 55
www.radsport-senger.de

Es tut sich was in Tett nang

TETT NANG. Der Bau der sogenannten „Innerörtlichen Entlastungsstraße“ hat in den zentralen Abschnitten die Verkehrsbedingungen für Radfahrer spürbar verschlechtert. Deshalb lag ein Schwerpunkt der Arbeit des ADFC im Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Tett nang darin, Nachbesserungen für die Sicherheit der Radfahrer zu erreichen.

Die bisher erzielten Ergebnisse, z.B. Markierung von Furten, können nur als marginal bezeichnet werden. Weiterhin problematisch ist insbesondere der Bereich Loreto-/ Martin-Luther-/ Lindauer-/ Wangener Straße. In diesem Abschnitt gibt es keine Radverkehrsanlagen, sondern Radler sind vor die Wahl gestellt, sich in den oft zurück gestauten Autoverkehr auf der Fahrbahn einzusortieren oder den freigegebenen Gehweg zu nutzen. In Richtung Bärenplatz müssen sich Radler auf der linken Fahrspur einordnen und werden dabei gleichzeitig links und rechts von Autos mit geringem Seitenabstand überholt. Auf dem Gehweg müssen sich Radler dem Fußgängerverkehr unterordnen und mehrfach an Fußgängerampeln stehen bleiben.

Inzwischen hat die Stadt Tett nang erkannt, dass es mit einzelnen kleinen Nachbesserungsmaßnahmen nicht getan ist, und sich dazu entschlossen, durch ein kompetentes Planungsbüro ein Radverkehrskonzept entwickeln zu lassen. Auch die großen stadtplanerischen Veränderungen wie die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Innenstadt werden weitere Auswirkungen auf den Verkehr haben. Das eigentliche Hauptziel der „Innerörtlichen“



An der Lindauer Straße zeigt sich die Problematik der Radverkehrsführung in Tett nang besonders deutlich: Auf benutzungspflichtige Radwege zu verzichten ist grundsätzlich sinnvoll, allerdings sind viel zu schmale, für Radfahrer freigegebene Gehwege an stark befahrenen Straßen keine sichere und attraktive Alternative.

ist bisher noch nicht erreicht. Um es zu verwirklichen bedarf es noch eines erheblichen Gestaltungsaufwandes und vor allem des politischen Willens. Zum anderen steht eine Neuordnung des Verkehrs im Loreto-Viertel an. Da hier die großen Tett nanger Schulen mit mehreren tausend Schülern liegen, kommt einem schlüssigen Schulweg- und Radverkehrskonzept eine besondere Bedeutung zu.

„Für die vorhandenen Straßen haben wir zu viel Verkehr“. Diesem State-

ment von Bürgermeister Walter (Schwäbische Zeitung, 29.11.2013) können wir seitens des ADFC nur zustimmen. Die Förderung des Radverkehrs durch die Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes wäre eine wirksame Maßnahme, den übermäßigen Autoverkehr zu vermindern und die Lebensqualität in der Stadt Tett nang zu erhöhen.

Dafür wird sich der ADFC auch in Zukunft im Arbeitskreis Radverkehr engagieren. sh

Vom Bike-Tower-Stresstest zum Radverkehrskonzept

MECKENBEUREN. Von Dezember 2012 bis Mitte Januar 2013 wurde die Praxistauglichkeit des Bike-Towers im Rahmen eines Projektes der Gemeinde Meckenbeuren und der Dualen Hochschule (DHBW) getestet. Es sollte ein richtiger „Stresstest“ sein, denn im Winter waren sowohl die Technik des Bike-Towers als auch die teilnehmenden Radler in besonderer Weise gefordert.

Die 15 Teilnehmer bekamen leihweise ein Pedelec für die Testphase, auch dies war für manche Teilnehmer eine

neue Erfahrung. Während der Testphase zeigten sich diverse technische Probleme, von denen die meisten schrittweise gelöst werden konnten. Somit konnte die Testphase zur Verbesserung dieses modernen Fahrrad-Parkhauses beitragen.

Im Frühjahr kam Rudolf Wenzler vom Initiativkreis Meckenbeuren, dem Handels- und Gewerbeverein, auf den ADFC zu. Der Initiativkreis plante einheitliche Fahrradständer für die Einzelhändler an der B30 und bat uns um eine Empfehlung für ein geeignetes

Modell. Es war geplant, dass die Fahrradständer ein einheitliches Aussehen und eine Werbetafel für den jeweiligen Händler bekommen sollten. Aufgrund der guten Erfahrung aus Friedrichshafen empfahlen wir das Modell Favorit der Fa. Kilian. Im Oktober wurden an sieben Geschäften die neuen Fahrradständer aufgestellt. Zur Nachahmung empfohlen!

Nach dem großen Erfolg beim „Stadtradeln“ 2012 nahm Meckenbeuren auch 2013 wieder an dieser bundesweiten Aktion teil und schaffte es mit den zurückgelegten Kilometern pro Einwohner auf Platz elf von 200 Teilnehmerkommunen. Es gab wie 2012 wieder eine breite Beteiligung aus der Bevölkerung.

Meckenbeuren hat in den letzten Jahren einen eigenen Weg beschritten, das Radfahren zu fördern: Mit dem bemerkenswerten Bike-Tower und öffentlichkeitswirksamen Aktionen wie dem „Stadtradeln“ zeigte die Gemeinde, dass sie ihre Bürger zum Radfahren motivieren möchte.

Dieses Engagement der Kommunalpolitik und auch die Vorbildfunktion von Bürgermeister Schmid findet man selten. Deshalb war es an der Zeit und ein konsequenter Schritt, dass Meckenbeuren nun auch die Situation der Radwege verbessern und dazu - wie andere Kommunen auch - ein Radverkehrskonzept in Auftrag geben möchte. Denn es gibt zahlreiche Problemstellen in Meckenbeuren, die dringend verbessert werden müssen und auf die wir seit Jahren immer wieder hinweisen. bg



Bei der Einweihung der neuen Fahrradständer der Einzelhändler (v.l.): Stefan Huber (ADFC), Rudolf Wenzler (Initiativkreis Meckenbeuren), Bürgermeister Andreas Schmid, Bernhard Glatthaar (ADFC), Kai Ginser (Gemeinde Meckenbeuren).

Kleine Schritte

IMMENSTAAD. Der BUND hatte 2012 eine ausführliche Mängelliste mit vielfältigen Vorschlägen für Verbesserungen im Radverkehrsnetz ausgearbeitet und der Gemeindeverwaltung übergeben. Außerdem waren auf Vorschlag der Grünen erstmals 15.000 EUR im Haushalt der Gemeinde für Radverkehrsmaßnahmen eingestellt.

Wie viele andere Gemeinden in der Region denkt Immenstaad darüber nach, die zahlreichen Vorschläge im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes prüfen zu lassen. Auch die nächste größere Straßenbaumaßnahme in der Gemeinde, der Umbau der Meersburger Straße, könnte durch die fachliche Unterstützung eines Radverkehrsplaners optimiert werden.

Dabei muss auch die gesamte Radverkehrsführung am Dornierknoten überprüft werden, denn die Radwegführung des 2011 durchgeführten Umbaus verstößt gegen geltende Bauvorschriften und ist für Radurlauber ein hohes Sicherheitsrisiko. bg



Die Meersburger Straße in Immenstaad soll bereits ab der B31 umgebaut werden, um die Radverkehrsführung auch für die zahlreichen Urlauber zu verbessern.



Heute drängen sich Radler und Fußgänger auf dem getrennten Geh-/Radweg an Meersburger Straße. Zukünftig sollen Radler auf der Fahrbahn fahren.



Der Seitenwechsel des Radweges an der L207 im Bereich der Graf-von-Soden-Straße und der Siedlung ist unklar beschildert und mangelhaft ausgebaut.



Die skandalöse Radverkehrsführung des Bodensee-Radweges am Dornierknoten wurde 2013 mit Warnbaken „gesichert“. Viel Spaß beim B31-Bodenseurlaub!

Fahrradabstellanlagen - geht doch!

KONSTANZ. Die Diskussion um möglichst optimale Abstellanlagen ist wahrscheinlich in allen Städten endlos. In Konstanz werden im Rahmen des „Masterplan Mobilität“, den der Gemeinderat im Dezember 2013 beschlossen hatte, deutliche Verbesserungen in diesem Bereich angedacht. Die Umsetzung kann aber noch Monate oder Jahre dauern. Eine praktische, kostengünstige und vom ADFC im Arbeitskreis immer angemahte Lösung ist eine einfache Farbmarkierung auf dem Boden.

So wurden seitens der Verwaltung in der Brotlaube und am Blätzleplatz sol-



Selbst ohne Markierung verhalten sich parkende Radler diszipliniert, erst wenn es zu viele werden, bricht das Chaos aus.

che Markierungen probeweise angebracht und - oh Wunder - es funktioniert perfekt! Die RadfahrerInnen halten sich ordentlich an die Aufstellfläche. An das eigentliche Problemfeld auf der Marktstätte, wo im Bereich der Unterführung der Durchgang zur Brotlaube in der Saison vollkommen zugestellt wird, wagte sich die Verwaltung nicht. Das war wohl zu viel des Guten. Wir können nur hoffen, dass die Einsicht siegen wird: Radler halten sich gerne an vernünftige und klare Vorgaben. Übrigens: Praktische Lösungen kann man mit ein wenig Mut schnell und unbürokratisch einführen. rs



Kaum eingerichtet, wurde der Radabstellplatz in der Brotlaube gut und diszipliniert angenommen

Selbsthilfewerkstatt



In Radolfzell hat sich in der Friedrich-Werber-Straße 3 wieder eine Selbsthilfewerkstatt etabliert.

Termine: Jeden zweiten Samstag im Monat von 14.00 bis 17.00 Uhr.

Radverleih – Touren – Reparaturservice

Kultur-Rädle

ADFC-Infoshop
Bahnhofplatz 29
78462 Konstanz
Tel. 07531 / 27310

www.kultur-raedle.de
Kultur-raedle@t-online.de



Verpasste Chance

KONSTANZ. In der Petershausener Straße am Bahnübergang wurde monatelang am Kanal gebaut. Eigentlich wäre das eine Chance gewesen, danach auch für RadlerInnen neue Wege zu schaffen oder sich zu überlegen, ob eine 30er Zone Mischverkehr aus Kraftfahrzeugen und Radfahrern möglich macht, wie es die neue StVO ja auch vorsieht.

Leider kam es anders: Die RadfahrerInnen werden immer noch teilweise auf Radwege gezwungen, und am Bahnübergang fehlen adäquate Ab-



Nichts dazugelehrt: Radler gehören bei solchen Verkehrsführungen auf die Fahrbahn!

stellflächen, die ein sicheres Starten vor den Autofahrern ermöglichen. Dass die Radspuren teilweise auf die Straße gelegt wurden, mag ein Erfolg sein, andererseits nützt die ganze schöne rote Belagfarbe nichts, wenn die RadlerInnen dann wieder hinter die Autos „geklemmt“ werden.

Die SPD im Gemeinderat hatte dahingehend schon im Juni 2013 angefragt. Leider wurde ihre Initiative schlicht nicht beachtet. Es hilft also nichts: wir müssen der Verwaltung mehr auf die Finger schauen. rs



Neue rote Farbe, aber leider keine Aufstellfläche. Der Bahnübergang ist bei Schulverkehr stark frequentiert!

Note drei für das Fahrrad-Klima

RADOLFZELL. „Befriedigend“, so haben 115 Radolfzeller RadlerInnen geurteilt. Mit Hilfe eines eigenen, fast 30 Fragen umfassenden Fahrradklima-Tests wollten Stadtverwaltung, Stadtmarketing und die örtliche ADFC-Gruppe von RadfahrerInnen nach dem „offiziellen“ ADFC-Fahrradklimatest noch einmal wissen, wie wohl sie sich in Radolfzell und den Ortsteilen fühlen. Macht Radfahren hier Spaß? Fahren Jung und Alt? Wie gut sind die Ortsteile angebunden? Wie gut ist die Beschilderung? Diese und weitere auf Radolfzell speziell abgestimmte Fragen erhielten die Noten gut bis befriedigend. Dennoch traten auch klare Schwachstellen zu Tage: Konflikte mit Autofahrern, Parken auf Radwegen, kritische Wegeführungen vor allem im Bereich von Baustellen, fehlende Abstellmöglichkeiten.

Sehr kritisch wurde die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV bewertet. Der Zugang zum Seehas oder den Fernzügen wird wohl erst mit der Seetorquerung erleichtert werden, und

der Stadtbuss nimmt generell keine Fahrräder mit. Der überwiegende Teil der Fahrradklima-Tester sitzt täglich im Sattel - es ist also Alltagserfahrung in die Fragebögen eingeflossen.

„Wir müssen uns nicht verstecken, aber es bleibt auch noch etwas zu tun“, fasst Markus Zipf, Klimaschutzmanager der Stadt, das Ergebnis zusammen. Die Einschätzungen würden jetzt in einer Arbeitsgruppe ausgewertet, um Verbesserungen umsetzen zu können. Das sei natürlich auch eine Frage des Budgets, so Zipf.

Der Fahrradklima-Test in Radolfzell geht auf eine Initiative des ADFC zurück und dient als Gradmesser auf dem Weg zur „Fahrradfreundlichen Kommune“. „Wir streben diese Auszeichnung an, weil sie zum Profil der Stadt passt“, meint Silja Neumaier von der Tourismus und Stadtmarketing Radolfzell GmbH. Gerade im Kurzstreckenverkehr sei das Fahrrad als Verkehrsmittel unschlagbar. Hinzu kämen die Pedelecs, die den Aktionsradius für Radfahrer deutlich erhöhten. hb/rs

Critical Mass

KONSTANZ. Seit Sommer 2013 hat sich auch in Konstanz eine Initiative formiert, welche die Bedeutung des Radfahrens auf ganz besondere Weise in die Öffentlichkeit tragen will:

Nach der StVO (§ 27) ist ein erkennbarer Verband von mehr als 15 Rädern als „ein“ Verkehrsteilnehmer zu behandeln. Andere Verkehrsteilnehmer haben ihr Verhalten dementsprechend darauf abzustimmen. So kann diese Gruppe Radfahrer z.B. geschlossen auf der Fahrbahn fahren und ist nicht auf den Radweg gezwungen (wobei der Radwegzwang nach der neuen StVO sowieso zu hinterfragen ist). Die Gruppe trifft sich jeden Freitag auf der Wiese vor dem Telekom-Hochhaus am Gebhardsplatz um 17 Uhr zur Ausfahrt im Stadtgebiet.

Genehmigungsrechtlich stellt die Ausfahrt kein Problem dar, das bestätigte

auch die Polizei, die auf Anzeige von Kfz-Haltern im September erschien und die Gruppe in Augenschein nahm. Allein die Tatsache, dass die Polizei die Gruppe als eine solche wahrnahm, erfüllte aber schon die notwendige Erkennbarkeit! Des Weiteren teilte das Bürgeramt auf Anfrage mit, dass eine Genehmigung aus den genannten Gründen nicht erforderlich sei. Man bewegt sich als „kritische Masse“ im Rahmen von Recht und Gesetz.

Die „kritische Masse“-Bewegung existiert in vielen Städten der Welt und ist eine kreative Möglichkeit, auf die ökologische Fortbewegungsweise des Radfahrens hinzuweisen.

Wer sich mehr über die Konstanzer Gruppe informieren will, sei auf cmkonstanz@gmail.com verwiesen.

Ebenso bei den facebook-Freunden bei Critical Mass Konstanz. rs

Radverkehrspolitische Tour

BAD WALDSEE. 15 Personen waren im Juli der Einladung zur radverkehrspolitischen Tour gefolgt, u.a. Stadträte, der Leiter des städtischen Tiefbauamts, Vertreter des Stadtseniorenrats, Lehrer von Gymnasium und Förderschule sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger. Eingeladen hatte die Radweginitiative Bad Waldsee und der Grüne Ortsverband.

„Ziel ist es, eine Zwischenbilanz zu ziehen, wo stehen wir nach 4 Jahren Radverkehrskonzept und wo hapert es noch?“, so Margarete Bareis von der Radweginitiative Bad Waldsee.

Die Stadtverwaltung denke in Radverkehrsachsen, so Jürgen Bucher vom städtischen Tiefbauamt. Daher werde die Markierung von Aufstellflächen für Radfahrer im Kreuzungsbereich an der Stadthalle und die Markierung des Schutzstreifens auf der Frauenbergstraße bergauf zusammen erfolgen. Das Regierungspräsidium als Baulastträger hat bereits zugestimmt und signalisiert, dass die Maßnahmen 2014 realisiert werden sollen.

Da die Schutzstreifen in der Frauenberg- und Friedhofstraße seit Jahren auf sich warten lassen, wurden bei der Radtour an der Frauenbergstraße als unkonventioneller Lösungsvorschlag und zur Veranschaulichung drei gelbe Schutzstreifen mit Baustellenmarkierungsband auf die Fahrbahn geklebt. „Eine schnelle und kostengünstige (Zwischen-)Lösung, die Land und Regierungspräsidium unterstützen“, so Bernd Zander vom Ortsverband der Grünen. Er forderte eine schnelle Umsetzung der Schutzstreifen, für sicheren Radverkehr ins Schulzentrum.

Befürwortet wurde die von der Stadt angedachte Verbesserung am Kreisverkehr Frauenbergstraße bei den Einkaufszentren: Einerseits die Markierung von Zebrastreifen und Radfahrerfurten im Fußgängerquerungsbereich, andererseits die gesicherte Einleitung der Schutzstreifen auf die Fahrbahn im Kreisverkehr.

„Ich wünsche mir, dass Sie den Nachdruck der heutigen Tour als Schwung mit ins Amt nehmen und dass die angesprochenen dringenden Maßnahmen, wenn schon nicht mehr 2013, dann in 2014 umgesetzt werden.“ Mit diesen Worten bedankte sich Margarete Bareis für die Anregungen und Vorschläge.

Download des Radverkehrskonzepts unter www.bad-waldsee.de. mb



Teilnehmer der radverkehrspolitischen Tour kleben gelbe Schutzstreifen auf die Frauenbergstraße.

Ein Stück Gleichberechtigung

KREIS RAVENSBURG. Außerorts an Kreis-, Landes- und Bundesstraßen sind baulich getrennte Radwege das Mittel der Wahl. Seit Herbst 2013 können Schüler zwischen Horgenzell und Zogenweiler den neuen Radweg entlang den Kreisstraßen K8038 / K7973 benutzen.



Der neue Radweg in Horgenzell-Zogenweiler, hier bei der Eröffnungsfest: Nicht nur für Schüler gut nutzbar.

Äußerst positiv erwies sich die Zusammenarbeit mit dem Kreisstraßenbauamt. Wir vom ADFC-Kreisverband fühlten uns bei der Planung als gleichberechtigte Partner wahrgenommen, denn mehrere Anregungen wurden umgesetzt. In Horgenzell wird der Radweg über die einmündende Straße mittels einer vorfahrtsberechtigten Furt weitergeführt und danach sanft auslaufend auf die Fahrbahn ausgeleitet. Ebenso wurde in Zogenweiler am Ende eine rund 15 m lange Ausleitung errichtet (siehe Foto rechts). Als Ergebnis ist der benutzungspflichtige Radweg insgesamt gut nutzbar, auch für schnelle Radler. Bei der Aufstellung des kreisweiten Radverkehrs-

konzeptes ist der ADFC ebenso mit eingebunden. Entlang wichtiger Radrouten werden Vorschläge für Verbesserungen erarbeitet, außerorts, aber auch in den Ortsdurchfahrten. Nicht nur Radwege, sondern auch Schutzstreifen, Querungshilfen, radlerfreundliche Ampelsteuerungen und vieles mehr sollten Thema sein. Wir hoffen, dass dies einen großen Fortschritt zum Fahrrad als gleichberechtigtes Fahrzeug darstellt.

Anderes zeigen alltägliche Erfahrungen im Verkehr: Autos hupen einen von der Fahrbahn auf nicht benutzungspflichtige Gehwege, z.B. in Berg-Ettishofen. Ob die Autofahrer in Weinbergen überhaupt schon registriert haben, dass z.B. die Wege an der Abt-Hyller-Straße (beim Kultur- und Kongresszentrum) seit letztem Jahr „andere Radwege“ ohne blaues Schild sind, also nicht benutzungspflichtig? Ein langer Weg steht noch bevor, bis die Gleichberechtigung des Fahrrades bei allen Verkehrsteilnehmern und Behörden angekommen ist. sv



Die zügig fahrbare Ausleitung des Radweges in Zogenweiler.

Radverkehrskonzept für Isny

ISNY. Ein Radverkehrskonzept für Isny erstellte das Kölner Planungsbüro VIA im Auftrag der Stadt. Anfang 2013 konnten Isnyer Bürger und die ADFC-Ortsgruppe in zwei Planungswerkstätten das Konzept mit entwickeln. Seit Juli liegt ein ausführlicher Maßnahmenkatalog vor. Die Gesamtkosten der Baumaßnahmen liegen bei etwa 6,1 Millionen Euro. Eine Million Euro würde die Umsetzung die Stadt Isny kosten. Auf die erste Stufe entfallen hiervon ca. 300.000 Euro.

Vom städtischen Arbeitskreis Radverkehr für gut befunden, hat der Gemeinderat am 2. Dezember einstimmig beschlossen, im Jahr 2014 179.000 Euro und in 2015 weitere 70.000 Euro bereit zu stellen.

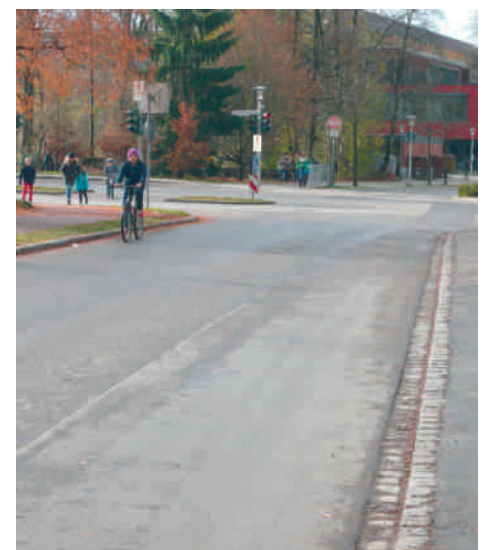
Radfahrer gehören ganzjährig zum Straßenbild in Isny, das bereits heute über ein dichtes und überwiegend gut ausgebautes Radverkehrsnetz verfügt. Der Radverkehrsanteil ist mit 25 % relativ hoch, eine weitere Steigerung sei erreichbar. Eine qualitative Radverkehrsförderung soll durch drei Schwerpunkte erzielt werden:

- Radfahren im Zuge von Hauptverkehrsstraßen
- Schulwegenetz abseits der Hauptstraßen
- Projekte zu „Kommunikation und Service“

Kostengünstige Maßnahmen sollen das Radfahren im Zuge der Hauptverkehrsstraßen attraktiver und sicherer machen: Markierung von Schutzstreifen, angepasste Radverkehrsführung im Kreisverkehr, Radweganhebungen und Furtmarkierungen. Fünf Fahrradstraßen und 21 Querungshilfen sind die wichtigsten Maßnahmen zur Sicherung des Schulwegenetzes. Zum Fahrradparken empfiehlt VIA dezentrale Abstellanlagen mit Anlehnbügeln in der Innenstadt. Überwiegend in der Zuständigkeit von Land und Kreis liegen der Neubau von Radwegen zur besseren Anbindung der Ortsteile und Nachbarstädte, insbesondere nach Leutkirch. Diese teuren Maßnahmen werden langfristig empfohlen. Unter den Stichworten Service und Kommu-



Wo die Mindestbreite für beidseitige Schutzstreifen nicht vorhanden ist, können wie hier in der Kemptener Straße auch einseitige Schutzstreifen markiert werden.



Die Rainstraße soll neben weiteren vier Straßen als Fahrradstraße ausgewiesen werden, um das Schulwegenetz sicherer zu machen.

nikation laufen Empfehlungen zum Radtourismus wie die Fahrradmitnahme im Bus. Die Themen „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ und „Einkaufen mit dem Rad“ sollen als weitere Projekte entwickelt werden. Außerdem ist ein konsequenter Winterdienst erforderlich, um ganzjähriges Radfahren zu ermöglichen. rbs

Radrunde Allgäu

Sind Sie schon die neue Vier-Sterne-Radrunde Allgäu gefahren, die im Juli 2013 eröffnet wurde? Infos dazu unter www.radrunde-allgaeu.de



Von Leutkirch über Bad Wurzach, Kißlegg, Waldburg, Wangen und Isny führt die Radrunde Allgäu durch den Landkreis Ravensburg.

Eine gute Anbindung an den ÖPNV bietet die Möglichkeit, Strecken abzukürzen oder durch Sternfahrten verschiedene Strecken von einem Ausgangspunkt aus zu erkunden.

Mehr als Ritzel und Schaltnaben ...

Seit 1912.

Unsere ganze Erfahrung für Ihr Rad!

- große Auswahl
- Fachberatung
- Service
- Probefahrt
- Testräder
- Fach-Mechaniker
- Lieferservice
- Finanzkauf

Leben ist Bewegung. Bleiben Sie in Schwung!

...da fahren alle drauf ab!



AMANN

(07 51) 2 53 41
www.fahrrad-amann.de

Ravensburg · Goldgasse 4-6

AGFK lohnt sich

Friedrichshafen ist Gründungsmitglied der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg“ (AGFK-BW). Die AGFK ist ein Netzwerk von Landkreisen, Städten und Gemeinden, die den Radverkehr in besonderem Maße fördern. Die Mitgliedskommunen profitieren dabei von den Projekten, Seminaren sowie dem Austausch von Erfahrungen. Erfreulich ist, dass die verantwortlichen Mitarbeiter des Stadtbauamtes aktiv in der AGFK mitarbeiten und die Verwaltungsspitze dieses Engagement fördert. Friedrichshafen ist eine von 15 AGFK-Kommunen, die am Pilotprojekt „Radschulwegplan“ teilnehmen. Ende 2013 startete an zwei Häfler Gymnasien die Erstellung von Radschulwegplänen, bei denen Schüler ihre Schulwege am Computer dokumentieren. Für die Stadtverwaltung entsteht aus dieser Mängelanalyse schließlich ein Maßnahmenkatalog, an welchen Straßen die Sicherheit für Radfahrer verbessert werden muss. Wir hoffen, dass sich noch weitere Schulen beteiligen. Dieses Projekt ist nur ein Beispiel, wie sich die Mitgliedschaft in der AGFK für die Stadt Friedrichshafen positiv auswirkt. bg

Unnötige Geheimniskrämerei

Seit vielen Jahren steht die Stadt Friedrichshafen hilflos dem Chaos am Radweg an der Friedrichstraße gegenüber, auf dem sich mindestens an sechs Monaten im Jahr der gesamte touristische Radverkehr bündelt. Radfahren an der parallel verlaufenden Uferpromenade, ja die öffentliche Diskussion darüber, ist seit Jahren ein Tabu. Deshalb staunte die Öffentlichkeit nicht schlecht, als Ende Oktober in der Presse zu lesen war, dass das Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt (BSU) ab 1. November bis 31. März probeweise die Uferpromenade vom Graf-Zeppelin-Haus bis zum Antonius-Eck für Radfahrer freigeben würde. Das BSU ist in Friedrichshafen für Probephase berühmt. Probephase des BSU haben eines gemeinsam: Sie werden geheim vorbereitet, auch die Volksvertreter des Gemeinderates erfahren sie erst aus der Presse, und sie zeichnen sich deshalb durch ihren Überraschungseffekt aus. Völlig unklar ist, wie die Probephase ausgewertet wird, und auch die Diskussion mit fachkundigen Stellen und Personen im Vorfeld wird gerne vermieden. Für den ADFC ist es erstaunlich, dass die Verantwortlichen des BSU die Win-



Die Uferstraße bietet während der kalten Jahreszeit Platz für Fußgänger und Radler. Eine Freigabe für Radler vom 1. November bis zum 31. März ist deshalb sinnvoll. Beim durchgestrichenen Fahrradpiktogramm muss sich die Stadt aber noch etwas einfallen lassen.

terfreigabe der Uferstraße während der einjährigen Entwicklungsphase des Radverkehrskonzeptes in den zahlreichen Besprechungen nie erwähnt haben. Der ADFC hält die Pro-

bephase für sinnvoll, hätte sich aber während der Probephase auch eine weitere Ausdehnung bis zum Hafbahnhof vorstellen können. Aber wir wurden ja nicht gefragt. bg

Ein zu kleiner Absatz bringt nichts

Bei den „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ war unter anderem der Kreisverkehr in Ailingen ein Thema (siehe Seite 9). Dieser Kreisverkehr wird von Kraftfahrzeugen häufig zu schnell durchfahren, mit der Folge, dass sich Radfahrer im Kreis gefährdet fühlen und es vorziehen, auf den angrenzenden Fußwegen zu fahren. Die außerordentliche Lage des Kreisverkehrs, die das schnelle Durchfahren erleichtert, lässt sich nicht ändern, deshalb setzte sich der ADFC für eine nachträgliche Erhöhung des gepflasterten Innenringes ein. Die bundesweit geltenden Richtlinien für den Bau von

Kreisverkehren schreiben einen Höhenabsatz des gepflasterten Innenringes von der Kreisfahrbahn von 4 bis 5 cm vor. Nur durch diesen spürbaren Absatz können Autofahrer davon abgehalten werden, im Kreisverkehr über den Innenring abzukürzen. Bei der Sanierung des Ailingen Kreisverkehrs, die 2013 wegen loser Pflastersteine erforderlich wurde, wurde nur ein Höhenabsatz von etwa 2 cm gebaut. Der vorgeschriebene Höhenabsatz von 4 bis 5 cm hätte einen höheren Sanierungsaufwand bedeutet, diese Investition wollte sich die Stadt offensichtlich nicht leisten. Aus Sicht des

ADFC sparte die Stadt hier an der falschen Stelle, nämlich an der Verkehrssicherheit. Es wurde somit die Möglichkeit ausgelassen, einen der am stärksten befahrenen Kreisverkehre in Friedrichshafen sicherer zu gestalten. Es ist leider an nahezu allen Kreisverkehren in Friedrichshafen und auch im Landkreis festzustellen, dass der vorgeschriebene Höhenabsatz von 4 bis 5 cm nie eingebaut wird. Hat hier die Unversehrtheit von Autoreifen eine höhere Priorität als die Einhaltung von Straßenbauvorschriften und die Sicherheit des Radverkehrs und aller anderen Verkehrsteilnehmer? bg



Bei der Sanierung der äußeren Pflastersteine und durch eine neue Asphaltdecke entstand ein Höhenabsatz von ca. 2 cm. Dies ist zu wenig um das Überfahren durch Kraftfahrzeuge wirksam zu verhindern.

Der Willkür von Bauherren ausgesetzt

Fahrradabstellanlagen sind für den ADFC ein Dauerthema. Einerseits gibt es in Friedrichshafen viele vorbildliche öffentliche Abstellanlagen, wie am K42 oder die dezentral in der Innenstadt verteilten Fahrradparker. Andererseits sehen wir seit Jahren keine Verbesserung bei den meisten Schulen oder am Franziskusplatz, wo sich wegen mangelnder Stellplätze ein teilweise chaotisches Bild zeigt. Beim Graf-Zeppelin-Haus und am Technischen Rathaus fehlen Überdachungen der Abstellanlagen, um weitere Beispiele zu nennen, die in einer Fahrradstadt mit vollen Kassen eigentlich nicht seit Jahren auf ihre Realisierung warten sollten. Besonders genau schauen wir auf die seit 2007 gültige städtische Fahrrad-Stellplatzrichtlinie, die wir für sehr bedeutsam halten, denn sie soll allen Nutzern von Gebäuden ausreichende, gut zugängliche und sichere Fahrrad-abstellplätze bieten, um das Radfahren zu erleichtern und attraktiver zu machen. Wir stellen leider wiederholt fest, dass manche Bauherren sich nicht an die Stellplatzrichtlinie halten. Das Bauordnungsamt, für die Baugenehmigung und Kontrolle der Richtlinie zuständig, ist aus uns unbekanntem

Gründen nicht in der Lage, bei diesen Bauherren die Einhaltung der Richtlinie einzufordern, wenn dagegen verstoßen wurde. Oftmals werden statt der empfohlenen Fahrradparker nur herkömmliche Felgenklemmer verwendet oder gar keine Abstellmöglichkeiten geschaffen. Ein krasses Beispiel für ausschließlich kostenoptimiertes Bauen ohne Rücksicht auf die Belange der Nutzer, unter anderem die Rad fahrenden Kunden, kann beim Neubau auf dem ehemaligen Bodenmüller-Areal am Kreisver-



Dieser Felgenklemmer bei Norma in der Werastraße ist der „offizielle“ Fahrradständer des Supermarktes. Weitere Fahrradständer befinden sich nach Aussage des Bauordnungsamtes in der Tiefgarage...

kehr in Hofen besichtigt werden. Für einen stark frequentierten Discounter und eine Bäckerei sind keine Fahrradständer an den Eingängen vorhanden, der erforderliche Platz dafür wurde nicht eingeplant. Laut Bauordnungsamt befinden sich die Fahrradstellplätze in der Tiefgarage des Gebäudes... Bei neuen Bauprojekten gilt es verstärkt darauf zu achten, dass bei der Umsetzung der Fahrrad-Stellplatzrichtlinie nicht nur nach dem Regelwerk, sondern auch mit gesundem Menschenverstand und mit dem Blick



Kurz nach der Eröffnung des Supermarktes im April wurden zusätzlich diese Felgenklemmer aufgestellt. Auf Anfrage teilte uns das Bauordnungsamt mit, dass man dagegen nichts machen könne.

auf die Interessen der Bewohner, Besucher und Mitarbeiter geplant wird. So muss beispielsweise verhindert werden, dass bei großen Wohnanlagen alle Fahrradstellplätze ausschließlich in der Tiefgarage angelegt werden, denn Besucher und auch Bewohner benötigen für kürzere Abstellzeiten auch einige oberirdische Stellplätze. Es gab 2013 auch gute Beispiele: So wurden beim neuen Büro & Hotel Rotachpark eine überirdische überdachte Abstellanlage und Fahrradstellplätze in der Tiefgarage eingerichtet. bg



Im Oktober wurden die Felgenklemmer entfernt, wodurch das Problem aber nicht gelöst wurde, denn nun stehen die Fahrräder ungeordnet und auch auf dem Gehweg herum.

VIA-Radverkehrskonzept 2.0

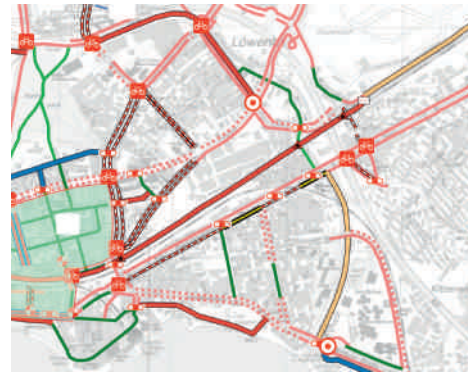
Dem aufmerksamen Leser des Radler am See ist es nicht entgangen: 2013 war das Jahr der Radverkehrskonzepte. Im Bodenseekreis und im Landkreis Ravensburg entscheiden sich immer mehr Gemeinden, Konzepte zu beauftragen.

Es gibt verschiedene Gründe, warum in den Rathäusern nun offensichtlich „die Zeit reif“ ist, sich bei der Radverkehrsplanung von professionellen Partnern unterstützen zu lassen. Sicher ist die gesellschaftliche Akzeptanz des Fahrrades als Verkehrsmittel in den letzten Jahren gewachsen, so dass in der Kommunalpolitik ein Umdenken eingesetzt hat. Die langjährige Überzeugungsarbeit des ADFC trägt außerdem Früchte. Dass die Landesregierung in ihrer neuen Fahrrad-Förderrichtlinie einen „Radverkehrsplan“ vorschreibt, um bei Baumaßnahmen Fördermittel des Landes in Anspruch nehmen zu können, ist ebenfalls hilfreich.

Friedrichshafen war mit seinem Radverkehrskonzept der Schweizer Firma Metron im Jahr 2000 bereits innovativ. Nach einer dynamischen Umsetzungsphase in den ersten Jahren erlahmte der politische Wille zunehmend, auch größere Projekte zu bauen.

Im Juli 2013 beschloss der Häfler Gemeinderat die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes. Das Planungsbüro VIA aus Köln erhielt den Auftrag und leistete ausgezeichnete Arbeit. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurde eine fundierte Analyse des Radverkehrs in Friedrichshafen durchgeführt. Erstmals wurden in Friedrichshafen Radunfälle über einen fünfjährigen Zeitraum detailliert ausgewertet und die Schlussfolgerungen in die Planung aufgenommen. Der Ar-

beitskreis Radverkehr priorisierte die Maßnahmen und erstellte einen Maßnahmenplan für die ersten beiden Jahre 2014 und 2015, was keine leichte Aufgabe war.



Die Grafik zeigt einen Auszug aus dem Maßnahmenplan des Radverkehrskonzeptes. Man erkennt zum Beispiel den geplanten Radschnellweg entlang der Südbahn.

Eine Zitterpartie war zum Jahresende noch die Beschlussfassung des Gemeinderates zum Doppelhaushalt 2014/2015, aber die Gemeinderäte trugen den Vorschlag der Verwaltung mit, 550.000 Euro pro Jahr zu investieren. Nun gilt es, 2014 ohne Verzögerung die ersten Maßnahmen zu starten und auch rechtzeitig größere Projekte vorzubereiten, welche eine längere Planungsphase benötigen.

Der ADFC bedankt sich bei Bürgermeister Köhler und seinen Mitarbeitern für die vorbildliche Beteiligung aller interessierten Gruppen bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes und die gute Zusammenarbeit. rh/bg

Der Abschlussbericht des Radverkehrskonzeptes und alle Pläne sind auf der Homepage der Stadt Friedrichshafen zum Download verfügbar unter www.friedrichshafen.de

Sinnlos, planlos, endlos

Es wurde bereits in der letzten Ausgabe des Radler am See ausführlich über die seit November 2011 probeweise gesperrte Busspur an der Zepelin- und Werastraße berichtet.

Ursprünglich sollte die Probephase bis 2012 dauern. Auch 2013 hatte das Provisorium unverändert Bestand und wurde von der benachbarten Baustelle an der ehemaligen Schindele-Tankstelle wiederholt als Parkplatz für Baustellenfahrzeuge genutzt, die dort auch schon mal ein ganzes Wochenende abgestellt wurden. Dadurch war der auf der Busspur freigegebene Radweg vollständig blockiert und die Radfahrer gezwungen, an dieser unübersichtlichen Stelle auf die Fahrbahn auszuweichen.

Wir kritisieren unverändert den einsamen Beschluss des Amtes für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt (BSU)



Die gesperrte Busspur wurde wiederholt von der nahe gelegenen Baustelle als Parkplatz missbraucht, zu Lasten der Radfahrer, die im fließenden Verkehr auf die Fahrbahn ausweichen mussten.

zur Sperrung der Busspur, denn es gab weder eine Diskussion noch eine Abstimmung in den Gremien darüber. Dieses Langzeitprovisorium wird von vielen Bürgern und Touristen als konzeptionsloses Vorgehen der Stadtverwaltung wahrgenommen.

Eine Entscheidung über die Zukunft dieser Verkehrsführung soll erst nach Abschluss des Verkehrsentwicklungsplanes 2015 fallen. Sollten bauliche Änderungen erforderlich werden, bedeutet dies, dass frühestens im Jahr 2016 damit begonnen werden kann, denn bei der Werabrücke handelt es sich um ein kompliziertes Brückenbauwerk.

Die „Probephase“ sollte sofort gestoppt werden, damit dieser Schandfleck entfernt wird und der Linienbusverkehr endlich wieder pünktlich am Bahnhof eintreffen kann. rh/bg



Die eigentlich zur Busbeschleunigung eingerichtete Busspur ist seit November 2011 gesperrt, der Linienbus steht deshalb im Stau. Wir kritisieren diesen Zustand, der den ÖPNV stark benachteiligt.

Beinahe holländische Verhältnisse

Nachdem 2012 das Dauerprovisorium des Kreisverkehrs an der Goethestraße neu gebaut und die Ehlersstraße bis zur ZF-Zufahrt umgebaut worden war, entstand 2013 im zweiten Bauabschnitt an der Mühlöschstraße und Flugplatzstraße der bisher größte Häfler Kreisverkehr. Dieser Kreisverkehr bietet für Radfahrer komfortable Wahlmöglichkeiten, den Kreisverkehr auf der Fahrbahn zu durchfahren oder auf Radwegen zu umfahren.

An der Ehlersstraße bot sich durch die Reduzierung von vier auf zwei Fahrstreifen die Möglichkeit, für den Radverkehr die optimale Verkehrsführung zu bauen. Auf der Nordseite wurde ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert, während auf der Südseite der bestehende gemeinsame Fuß- und Radweg im Beidrichtungsverkehr beibehalten, aber deutlich verbreitert wurde. Bei einer Breite von 4,2 Meter können sich Radfahrer in beiden Fahrrichtungen und auch mit Fußverkehr konfliktfrei bewegen. Es wurde eine - aus unserer Sicht - beispielhafte Verkehrsführung umgesetzt.

2014 steht als dritter und letzter Bauabschnitt die Löwentaler Straße auf

dem Programm, auch hier wird die Fahrbahn komplett neu eingeteilt, indem Radfahrer zukünftig auf Schutzstreifen fahren. Leider plant die Stadtverwaltung auf der Nordseite der Löwentaler Straße zahlreiche Parkplätze ein, der Bedarf öffentlicher Parkplätze ist hier aber gar nicht nachgewiesen.

Fraglich ist außerdem, ob die Parkplätze mit der Bebauung des Hallenbadgeländes abgestimmt sind. Für Radfahrer bedeuten parkende Autos beim Öffnen der Türe und beim Ausparken stets eine Unfallgefahr. Deshalb gilt es, diese Gefahr zu verhindern. bg



Auf dem verbreiterten gemeinsamen Geh- und Radweg an der Ehlersstraße kann man bequem nebeneinander radeln.

Campus ade

Die Entwicklung des Hochschulcampus im Fallenbrunnen ist das größte städtebauliche Langzeitprojekt der Stadt Friedrichshafen. Im südlichen und westlichen Bereich haben sich mit der Dualen Hochschule und der Zepelin University bereits zwei Hochschulen angesiedelt, weitere Ansiedlungen werden folgen. Im nördlichen Bereich sollen sich später hochschulnahe Unternehmen ansiedeln.

Die Verkehrswege im Fallenbrunnen sind seit dem Abzug der französischen Streitkräfte sanierungsbedürftig, deshalb beschloss der Gemeinderat im Juni 2013 den Ausbau des Verkehrsnetzes. Dagegen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die vorgesehene Verkehrsführung widerspricht aber dem Ziel eines verkehrsberuhigten Hochschulgeländes, denn als Fortsetzung der Glärnischstraße wird eine 6,5 Meter breite geradlinige Durchgangsstraße gebaut, die das Campusgelände in zwei Teile zerschneidet: Westlich liegen Wohnheime und kulturelle Einrichtungen, östlich die Hochschulgebäude. Weder im AK Rad noch im Radverkehrskonzept wurde die Verkehrsplanung behandelt. Warum sie vor dem in Arbeit befindlichen Verkehrsentwicklungsplan festgezurrte wurde, ist ebenfalls verständlich.

Die Problematik dieser Nord-Süd-Achse wird sich zeigen, wenn der zweite Bauabschnitt des Fallenbrunnens und die B31-Umgehung fertiggestellt sind. Denn langfristig soll die Erschließung des Fallenbrunnens für den motorisierten Verkehr von Norden über die B31 und eine Südumfahrung Schnetzenhausen (K7742 neu) erfolgen. Sobald diese Straßenbauprojekte realisiert sind, wird der Fallenbrunnen für den Kfz-Verkehr zur attraktiven Abkürzung vom Landratsamt und dem Wohngebiet Oberhof zur B31 neu werden, es wird also eine Durchgangsstraße mitten durch ein studentisches Quartier entstehen.

Auch die Lage des Parkhauses an der Südeinfahrt des Fallenbrunnens ist angesichts der zukünftigen Verkehrs-

erschließung von Norden nicht logisch. Die Verkehrsplanung weist auch den Mangel auf, dass die westlich des Geländes parallel verlaufende Windhager Straße nicht einbezogen wurde.

Was hat diese Verkehrsplanung mit dem Radverkehr zu tun? Aus Sicht des ADFC muss in einem Hochschulgelände der Fuß- und Radverkehr oberste Priorität haben, außerdem muss eine optimale Anbindung an den ÖPNV hergestellt werden. Kfz-Durchgangsverkehr muss ausgeschlossen sein, sowohl wegen der Verkehrssicherheit als auch aus Gründen der Aufenthaltsqualität.

Der ADFC kritisierte im Juni in der Presse diese Verkehrsführung. Wir nahmen Kontakt zur Zepelin Universität auf, um über die Verkehrsplanung zu sprechen. Bei einem Gespräch mit der Geschäftsführerin und Vertretern der Studierenden war eine große Übereinstimmung zu erkennen, dass keine Durchgangsstraße durch den Campus angelegt werden darf, sondern eine Verkehrsberuhigung und der Ausbau des ÖPNV Priorität haben müssen.

Noch besteht die Chance den Entschluss zu korrigieren. Wenn die Planung allerdings unverändert durchgezogen wird, werden die ansässigen Hochschulen bald erleben, dass der Fallenbrunnen im Durchgangsverkehr ersticken wird.

Auch für den Fallenbrunnen gilt: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“. bg

Fahradparker . Werbe-Fahrradständer
Fahrradgaragen
Überdachungen . Stadtmobiliar

kilian
Fahrradpark-Systeme

Hartmut Kilian
Friedrich-Naumann-Str. 51 · 72762 Reutlingen
Telefon 07121 / 33 89 25 · Telefax 07121 / 33 91 75
www.kilian-rt.de

Ailingen - ein Paradies für Radler?

Bei der jährlichen verkehrspolitischen Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ stand am 27. Juni die Fahrrad-Infrastruktur in Ailingen, dem größten Ortsteil, auf dem Programm. Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler mit Mitarbeitern der Stadtverwaltung, Gemeinde- und Ortschaftsräte sowie interessierte Bürger folgten der Einladung des ADFC.

Die Tour verlief zunächst auf der ausgeschilderten Radroute, wo die Beschilderung teilweise nicht erkennbar oder fehlerhaft war. Zur Vermeidung solcher Mängel hatte der ADFC dem Landkreis schon vor Jahren eine Qualitätssicherung der Fahrradwegweisung angeboten, doch leider war der Landkreis nie darauf eingegangen. Am Beispiel eines neu gebauten Mehrfamilienhauses zeigte der ADFC, dass die städtische Fahrrad-Stellplatzrichtlinie bessere Fahrradstände vorschreibt als die vorhandenen Felgenklemmer. Bürgermeister Köhler sagte zu, sich darum zu kümmern.

Am Rathaus angekommen hieß Melanie Raßmann von der Ailinger Tourist-Information die Radler mit einer kleinen Stärkung willkommen. Am Rathausplatz wünschte sich der ADFC,



Die verbogenen Felgenklemmer am Rathaus sollten dringend gegen neue Fahrradstände ausgetauscht werden.

dass am Rathaus Fahrradwegweiser und eine Infotafel mit dem regionalen Radroutennetz aufgestellt werden. Für diesen Wunsch bekam der ADFC volle Unterstützung der Tourismusexpertin Raßmann. Auch bei den Fahrradabstellanlagen am Rathaus sieht der ADFC dringenden Verbesserungsbedarf und empfahl den Ständertyp aufzustellen, wie er beispielhaft an der Straße beim Zugang von der Gartenstraße besichtigt werden konnte.

Die nächste Station der Tour führte an die Hirschlatte Straße zur Abzweigung der Habratsweiler Straße. Die Vertreter der Stadt stellten die aktuelle Planung einer Querungshilfe vor.

Am Kreisverkehr waren sich die Teilnehmer der Tour einig, dass viele Autos zu schnell durch den Kreisverkehr fahren. Der ADFC machte als eine der Ursachen die fehlende Erhöhung und Markierung des Innenringes aus. Bürgermeister Köhler berichtete von der geplanten Sanierung des Kreisverkehrs, bei der diese wichtige Verbesserung berücksichtigt werden könne. Zum Abschluss der Tour fuhr die Gruppe auf dem holprigen Radweg an der Bodenseestraße wieder zurück in die Stadt. bg



Am Kreisverkehr war offensichtlich, wie schnell die meisten Pkw durch den Kreisverkehr fahren

Verkehrsentwicklungsplan in Arbeit

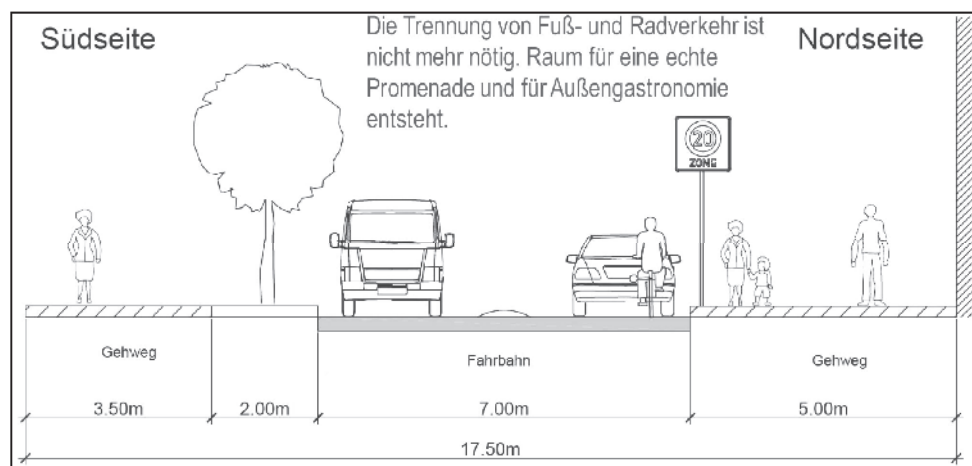
Was ist der Vorteil von Verkehrspolitik? Jeder kann mitreden. Was ist der Nachteil von Verkehrspolitik? Jeder will mitreden.

In Friedrichshafen wurde 1995 der letzte Verkehrsgesamtplan veröffentlicht; dieser beschrieb den Status quo des Verkehrsgeschehens und zeigte einige Handlungsschwerpunkte für die folgenden Jahre auf. 2013 wurde eine Neufassung gestartet, genannt Verkehrsentwicklungsplan (VEP).

Der VEP wird vom Planungsbüro Dr. Brenner bearbeitet und soll die erforderlichen Fakten liefern, um die zukünftige Verkehrspolitik an objektiven Kriterien und klar definierten Zielsetzungen auszurichten. Er soll 2015 ab-

geschlossen sein. Im VEP soll die langfristige Entwicklung des Verkehrs in Friedrichshafen definiert werden, und diese Überlegungen haben auch einen großen Einfluss auf die zukünftigen Wege für den Radverkehr. Das neue Radverkehrskonzept bildet eine hervorragende Grundlage für diese Überlegungen und wird im VEP hoffentlich berücksichtigt. Der ADFC hat bereits eigene Vorschläge eingebracht wie die Zählung des Radverkehrs an wichtigen Routen oder die stärkere Einbeziehung der Großbetriebe.

Der ADFC arbeitet auf Einladung der Stadtverwaltung zusammen mit anderen Verbänden und Gemeinderäten in der Arbeitsgruppe des VEP mit. bg



Ein Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungsplans ist die zukünftige Umgestaltung der Friedrichstraße. Hier liegt im neuen Radverkehrskonzept ein fundierter Vorschlag vor. Die Skizze zeigt den Vorschlag von VIA für eine mögliche Straßenraumaufteilung.

Baustellen als Sicherheitsrisiko



An der Maybachstraße wurde während der Abbrucharbeiten eines Gebäudes der Gehweg gesperrt und falsch ausgeschildert. Solche fragwürdigen Beschilderungen sind an Baustellen leider oft zu beobachten.



Wenige Tage später war auch der Radfahrstreifen gesperrt, ohne Vorwarnung, ohne Umleitung. Hier verläuft ein stark frequentierter Schulweg, dies scheint den Bauträger nicht zu stören.

Der Bodenseekreis ist eine der wirtschaftlich stärksten Regionen im Bundesgebiet. Verbunden mit dieser erfreulichen Tatsache sind eine hohe Bautätigkeit und entsprechend viele Baustellen.

Immer wieder sind an Baustellen, die an Straßen angrenzen, gravierende Mängel zu beobachten:

- Unsachgemäß aufgestellte Bauzäune, die bei Wind umfallen
- Mangelhafte Absperrungen
- Geh- und Radwege werden unterbrochen
- Irreführende Beschilderungen für Fußgänger und Radfahrer
- Fehlende Beleuchtung nachts.

Da oft auch wichtige Schulwegrouten von Baustellen betroffen sind, ist hier besondere Sorgfalt erforderlich. Hilfestellung bietet eine Broschüre, die von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) veröffentlicht wurde. Diese mit Unterstützung des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW erstellte Veröffentlichung zeigt anschaulich, wie die Verkehrssicherheit im Umfeld von Baustellen gewährleistet werden kann (siehe „Das Wichtigste in Kürze“).

Im neuen Radverkehrskonzept der Stadt Friedrichshafen wurde die Bedeutung sicherer Radverkehrsführungen an Baustellen erkannt und ein Leitprojekt gestartet.

Eine verkehrssichere Führung des Fuß- und Radverkehrs scheitert trotz entsprechender amtlicher Vorgaben oftmals an der Umsetzung vor Ort. Bauherren sollten deshalb darauf achten, dass die von ihnen beauftragten Baufirmen sachkundig sind. Nur so lassen sich Unfälle im Baustellenbereich vermeiden, die im Schadensfall mit hohen Schadensersatzforderungen verbunden sind. rh

Das Wichtigste in Kürze:

→ Die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer darf im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden.

→ Auf Personen mit Kinderwagen, Sehbehinderte, Rollstuhlfahrer und Kinder ist besondere Rücksicht zu nehmen.

→ Geh- und Radwege sind weiterzuführen, ggf. über Notwege. Ist dies nicht möglich, so ist die Einrichtung von Überquerungshilfen (z.B. Fußgängerüberweg) zu prüfen und ggf. anzulegen oder eine Umleitung einzurichten.

→ Notsteige und Überleitungen müssen immer entsprechend gesichert werden.

→ Diese Überleitungen müssen barrierefrei gestaltet sein (ohne Stufe, max. 20% Neigung bzw. mit einem Seitenverhältnis von 1:5 für kurze Überleitungen).

→ Alle Geh- und Radwege einschließlich der Notwege sind entsprechend ihrer Bestimmung zu beschildern.

→ Das Zusatzschild „Radfahrer absteigen“ soll in der täglichen Praxis nicht mehr verwendet werden.

→ Schilder sind immer so anzubringen, dass sich die Unterkante der Verkehrszeichen in einer Höhe von mindestens 2,30 m befindet. Damit ist sichergestellt, dass Radfahrer auch auf Gehwegen geführt werden können.

→ Mindestbreiten von Geh- und Radwegen für die Führung im Baustellenbereich:

Radweg:	1,00 m
Gehweg:	1,30 m
Gehweg, Radfahrer frei:	1,50 m
Gemeinsamer	
Fuß- und Radweg:	2,00 m
Schutzstreifen:	1,25 m
Radfahrstreifen:	1,50 m

„Das Wichtigste in Kürze“ beschreibt die wichtigsten Anforderungen für Verkehrsführungen an Baustellen.

Quelle: „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“ AGFS 2009.

Fahrradprofis sind immer für Sie nah! **BOSCH Stützpunkt Händler**

Bei uns finden Sie Ihr Traumfahrrad zu besten Preisen

eBike power

Preisgarantie
45 km/h
180 KM Reichweite
SIVZO
MADE IN GERMANY

Neuheiten · Probefahren · Infos

- Ravensburg 0751 362994-0
- Biberach 07351 21474
- Wangen 07522 9302-0
- Friedrichshafen 07541 22331
- Fischbach 07541-43110

Viele eBikes im Sonderangebot

DIEFAHRRADPROFIS
www.fahrradprofis.de

Fahrradergonomie-Workshops gestartet



Beim Fahrradergonomie-Workshop stellt Thomas Castner (rechts) die Geometrie des Fahrrades auf die Körpermaße der Teilnehmer ein.

Im September und Oktober veranstalteten wir im Infoladen erstmals zwei Workshops zur Fahrradergonomie. Jeweils neun Teilnehmer lernten dabei unter der Leitung des Sportmediziners und Schmerztherapeuten Dr. med. Thomas Castner die Grundlagen der Fahrradergonomie kennen.

Thomas Castner stellt fest: „Nach meinen Recherchen haben etwa zwei Drittel aller Radler Beschwerden. Das liegt vor allem daran, dass die meisten Fahrräder nicht auf den individuellen Körperbau zugeschnitten sind, weil beim Fahrradkauf zu wenig auf die Ergonomie geachtet wird.“

Eine individuelle Einstellung des Fahrrades kann typische Radler-Beschwerden wie eingeschlafene Finger, Sitzprobleme oder Schmerzen in der Schulter oder am Knie beseitigen. Ein richtig eingestelltes Fahrrad steigert nicht nur den Spaß am Radfahren, sondern kann auch die Leistungsfähigkeit verbessern, da die Kraftübertragung optimiert wird.

Während des Workshops wurde bei jedem Teilnehmer auf einer Teststation die Geometrie des eigenen Fahrrades so eingestellt, dass eine optimale ergonomische Körperhaltung erreicht wurde. Um die gewünschte Geometrie zu erreichen, wurde nicht nur der Sattel neu justiert, sondern in manchen Fällen wurden auch die Vorbauten, Lenker und Griffe ausgetauscht. Die Teilnehmer, die aktiv bei der Einstellung ihres Rades und der Räder anderer Teilnehmer mitarbeiteten, zeigten sich sehr zufrieden mit dem Ergebnis des Workshops.

Der ADFC sieht beim Thema Fahrradergonomie noch viele Verbesserungsmöglichkeiten, denn ein richtig eingestelltes Fahrrad ist für alle Radfahrer ein Thema. Sowohl Alltagsradler, Langstreckenradler, Rennradler als auch Mountainbiker können davon profitieren. bg

Workshops 2014: 1. März, 28. Juni, 20. September, 22. November.

GPS-Stammtisch

Die 2012 erstmals angebotenen GPS-Stammtische erfreuten sich auch 2013 bei Mitgliedern und Gästen einer guten Nachfrage. In zweimonatlichem Rhythmus trafen sich durchschnittlich acht Interessierte im Infoladen in Friedrichshafen.

Ein in GPS-Navigation und Tourenplanung erfahrenes ADFC-Mitglied referierte zu Beginn der Treffen zunächst über ein ausgewähltes Thema wie zum Beispiel Online-Portale zur Tourenplanung, über die Bearbeitung von GPS-Tracks oder über Geocaching. Nach dem Themenvortrag blieb stets genügend Raum für Fragen und Diskussionen zu anderen Themen, denn die unterschiedlichen Interessen und Fragen der Teilnehmer sollten nicht zu kurz kommen.

Während der Eurobike boten wir ergänzend zwei GPS-Kurse mit Thomas Froitzheim als Referent an. bg

GPS-Stammtische 2014:

26. März, 28. Mai, 23. Juli, 24. September, 26. November

IBO und Eurobike

Der Kreisverband Bodenseekreis präsentierte sich 2013 in Friedrichshafen auf zwei Messen:

Im März waren wir wie bereits 2011 und 2012 auf der IBO, der großen Verbrauchermesse. Unser Stand war in der Sport- und Fahrradhalle neben den Fahrradhändlern und beim Fahrradparcours platziert. Wir konnten viele Informationsbroschüren verteilen und insgesamt 17 neue Mitglieder für den ADFC gewinnen.

Der Messestand auf der Eurobike wurde vom ADFC-Bundesverband gestaltet und an den Fachbesuchertagen betreut. Am Publikumstag war der Kreisverband Bodenseekreis für den Stand zuständig. Mit einem am Stand aufgebauten „Apfelsafftfahrrad“ konnten Besucher durch Treten der Pedale über den Dynamo eine elektrische Pumpe antreiben und Apfelsaft in ein Trinkglas pumpen. bg

Messetermine 2014:

IBO: 19. - 23. März
Eurobike: 27. - 30. August

Codierteam startet durch

2013 hat der ADFC Bodenseekreis mit einem neuen siebenköpfigen Codier-team insgesamt 134 Fahrräder, davon 61 Pedelecs, mit dem persönlichen Code der Besitzer versehen. Die Fahrradcodierung fand bei folgenden Aktionen statt:

- Fahrradgebrauchtmärkte Friedrichshafen und Tettang
- Polizei Meckenbeuren, Friedrichshafen, Immenstaad, Überlingen
- Radsport Spahn, Tettang
- Bike-Studio Tettang
- ADFC-Infoladen Friedrichshafen

Mit dem am Sattelrohr eingravierten Code kann das Fahrrad eindeutig seinem Eigentümer zugeordnet werden, da der Code die verschlüsselte Adresse des Eigentümers enthält. Dies wirkt



In Meckenbeuren wurden am 27. April 16 Fahrräder codiert, darunter 12 Pedelecs.



Beim Fahrradgebrauchtmarkt boten wir immer die Fahrrad-Codierung an.

einerseits vorbeugend, denn Diebe und Hehler müssen damit rechnen, dass das Rad beim Versuch des Verkaufs als gestohlen identifiziert wird, weil Code und Verkäufer nicht übereinstimmen. Andererseits kann ein aufgefundenes Rad von der Polizei sofort dem Eigentümer zugeordnet werden. Dies funktioniert in Deutschland unabhängig von der Entfernung zwischen dem Fundort des Rades und Wohnort des Eigentümers. uh/bg

Codieraktionen 2014: 5. / 12. / 26.

April, 21. / 28. Mai, 7. Juni, 12. / 19. Juli, 16. / 20. September, 11. Oktober

Informationen zu Ort und Uhrzeit der Codieraktionen finden Sie im Programmheft und auf der Homepage.

Fahrradgebrauchtmärkte

Der erste Fahrradgebrauchtmarkt des Jahres ist gewöhnlich der Start in den Fahrradfrühling, davon war am 16. März zu Beginn der Veranstaltung aber noch wenig zu spüren. Die ersten Fahrräder wurden um 9 Uhr bei Temperaturen um den Gefrierpunkt angeliefert, so dass die Aktiven des ADFC und auch die Besucher froh über die schützende Festhalle waren. Mit insgesamt 264 abgegebenen Fahrrädern lag das zahlenmäßige Angebot etwas unter dem Durchschnitt für einen Frühjahrs-Gebrauchtmarkt, gleichzeitig erreichten wir mit 79 % die bisher höchste Verkaufsquote.

Beim Fahrradgebrauchtmarkt in Tettang am 13. April waren 154 Räder im Angebot, davon wurden 86 Exemplare verkauft. Die Zusammenarbeit mit den Grünen Tettang, die auf den ehemaligen Fahrradtag der BIRT von 1994 zurückgeht, war wie immer sehr gut. Beim Herbstmarkt in Friedrichshafen

am 28. September standen 243 Räder zum Verkauf, davon wechselten 142 den Besitzer.

Seit 2002 war Bernhard Will der Chef der ADFC-Gebrauchtmärkte. Er koordinierte die vielfältigen Aktivitäten und erledigte fleißig und zuverlässig alle anfallenden Aufgaben: Plakate aufhängen, Helfer organisieren, die Veranstaltung leiten und viele andere Tätigkeiten gehörten zu seinem Aufgabengebiet. Die anspruchsvolle Aufgabe, zwei Mal im Jahr die größte Veranstaltung des ADFC in Friedrichshafen zu leiten, meisterte Bernhard Will stets zusammen mit dem großen Team an aktiven Mitgliedern mit Souveränität und Freundlichkeit.

Ab 2014 wird ein neues Team die Organisation unserer Fahrradgebrauchtmärkte übernehmen. Wir wünschen dem Team viel Erfolg und werden es wie bisher auch nach Kräften unterstützen. bg

Mit Fahrrad und Fähre um und über den See.



Gönnen Sie sich bei Ihrer Radtour eine Pause...

...ab Friedrichshafen oder Romanshorn

- mit der günstigen „Fahrrad-Tageskarte“
- mit der Mehrfahrtenkarte „Fahrräder inkl. Personen für 4 Fahrten“
- mit dem „Familien-Velo-Kombi“



Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH
Seestr. 23 • 88045 Friedrichshafen
Tel. 07541 9238-0 • faehre@bsb.de
www.bsb.de • www.sbsag.ch



Ende April waren die Temperaturen bei der Frühstückstour ins Café Ideenreich nach Oberussenried nicht so richtig frühlingshaft.



Eine der Feierabend-Rennradtouren führte von Friedrichshafen durchs Bodenseehinterland nach Lindau und zurück.



Bei der viertägigen Mountainbiketour um den Briener See startete die Gruppe von der Großen Scheidegg mit Blick auf den Eiger (rechts im Bild) zur letzten Etappe.



Die verkehrspolitische Radtour „Radlers Höhen und Tiefen“ hatte Ailingen zum Ziel. Mit dabei war u.a. Erster Bürgermeister Dr. Köhler (3. v.l.).



Im hinteren Montafon waren die Wasserkraftwerke der Vorarlberger Illwerke das Ziel einer Radtour. Im Bild ist das Becken des Rifawerks bei Gaschurn zu sehen.



Die „bike & hike“-Mountainbiketour auf den Stuiben im Allgäu wurde unterm Gipfel zunehmend steiler.



Der Heiligenberg wurde bei kühlen Temperaturen unter die Räder genommen.



Im Juli führt eine Zweitagestour - vorbei am Hexenhäusle - zu Argen und Iller.



Bei der Mountainbiketour zur Laguzalpe war eine kurze Tragepassage dabei.



Die Rennradgruppe kam im Laufe des Jahres auch in Hinterssach vorbei.

Interview

... Fortsetzung von Seite 1

den Bereiche. Hierzu wird ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, die Ergebnisse sollen bis zum Sommer vorliegen.

ADFC: Wo ist Tettngang bereits vorbildlich, was die Infrastruktur für Radfahrer betrifft? Wo liegen nach Ihrer Einschätzung die drängenden Probleme?

Walter: In Sachen Radverkehr haben wir noch sehr großen Nachholbedarf, von vorbildlich will ich deshalb nicht sprechen. Sehr gut ist sicherlich der gegründete Arbeitskreis Radverkehr, in dem Regelungen und Detaillösungen besprochen und diskutiert werden. Und der sich aus meiner Sicht bewährt hat. In den nächsten Wochen und Monaten ist es das Ziel, über den Gemeinderat ein Radverkehrskonzept in Auftrag zu geben, was für Tettngang überaus wichtig ist. Schwierigkeiten bereitet beim Ausbau des Radwegenetzes sicherlich, dass wir im Bodenseekreis die größte Flächengemeinde mit einer starken Zersiedelung sind und dass sich im Stadtkern auf nur 300 Meter Luftlinie die ganzen Verkehrsströme von Ost nach West und Nord nach Süd kreuzen.

ADFC: Welches sind die nächsten Schritte zur Förderung des Radfahrens in Tettngang?

Walter: Die Aufstellung eines Radwegkonzeptes.

ADFC: Was erhoffen Sie sich von der Zusammenarbeit mit dem ADFC?

Walter: Eine konstruktive Zusammenarbeit, Impulse und fachliche Ratschläge bei der Lösung der bestehenden Herausforderungen und durchaus auch kritische Anmerkungen bei Problemstellen.

ADFC: Vielen Dank für das Interview.

Der Landkreis spart beim Radverkehr

BODENSEEKREIS. Es ist unbestritten, dass der Fahrradtourismus im Bodenseekreis eine hohe wirtschaftliche Bedeutung hat. Auch deshalb wäre ein starkes Engagement des Landkreises beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur besonders wichtig. Tatsächlich geschieht aber das Gegenteil: Am 27.02.2013 beschloss der Kreistag, sich - außer bei der Planung - nicht mehr an den Radverkehrsmaßnahmen finanziell zu beteiligen, die vom Land nach der neuen Förderrichtlinie „RL-Radinfrastruktur“ gefördert werden. Bisher teilten sich der Landkreis und die Gemeinden, in denen der Radweg gebaut wurde, den vom Land nicht geförderten Restbetrag. Die vom Land beabsichtigte Wirkung der „RL-Radinfrastruktur“, vor allem in den Kommunen den Radverkehr zu fördern, wird durch den Beschluss des Kreistages konterkariert, denn zukünftig wird der Radwegbau für die Gemeinden durch die fehlende Förderung des Landkreises erheblich teurer werden. Dass die zahlreich im Kreistag vertretenen Bürgermeister der Kürzung der Zuschüsse für ihre eigenen Gemeinden zugestimmt haben, ist mehr als erstaunlich.

Ein Rückblick: Die ehemalige schwarzgelbe Landesregierung hatte 2004 die Förderung nach GVFG für kleinere Straßenbaumaßnahmen insbesondere durch die Einführung des Selbstbehalts zum Nachteil des Radwegbaus umgestaltet. Die Förderquote lag dadurch stets deutlich unter 50 %, in der Regel bei max. 25 %. Die Folge war eine langjährige Zurückhaltung beim Radwegbau an Kreisstraßen. Die grün-rote Landesregierung hat 2012 mit der RL-Radinfrastruktur nun eine Förderrichtlinie für Radwege und weitere Fahrrad-Infrastrukturmaßnahmen eingeführt. Die wesentlichen Vorteile der RL-Radinfrastruktur sind die Festbetragsförderung von 50 % und die Absenkung der Bagatellgrenze von 200.000 auf 50.000 EUR.

Der jahrelange Planungs- und Umsetzungsstau, der wegen zu geringer Förderquoten und fehlender Förderrichtlinien von 2004 bis 2012 entstanden war, kann trotz der neuen Umschichtungen im Landes-Verkehrshaushalt zu Gunsten des Radverkehrs nicht kurzfristig aufgelöst werden. Aus diesem Grund verstärkt der teilweise Rückzug des Landkreises aus der Radverkehrsförderung die Finanzierungsproblematik beim Radwegbau. Es ist widersprüchlich und nicht nachvollziehbar, dass der Landkreis 2014 seine Radwegenetzkonzeption, welche die Fördergrundlage für den Radwegbau darstellt, fortschreiben will und sich gleichzeitig aus der Förderung dieser Maßnahmen zurückzieht. Es wurde zwar die Kreisumlage gesenkt, aber es ist naiv zu glauben, dass dadurch die Reduzierung der Radwegfinanzierung kompensiert wird. Eine Senkung der Kreisumlage führt nämlich bei allen Gemeinden gleichmäßig zu einer Entlastung, dadurch werden aber nicht automatisch mehr Radwege gebaut. Radwege müssen gezielt gefördert werden, um den langjährigen Umsetzungsstau aufzulösen. Landrat Lothar Wölflle sprach im Dezember 2013 in seiner Haushaltsrede davon, dass der Landkreis 2014 für 0,5 Mio. Euro Radwege bauen wird. Dies ist irreführend, denn seine Aussage suggeriert, dass der Landkreis kräftig in den Radwegbau an Kreisstraßen investieren wird. Richtig ist, dass sich der Landkreis den Radwegbau nahezu vollständig vom Land und von den Gemeinden finanzieren lässt, denn der Landkreis nimmt 2014 wegen seiner neuen Förderrichtlinie vom Land und den Gemeinden 486.000 Euro ein (Quelle: Haushaltssatzung und Haushaltsplan des Bodenseekreises, 17.12.2014, Unterabschnitt 6570). Wir fordern den Landkreis auf, die Förderrichtlinie für den Radwegbau zu ändern und die Gemeinden wieder stärker zu unterstützen. rh/bg

Impressum

Der Radler am See
Jahreszeitschrift des ADFC-
Kreisverbandes Bodenseekreis
Ausgabe 21, 2014

Herausgeber:

ADFC Bodenseekreis
Friedrichstraße 36/2
88045 Friedrichshafen
Telefon 07541/382988
www.adfc-bw.de/bodenseekreis

V.i.S.d.P.: Bernhard Glatthaar

Redaktion:

Bernhard Glatthaar (bg), Ralf Hoppe (rh), Stefan Heiland (sh), Ulrike Hanebeck (uh), Ralf Seuffert (rs), Hanspeter Bürgel (hb) Stefan Valentin (sv), Margarete Bareis (mb), Robert Blaser-Sziede (rbs)

Fotos / Grafiken:

Bernhard Glatthaar, Sabine Wetzel, Ulrike Hanebeck, Stephanie Glatthaar, Gerd-Jürgen Hanebeck, Markus Barthold, Christine Ehmann, Ralf Seuffert, Wolfgang Becker, Stefan Valentin, Margarete Bareis, Arthur Zembrod, Robert Blaser-Sziede, VCD e.V. Berlin 2012
www.vcd.org

Anzeigen: Ulrike Hanebeck

Layout:

Roland Merz, Markus Barthold, Bernhard Glatthaar

Druck: Druckhaus Müller

Auflage:

1600 (FN), 300 (KN), 300 (RV)

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Texte, Fotos und Grafiken.



saikls
BIKES & MORE
RICHARD DÄMPFLE GMBH

**e-bikes, Fahrräder, Fahrradbekleidung
und Zubehör auf über 500 m² Fläche!**

Richard Dämpfle GmbH
Ravensburgerstr. 14-18
D-88074 Meckenbeuren

Fon +49 (0)7542-53 91 18
Fax +49 (0)7542-53 91 28

Mail saikls@daempfle.de
Web www.saikls-meckenbeuren.de

vsf fahrradmanufaktur **Bianchi** **HAI BIKE** **BMC**
MERIDA **CENTURION** **SIMPLON** **RALEIGH**

Verkehrstage des Radexpress Oberschwaben 2014

752 Aulendorf - Bad Waldsee - Bad Wurzach:

4. / 11.* / 25. Mai
1. / 8. / 29. Juni
13. / 27. Juli
10. / 24. August
14. / 28. September
3. / 12. Oktober

754 Aulendorf - Altshausen - Ostrach - Burgweiler - Pfullendorf:

1. / 11.* / 18. / 29. Mai
9. / 15. / 22. Juni
6. / 20. Juli
3. / 17. August
7. / 21. September
5. / 19. Oktober

* Erlebnistag / Jubiläum

Am 11. Mai 2014 verkehren die Radexpress-Züge anlässlich des bodo-Jubiläums „10 Jahre bodo“ nach Sonderfahrplan.



10 JAHRE Mobil mit Bus und Bahn

Radexpress Oberschwaben

Aulendorf - Bad Wurzach (752)
Aulendorf - Pfullendorf (754)

- Kostenlose Radmitnahme
- Alle Infos unter: www.radexpress-oberschwaben.de

www.bodo.de