

der Radler am See



ADFC Bodenseekreis • Ausgabe 2015 / Nr. 22

www.adfc-bw.de/bodenseekreis

Inhalt

Radverkehr Bodenseekreis	2 - 4
Kreisverband Konstanz	5
Kreisverband Ravensburg	6
Aktionen Bodenseekreis	7
Radverkehr Friedrichshafen	8 - 9
Letzte Seite	10

Der Spatenstich am 25.11.2014 zur Westumfahrung der B 31 in Friedrichshafen war für viele Bürger und Politiker ein Tag zum Feiern. Die Umgehungsstraße soll etwa ab dem Jahr 2020 die Ortsdurchfahrt Friedrichshafen durch Fischbach und in der Albrecht-, Maybach- und Colzmanstraße vom Durchgangsverkehr entlasten.

Bemerkenswert war die Rede von Oberbürgermeister Andreas Brand beim Spatenstich. Er betonte darin unter anderem, dass die Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Verkehr nur erreicht werden könne, wenn bestehende Verkehrsführungen geändert und Verkehrsberuhigungen umgesetzt würden. Dieser Einschätzung des OB stimmt der ADFC uneingeschränkt zu. Der OB wies auch auf den sportlichen Zeitplan für diese Maßnahmen hin, denn mit der Eröffnung der Umgehungsstraße sollten die Konzepte in der Innenstadt umgesetzt sein.

Während im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Friedrichshafen, der noch in Arbeit ist, bisher vor allem die Friedrichstraße im Detail analysiert wurde, muss nach Einschätzung des ADFC auch bei anderen Straßen im Stadtgebiet untersucht werden, wie diese vom motorisierten Verkehr ent-

Der doppelte Spatenstich



Zwei Spaten warten darauf, dass die Umgehung der B 31 in Friedrichshafen gebaut wird. Der ADFC und viele Menschen hoffen auf weitere Spatenstiche zur Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur, nicht nur in Friedrichshafen.

lastet werden können. Denn die Umgehungsstraße wird auf bestimmten Straßen, die als Zubringer zu den Auffahrten der Umgehungsstraße dienen, zu einer erheblichen Zunahme des motorisierten Verkehrs führen. Schnetzlenhausen fordert deshalb bereits eine Südumfahrung, während es in Fischbach noch nicht rumort, obwohl der von der Umgehungsstraße am Wagnerknoten abfließende Verkehr durch Spaltenstein an den See rollen wird. Genau dies ist der Haken an der B 31-Umgehungsstraße: Will man den Kfz-Verkehr aus der Stadt konsequent auf die Umgehungsstraße verlagern, müssen die Zufahrten aus der Stadt und vom Hinterland attraktiv und leistungsfähig sein; dies bedeutet zwangsläufig mehr motorisierten Verkehr auf den Zubringerstraßen. Die Umgehungsstraße muss zur Entlastung der Innenstadt vor allem den innerstädtischen und regionalen Verkehr aufnehmen, denn weniger als 20 Prozent der Fahrzeuge auf der heutigen B 31 sind Durchgangsverkehr, wie Analysen des VEP zeigen.

Um die Innenstadt vom mehrheitlich hausgemachten motorisierten Individualverkehr zu entlasten, müssen also die Häfler und die Bewohner der angrenzenden Gemeinden konsequent auf die Umgehungsstraße geführt werden. Dies macht einen Umgewöhnungsprozess bei Häfler Autofahrern erforderlich. Doch wie verändert man solche „eingefahrenen“ Gewohnheiten?

Der Oberbürgermeister deutete es an: Das gesamte städtische Verkehrsnetz muss auf den Prüfstand, auch Änderungen der Straßenklassifizierungen dürfen kein Tabu sein. Das bedeutet, dass zum Beispiel Kreisstraßen zu Gemeindestraßen herabgestuft werden sollten, um verkehrsberuhigende Maßnahmen umsetzen zu können.

Hinzu kommt das weiterhin wichtige Ziel, die Friedrichstraße vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Alle bisher im VEP betrachteten Szenarien für die Entlastung der Friedrichstraße erzeugen allerdings Verlagerungsverkehr auf benachbarten Achsen. Anwohner der Eugenstraße sehen bereits eine gravierende Zunahme des Verkehrs auf sich zukommen, die aus

Sicht des ADFC unbedingt vermieden werden muss. Verwaltung, Planungsbüros und Kommunalpolitik müssen das Problem lösen, die Friedrichstraße zu beruhigen, ohne andere Stadtteile unzumutbar zu belasten.

Bei der Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr hilft die Umgehungsstraße nur zum Teil: Der ADFC ist überzeugt davon, dass in Friedrichshafen eine Veränderung in den Köpfen stattfinden muss: Das jahrzehntelange Paradigma der autogerechten Stadt und des motorisierten Kunden muss aufgegeben werden.

Besucher halten sich in verkehrsberuhigten Bereichen länger auf und nutzen dort Einkaufsmöglichkeiten lieber. Dies zeigen nicht nur zahlreiche Studien, sondern jeder macht diese Erfahrung in attraktiven Einkaufsstädten. So führt eine kluge Verkehrspolitik zu einer Stärkung des Einzelhandels in der Innenstadt.

Der VEP untersuchte auch die Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel, im Fachjargon „Modal Split“ genannt. Friedrichshafen weist im Vergleich zu anderen Städten einen extrem geringen Anteil an Fußwegen der Bevölkerung auf (4 %), und auch beim Radfahren ist noch Potential vorhanden. Um die Nahmobilität der Bevölkerung zu sichern und zu verbessern, ist deshalb eine Verbesserung der Fußwege und des Radverkehrsnetzes erforderlich.

Trotz der Verbesserungsmaßnahmen der letzten Jahre im Radverkehrsnetz gibt es noch erhebliches Potential, die Stadt für Radler attraktiver und sicherer zu machen. Eine lebenswerte Stadt zeichnet sich dadurch aus, dass man gerne zu Fuß geht und Rad fährt. Dies erreicht man zum Beispiel durch breite, barrierefreie und nicht zugesperrte Gehwege, durch mehr Grün im Straßenraum und durch Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Die B 31-Umgehungsstraße wird die Lebensqualität in Friedrichshafen somit nur spürbar verbessern, wenn gleichzeitig das innerstädtische Straßennetz konsequent entschleunigt wird. Es werden also noch weitere Spatenstiche folgen müssen.

Interview

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

Martin Hahn ist Mitglied des Landtags Baden-Württemberg und Mitglied des Kreistags Bodenseekreis. Die folgenden Fragen stellte Bernhard Glatthaar.

ADFC: Welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?

Hahn: Im Alltag nutze ich das Fahrrad leider viel zu wenig. Das liegt mit an der geografischen und topografischen Lage von Walpertsweiler und dem Helchenhof und auf jeden Fall auch an der hohen Termindichte. Als Alltagsradler kann ich mich deswegen sicher nicht bezeichnen, aber der Gruppe der Freizeitradler, die sich aus Spaß aufs Fahrrad setzen, gehöre ich ganz bestimmt an. Bewegung an der frischen Luft macht mir Freude. Ausdauertraining draußen – sei es beim Laufen oder Radfahren – hilft mir beim Entspannen und Erholen. Ich bekomme den Kopf frei. Dass Radfahren die Gesundheit fördert ist kein Geheimnis. Und nachhaltige Verkehrspolitik ist ohne den Radverkehr undenkbar.



ADFC: Welche Projekte der Landesregierung zur Förderung des Radfahrens sind besonders für die Bodenseeregion von Bedeutung?

Hahn: Ziel der Landesregierung ist es, Baden-Württemberg zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität zu machen und das Land dabei fußgänger- und fahrradfreundlicher zu gestalten. Grün-Rot hat sich das Ziel gesteckt, den Anteil des Radverkehrs bis 2020 auf 20 Prozent zu steigern. Das gilt natürlich auch für unsere Bodenseeregion. Wir, also die Politik, können steuern, indem wir Fahrrädern den Vorrang einräumen, Fahrradinfrastruktur und damit den Fahrradverkehr gezielt fördern. Im vergangenen Jahr erhöhte die Landesregierung die Fördermittel für kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur von 10 auf 15 Millionen Euro.

Der Bodenseekreis profitiert – um ein konkretes Beispiel zu nennen – vom Förderprogramm kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG). Das Land bezuschusste 2013 und 2014 mehrere Vorhaben des Bodenseekreises und eines der Stadt Friedrichshafen.

Fördern heißt hier aber immer, dass das Land nicht alles bezahlt. Voran geht es nur, wenn die Kommunen den anderen Teil finanzieren. Nicht voran kommen wir, wenn sich der Landkreis beim Radwegebau nahezu vollständig zurückzieht, sich zurücklehnt und die Radwege allein von Land und Gemeinden finanzieren lassen möchte. Das führt zu einem gewaltigen Planungs-

... lesen Sie weiter auf Seite 10

EUROBIKE
THE GLOBAL SHOW

2015 PUBLIKUMSTAG
29. 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 1.320 Ausstellern, die preisgekrönten Innovationen des EUROBIKE AWARDS, die EUROBIKE Fashion Show, die Rad-Reise-Messe HOLIDAY ON BIKE, großzügige Testparcours und vieles mehr.

Trübe Bilanz beim Radwegebau

BODENSEEKREIS. Anfang 2014 machte der ADFC auf die Radwege-Förderrichtlinie des Landkreises aufmerksam, die vom Kreistag 2013 zu Ungunsten der Gemeinden geändert worden war. In der letzten Ausgabe des Radler am See und in der Lokalpresse kritisierten wir, dass sich der Landkreis – außer bei den Planungskosten – völlig von der Kofinanzierung von Radwegen an Kreisstraßen zurückgezogen hat. Als Ergebnis dieser neuen Förderrichtlinie verdoppelte sich der Anteil der Gemeinden. Mit unserem öffentlichen Vorstoß machten wir uns nicht nur Freunde. Es sollte sich zeigen, dass es einflussreiche Personen gibt, welche es für gut und richtig halten, dass der Landkreis die eigenen Radwege an Kreisstraßen nicht bezahlt. In Gesprächen mit Kreisräten gewannen wir während des Jahres 2014 dennoch den Eindruck, dass die gravierenden Auswirkungen dieser geänderten Förderrichtlinie nicht jedem Kreisrat bewusst waren. Ende 2014 eskalierte das Thema, als Bürgermeister Manfred Härle im Kreis-

tag den – aus Sicht des ADFC ungewöhnlichen und mutigen – Schritt unternahm und gegen die Planung des Radweges von Oberuhldingen über den Affenberg nach Tüfingen stimmte. Dieser Radweg war von der Gemeinde Salem gefordert worden, doch Bürgermeister Härle sah die Gemeinde mit der nun doppelt so hohen Finanzierungslast überfordert. Dieses Veto aus Salem rüttelte viele auf und brachte das Thema im Kreistag wieder auf die Tagesordnung. Wir sind gespannt, ob der Kreistag 2015 – zusammen mit dem neuen Kreis-Radverkehrskonzept – die Förderrichtlinie wieder ändert, damit die Gemeinden beim Radwegebau entlastet werden. Diese Entlastung der Gemeinden ist dringend erforderlich, denn der Landkreis kann sich als touristische Region nicht noch einmal acht Jahre Stillstand im Radwegebau leisten. Denn während in anderen Tourismusregionen kräftig in die Radverkehrsinfrastruktur investiert wird, passiert im Bodenseekreis seit Jahren nichts. bg

RadNETZ im Bodenseekreis

BODENSEEKREIS. 2014 startete das Land Baden-Württemberg das „RadNETZ Baden-Württemberg“.



Das RadNETZ geht auf die Initiative des ADFC zurück, der bereits 2007 / 2008 im „Runden Tisch Radverkehr“ des Innenministeriums ein Landesradverkehrsnetz gefordert und bei der Landesversammlung 2009 einen 500 Seiten umfassenden, detaillierten Vorschlag an den damaligen Verkehrstaatssekretär Rudolf Köberle übergeben hatte. Wie die meisten Themen, die vom „Runden Tisch Radverkehr“ in seinen Handlungsempfehlungen beschrieben wurden, wurde auch das Landesradverkehrsnetz erst von der aktuellen Landesregierung angepackt. Die Ziele des RadNETZes sind:

- Durchgängiges Netz für das gesamte Land erstellen
- Landesweit einheitliche hohe Standards etablieren
- Infrastruktur und Investitionsbedarf feststellen

Das RadNETZ soll landesweit alle Ober- und Mittelzentren über definierte Haupttrouten für den Alltagsradverkehr

verbinden. Im Zielzustand sollen direkte, sicher und komfortabel zu befahrende sowie mit durchgehend einheitlicher Wegweisung versehene Radverkehrsverbindungen vorhanden sein. Das RadNETZ enthält die 19 offiziellen Landesradfernwege; die Kreisnetze und lokalen Netze komplettieren das Angebot für die Radfahrer. Ein wichtiger Aspekt beim RadNETZ ist die Alltagstauglichkeit der Wege. Die Wege sollen bei Nacht, bei Nässe und im Winter befahrbar sein. Es sollen die Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) gelten, das heißt zum Beispiel

- größere Mindestbreiten von Radwegen
- einheitliche Gestaltung von Einmündungen
- gesicherte Querungen von Hauptstraßen
- Reduzierung von Barrieren (z.B. Pfosten)
- durchgehende Wegweisung nach FGSV.

Im Bodenseekreis liegt der Schwerpunkt auf dem Bodenseeradweg sowie den Achsen Friedrichshafen - Ravensburg und Überlingen - Pfullendorf. Während die Fahrradwegweisung im Bodenseekreis bereits einen hohen Standard hat, ist teilweise hoher Handlungsbedarf bei der Verkehrssicherheit vorhanden, zum Beispiel entlang des Flughafens in Friedrichshafen, am Dornierknoten in Immenstaad oder am Föhrehafen in Meersburg. Da das RadNETZ zeitgleich mit dem Radverkehrskonzept Bodenseekreis und vom gleichen Planungsbüro erstellt wird, können die beiden Projekte optimal aufeinander abgestimmt werden. bg

Informationen unter fahrradland-bw.de

Radverkehrskonzept Bodenseekreis

BODENSEEKREIS. 1987 war der Bodenseekreis einer der ersten Landkreise, der eine Radwegenetzkonzeption erstellte, um eine Grundlage für den Ausbau des Radwegenetzes zu schaffen. Seither stellte die Radwegenetzkonzeption das Ausbauprogramm für Radwege an Kreis-, Landes- und Bundesstraßen dar. Ziel war es, für den Alltags- und Freizeitradverkehr Verbindungen zwischen den Gemeinden und Teilorten herzustellen. Das Ausbauprogramm orientierte sich an klassifizierten Straßen und war Voraussetzung für Genehmigungen und finanzielle Förderung des Landes und des Bundes. 1997 und 2008 erfolgten Fortschreibungen, also Aktualisierungen der Radwegenetzkonzeption. Der Landkreis entschied sich 2014 nicht nur für eine vorzeitige Aktualisierung der Radwegenetzkonzeption, sondern auch für eine umfassendere Bestandsaufnahme und ein ganzheitliches Konzept. Die Auftaktveranstaltung fand im Juli statt. Während in den bisherigen Fortschreibungen die alten Maßnahmenlisten

der straßenbegleitenden Radwege geprüft, überarbeitet und neu priorisiert wurden, sollen im neuen Radverkehrskonzept auch folgende neue Elemente betrachtet werden:

- Auswertung der Unfallanalyse
- Untersuchung des Bodenseeradweges
- Vernetzung mit dem Öffentlichen Verkehr
- Projekte wie z.B. Optimierung des Winterdienstes
- Abstimmung mit dem RadNETZ des Landes

Der ADFC begrüßt die Erstellung des neuen Kreis-Radverkehrskonzeptes und hofft, dass in diesem Zusammenhang auch die Radwegförderung des Landkreises wieder so gestaltet wird, dass der Landkreis seinen finanziellen Beitrag für den Ausbau der Radverkehrs-Infrastruktur leistet. Denn ohne eine substantielle finanzielle Beteiligung des Landkreises an den Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes wird eine Realisierung nicht möglich sein. bg

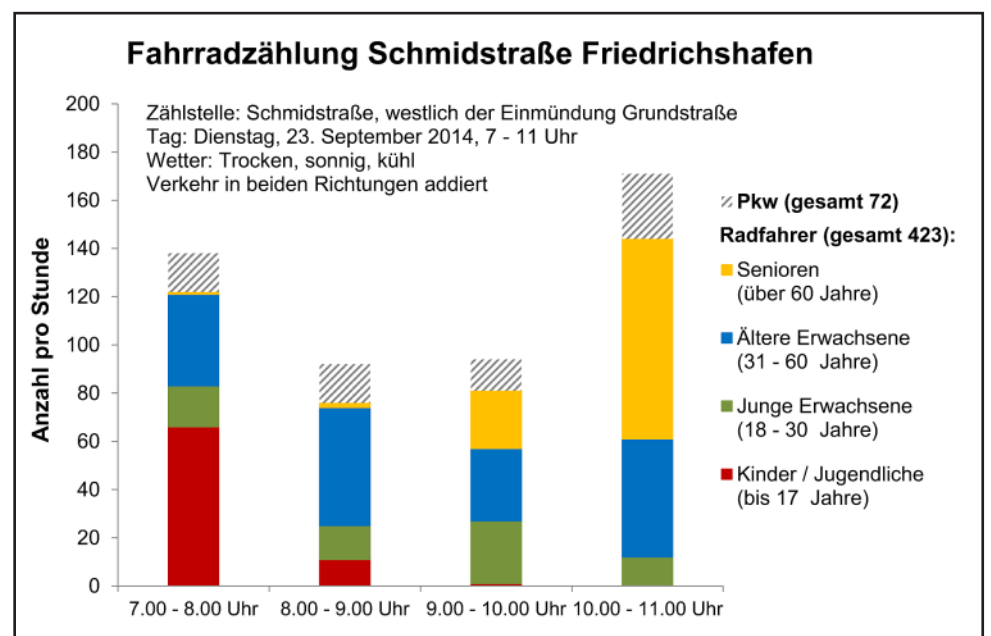
Die Zählung bringt's ans Licht

BODENSEEKREIS. Ende September 2014 zählte der ADFC im Auftrag des Landes Baden-Württemberg im Bodenseekreis an zwölf Stellen die Anzahl der Radfahrer. Die ersten Zählungen fanden bereits 2009 statt, nun sollte gemessen werden, ob fünf Jahre später eine Veränderung des Radverkehrs festzustellen ist. Diese Ergebnisse werden vom Land 2015 veröffentlicht und fließen in die „Wirkungskontrolle“ ein (siehe fahrradland-bw.de). Zusätzlich zu den zwölf vom Land vorgegebenen Stellen führte der ADFC mit der selben Systematik an weiteren Straßen Zählungen durch. Eine Zählung in der Schmidstraße in Friedrichshafen, der einzigen Fahrradstraße im Landkreis, bestätigte, dass auch außerhalb der Schulferien im September überwiegend Radfahrer unterwegs sind: Zwischen 7 und 11 Uhr passierten 423 Radfahrer die Zählstelle westlich der Grundstraße auf Höhe des Strandbadparkplatzes, während nur 72 Pkw unterwegs waren. Der ADFC ist deshalb überzeugt: Die Einrichtung der Fahrradstraße war eine richtige Entscheidung der Stadt und wertet die Schmidstraße als Radroute und sicheren Schulweg entscheidend auf. In einer Fahrradstraße dür-



Ralf Hoppe bei der Fahrradzählung morgens um 7 Uhr in der Schmidstraße.

fen Radfahrer nebeneinander fahren und die Geschwindigkeit ist auf 30 Stundenkilometer begrenzt. Eine Zählung des ADFC in der Margaretenstraße in Friedrichshafen ergab ähnliche Werte wie in der Schmidstraße: Zwischen 7 und 11 Uhr waren 269 Radfahrer und 97 Autos unterwegs. Auch hier wäre aus Sicht des ADFC eine Fahrradstraße sinnvoll. Der ADFC wünscht sich im Bodenseekreis zukünftig mehr Fahrradzählungen an wichtigen Radverkehrsverbindungen, denn nur so kann die Nutzung des Fahrrades dokumentiert und im Verhältnis zu den anderen Verkehrsmitteln beurteilt werden. bg



Die ADFC-Grafik der Fahrradzählung in der Schmidstraße in Friedrichshafen zeigt die Anzahl der Radfahrer und Pkw pro Stunde im Zeitraum von 7 bis 11 Uhr. Bei den Radfahrern wurden zusätzlich Altersgruppen unterschieden. Man erkennt den hohen Anteil an Schülern am frühen Morgen, während Senioren ab 10 Uhr in der Mehrheit waren. Pkw sind in der Schmidstraße in der Minderheit, was diese Radroute für Radfahrer besonders attraktiv macht.

Für einen kleinen Planeten...

... ist das Fahrrad ein ideales Fahrzeug. Und auch in einer so großen Stadt wie Weingarten kommt man prima damit herum.

BICI *Wir wissen Rad*

Liebfrauenstraße 39 88250 Weingarten Telefon 0751 4 8671 www.bici-weingarten.de

Lärmaktionsplanungen

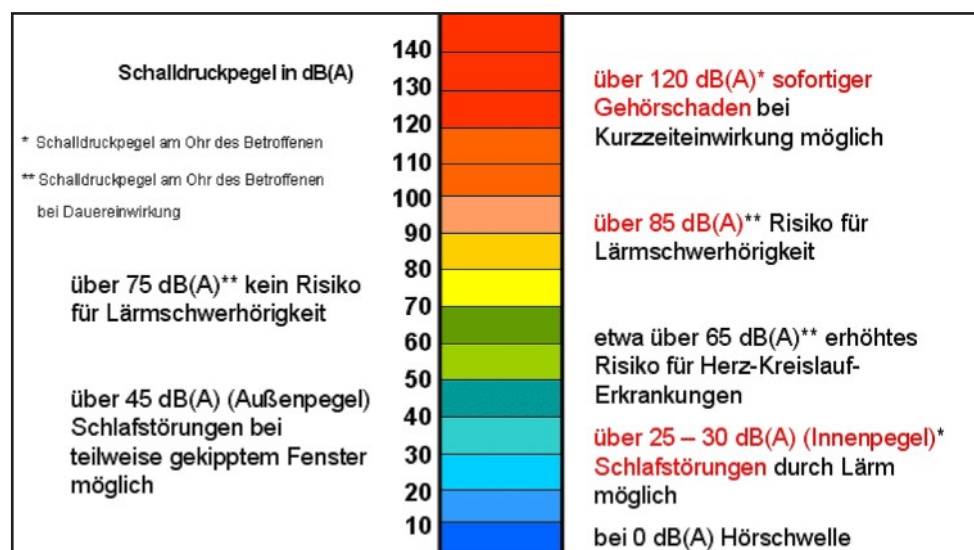
BODENSEEKREIS. Der ADFC hat im Rahmen der Anhörungsverfahren zu mehreren Entwürfen von Lärmaktionsplänen von Kommunen im Bodenseekreis Stellung genommen.

Dabei hat sich der ADFC stets dafür ausgesprochen, der Planung die vom Land festgelegten sogenannten Auslöswerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts zugrunde zu legen. Denn nur so kann ein angemessener Schutz der Gesundheit der Anwohner gewährleistet werden. Auch erholungssuchende Gäste wünschen sich eine geringe Lärmbelastung in ihrem Ferienort, was gerade im Bodenseekreis besonders wichtig ist.

Tatsächlich orientiert sich die Lärmaktionsplanung aber an viel höheren Werten. Das Landratsamt des Bodenseekreises hält Maßnahmen erst ab 73 dB(A) tags für unumgänglich, zwischen 70 und 73 dB(A) sieht die Verwaltung einen Ermessensspielraum. Diese hohen Werte sind kein wirksamer Lärmschutz für die Bevölkerung.

So wurden beispielsweise die von der Gemeinde Immenstaad gewünschten Maßnahmen vom Landratsamt verhindert. Anders die Situation in Markdorf, hier hat der Gemeinderat Tempo 30 widersprochen, obwohl das Landratsamt zugestimmt hatte.

Aktuell ist im Bodenseekreis zu beobachten, dass die Lärmaktionsplanung nicht mehr konsistent verfolgt wird. Dort, wo sie zur Verkehrslenkung dienen soll, orientiert man sich an den niedrigeren Auslöswerten. So soll in Tettngang auf einigen Straßen, wo diese Werte überschritten werden, die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Auch wenn das Ziel dieser Maßnahme vor allem die Verkehrslenkung auf die innerörtliche Entlastungsstraße ist, befürwortet der ADFC diese Maßnahme und hofft, dass der Landkreis zukünftig bei der Lärmaktionsplanung mindestens die Auslöswerte als Maßstab anlegt, denn nur so kann die Bevölkerung wirksam geschützt werden. rh



Bei mehr als 65 dB(A) auf Dauer steigt das Risiko, an Bluthochdruck zu erkranken. Ein Mittelungspegel von etwa 45 dB(A) sollte vor dem Schlafzimmerfenster nachts nicht überschritten werden, damit man ungestört bei gekipptem Fenster schlafen kann. Eine zu hohe Lärmbelastung mindert auch die Leistungsfähigkeit und Hilfsbereitschaft.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2007

Radweg auf Brücke verbreitert

TETTNGANG. Die Qualität des Radweges an der L 333 zwischen Tettngang und Bürgermoos in Hinblick auf Breite und Belagsbeschaffenheit wurde vom ADFC mehrfach im Arbeitskreis Radverkehr angesprochen.

Der Radweg besitzt mit 2,0 m gerade die Mindestbreite, die jedoch nur bei Wegen ohne Gefälle mit geringem Verkehrsaufkommen zur Anwendung kommen darf. Aufgrund der starken Frequentierung durch Schüler und des erheblichen Gefälles ist der Radweg nicht regelkonform ausgebaut. Baulastträger ist das Land Baden-Württemberg, deshalb sieht die Stadt Tettngang keine Handlungsmöglichkeit.

Nachdem bekannt wurde, dass Schäden an der Brücke über die B 467 beseitigt werden mussten, wandte sich der ADFC direkt an das Regierungs-

präsidium und schlug eine Verbreiterung des Radweges im Zuge der Brückenrenovierung vor.

Unser Vorschlag wurde akzeptiert und inzwischen umgesetzt: Der Radweg im Brückenbereich wurde durch Versetzung der Leitplanke Richtung Fahrbahn und Verschmälerung der Leitplanke auf 2,5 m verbreitert. Hier wäre nach unserer Einschätzung durchaus noch mehr möglich gewesen, denn der Abstand der Leitplanke zur rechten Fahrbahnbegrenzung beträgt weiterhin komfortable 1,25 m.

Der ADFC wird weiterhin auf eine regelkonforme Ausgestaltung des gesamten Streckenabschnittes, eine Verbesserung der Belagsqualität und eine Absenkung der teilweise gefährlich hohen Kanten an den Straßeneinmündungen drängen. sh



Vorher: Der Radweg an der L 333 westlich von Tettngang bei der Brücke über die B 467 war nur 2,0 m breit.



Nachher: Der Radweg wurde – auf Vorschlag des ADFC – im Zuge der Brückenrenovierung verbreitert.

Tückische Hindernisse



Beim Bodenseeradweg auf der Kabelhängebrücke über die Argen lauert die Gefahr beim Übergang von der Sonne in den Schatten: Ein Absperrpfosten. Diese unnötigen und gefährlichen Hindernisse führen immer wieder zu schweren Unfällen.

BODENSEEKREIS. Im August ereignete sich ein Fahrradunfall an einem Absperrpfosten bei der Kabelhängebrücke in Kressbronn. Die Verletzungen des Radfahrers waren so schwer, dass laut Polizeibericht ein Krankenhausaufenthalt erforderlich war.

Absperrpfosten sollen Autofahrer, die sich nicht an ein Verbotsschild halten, vom Befahren eines Weges abhalten. Das Ziel eines Absperrpfostens, einzelne Autos zum Schutz von Radfahrern von einem Weg fernzuhalten, wird allerdings konterkariert, denn ein Pfosten gefährdet stattdessen alle Radfahrer in erheblichem Maße, und zwar jeden Tag.

Der ADFC beantragte bei den Behörden in der Vergangenheit wiederholt den Verzicht auf diese gefährlichen Absperrpfosten, denn sie führen immer wieder zu schweren Unfällen von Radfahrern. Ärgerlich und nicht akzeptabel ist im Fall des am Pfosten bei der Kabelhängebrücke gestürzten Radfahrers der Unfallbericht der Polizei. Die Polizei schreibt, der Radfahrer hätte (Zitat): „... aus Unachtsamkeit einen Begrenzungspfosten übersehen.“

Die Polizei fordert immer wieder die „Fehler verzeihende Straße“ für Autofahrer. Darunter versteht man zum Beispiel den Verzicht auf Einbauten in der Fahrbahn oder die Entfernung von Bäumen, die an die Fahrbahn angrenzen, damit Autofahrer bei einer Unachtsamkeit nicht unnötig gefährdet werden.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht nachvollziehbar, dass die Polizei im zitierten Unfallbericht einem Radfahrer



Auch am Bodenseeradweg an der Seestraße in Überlingen werden Radfahrer durch Pfosten gefährdet.

„Unachtsamkeit“ unterstellt und ihm damit die Schuld an der Kollision mit dem Pfosten zuweist.

Es ist noch viel Überzeugungsarbeit erforderlich, um die Wege für Radfahrer auf den Sicherheitsstandard von Straßen zu bringen. Besonders wichtig ist es, die Verkehrsbehörden und die Polizei für das Gefahrenpotential auf Radwegen zu sensibilisieren.

Die Gefahr einer Kollision mit Absperrpfosten ist besonders hoch, wenn sich Fahrradgruppen entgegenkommen, wie es am Bodenseeradweg oft der Fall ist. Der ADFC fordert deshalb, am gesamten Bodenseeradweg alle Absperrpfosten zu entfernen, denn gerade für Radgruppen und Ortsunkundige stellen Pfosten eine Gefährdung dar. Aber auch im gesamten Bodenseekreis sollten alle Absperrpfosten entfernt werden. Verstöße von Autofahrern gegen Fahrverbote sollten streng kontrolliert und geahndet werden, statt Radfahrer an Absperrpfosten zu gefährden. bg

bodo-Fahrgastbeirat legt los

BODENSEEKREIS. Angebote und Wünsche der Fahrgäste im Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo) noch besser abzustimmen, mit diesem Ziel wurde 2014 von bodo der Fahrgastbeirat gegründet. bodo will verstärkt erfahrene und engagierte ÖPNV-Nutzer einbinden und deren Praxiswissen nutzen, um das Angebot weiter zu verbessern.

„Wir möchten regelmäßige Treffen für den bodo-Fahrgastbeirat anbieten und offen alle relevanten Belange des ÖPNV diskutieren“, so Jürgen Löffler, der seit 10 Jahren als Geschäftsführer den Verkehrsverbund leitet.

Die erste Sitzung des Fahrgastbeirates fand im November in Ravensburg

statt. Eingeladen waren Vertreter unterschiedlicher Interessengruppen, die von bodo im Vorfeld angeschrieben wurden bzw. von sich aus auf das Bewerbungsverfahren reagiert hatten. Ebenfalls vertreten waren Vertreter aller Anbieter von ÖPNV-Leistungen sowie der Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg.

Die erste Sitzung diente dem gegenseitigen Kennenlernen und der Festlegung von Themenschwerpunkten. Außerdem bestand für die Interessenvertreter die Gelegenheit auf Mängel bzw. mögliche Verbesserungen hinzuweisen. Zukünftig wird der Fahrgastbeirat zweimal im Jahr tagen. Der ADFC ist durch Ralf Hoppe vertreten. rh

Arbeitskreise machen Schule

TETTANG. Im Jahr 2014 hat der AK Radverkehr der Stadt Tettang nur einmal getagt. Bei der Sitzung im Juni stellte Frank Reuter vom Planungsbüro VIA, welches mit der Erstellung eines Schul- und Radwegekonzeptes beauftragt ist, die Grundzüge der Planungsarbeit vor.

Ein weiteres Thema der Sitzung war die notwendige Sanierung des Brückenbauwerkes mit der Unterführung der K 7790 in Höll. Zur Entscheidung, ob die Unterführung erhalten bleiben soll, was mit deutlich höheren Kosten für die Stadt verbunden wäre, sollen Zahlen zur Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer mittels einer Zählung oder Befragung erhoben werden. Stefan Heiland und Bernhard Glatthaar vertreten den ADFC im Arbeitskreis.



Die Unterführung bei Höll – eine etwas schmale, aber gute Quermöglichkeit der K 7790 – war 2014 unter anderem ein Thema im AK Rad in Tettang.

ÜBERLINGEN. 2010 wurde in Überlingen auf Anregung des ADFC ein Arbeitskreis Radverkehr gegründet, doch nach einer einjährigen Arbeitsphase fanden keine weiteren Sitzungen mehr statt. Die Problemstellen für Radfahrer blieben seither weitgehend unverändert, aber auch die drängenden, vom motorisierten Verkehr verursachten Probleme in der Innenstadt

sind weiterhin ungelöst. Ebenfalls 2010 wurde das große Projekt des „Überlinger Verkehrsdialogs“ mit einem moderierten, umfangreichen Bürgerbeteiligungsprozess gestartet. Als Ergebnis findet man auf www.ueberlingen.de eine beeindruckende Zahl von Dokumenten als Download, welche sich allerdings vorrangig mit dem motorisierten Individualverkehr befassen.

Der ADFC hatte seit 2011 immer wieder bei der Stadtverwaltung gefordert, die Arbeit des Arbeitskreises Radverkehr weiterzuführen und ein Radverkehrskonzept zu erstellen. Ende 2014 war es schließlich soweit: Die Stadt lud wieder zum Arbeitskreis Radverkehr ein. Das Planungsbüro Dr. Brenner stellte erste Überlegungen zu einem Radverkehrskonzept vor, welches 2015 fertiggestellt werden soll.

Eckhard Lange und Bernhard Glatthaar vertreten den ADFC im Arbeitskreis.

MARKDORF. 2014 war das Jahr des Wandels in Markdorf: Mit Bürgermeister Riedmann, seit Ende 2013 im Amt, sehen wir die Chance auf eine positive Veränderung in der Stadt- und Verkehrspolitik. Leider verließ Stadtbauamtsleiter Kuntosch, der sich Vorschlägen des ADFC gegenüber offen gezeigt hatte, Ende 2014 die Stadtverwaltung.

Wir freuen uns, dass auf Anregung des ADFC im Januar 2015 erstmals ein Arbeitskreis Radverkehr einberufen wurde, um Verbesserungen im Radverkehrsnetz auszuarbeiten und mittelfristig ein Radverkehrskonzept zu erstellen. Wir werden im Arbeitskreis wie immer engagiert und konstruktiv mitarbeiten.

Fritz Jähnichen und Bernhard Glatthaar vertreten den ADFC im Arbeitskreis. sh/bg

Fahrradklima-Test

BODENSEEKRIS. Von Oktober bis November fand wieder der bundesweite ADFC-Fahrradklima-Test statt.

Wie bereits 2012 kamen auch 2014 die Städte Friedrichshafen, Tettang und Markdorf in die Auswertung, bei Meckenbeuren stand zum Redaktionsschluss noch nicht fest, ob die Mindestteilnehmerzahl erreicht wird. Die Beteiligung hängt stark vom Engagement der aktiven Mitglieder sowie der Stadtverwaltung vor Ort ab. Dies zeigte sich in Friedrichshafen und Tettang, wo die Teilnehmerzahlen über den Werten von 2012 lagen.

Die Ergebnisse werden ab Februar 2015 auf www.adfc.de und www.adfc-bw.de/bodenseekreis bekannt gegeben. 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



Vorschläge für den Bodenseeradweg

BODENSEEKRIS. Der Bodenseeradweg gehört zu den beliebtesten touristischen Radfernwegen in Europa und zieht jährlich mehrere 100.000 Gäste an. Auch für Einheimische ist der Bodensee ein beliebtes Ausflugsziel.

Der ADFC Bodenseekreis veröffentlichte deshalb im Mai 2014 eine Bestandsaufnahme der Strecke am Bodensee. „Wir wünschen uns Verbesserungen der Streckenführung und wollen das Landratsamt und die Gemeinden bei ihren Radverkehrskonzepten unterstützen“, so die ADFC-Vorstandsmitglieder Ralf Hoppe und Bernhard Glatthaar. Denn im Vergleich mit anderen Radfernwegen ist die Infrastruktur am Bodenseeradweg streckenweise sehr verbesserungswürdig, die Reputation dieses wichtigen touristischen Radweges steht auf dem Spiel.



Der Bodenseeradweg am Dornierknoten in Immenstaad – eine Katastrophe.

Die Vorschläge des ADFC sind in vordringliche und in einfach umsetzbare Maßnahmen unterteilt. Die „großen Brocken“ wie die Bahnübergänge in Überlingen, der Dornierknoten in Immenstaad oder die Strecke an der B 31 in Friedrichshafen sind ebenso in der Liste wie einfache Verbesserungen. Vergleichsweise schnell und unkompliziert können zum Beispiel Absperrpfosten entfernt, Wegweiser ergänzt, Infotafeln aufgestellt, Schlaglöcher repariert und Bordsteine abgesenkt werden.



Die Radlerbrücke in Sipplingen ist eine Verbesserung für den Bodenseeradweg.



Download der ADFC-Dokumentation unter www.adfc-bw.de/bodenseekreis/radverkehr/bodenseekreis

Aber auch gute Beispiele für Verbesserungen der letzten Jahre fehlen nicht in der Bestandsaufnahme: Die Radlerbrücke im Westen Sipplingens zur Überquerung der alten B 31, die Trennung des Rad- und Fußverkehrs beim Überlinger Ostbad, die Befestigung des Weges an der Kirchberger Steigung oder die Fahrradstraße in Friedrichshafen bringen mehr Sicherheit und Genuss beim Radeln.

Nach der Veröffentlichung der ADFC-Dokumentation wurden einige einfache Verbesserungen kurzfristig umgesetzt, zum Beispiel wurden Beschilderungen korrigiert oder Stacheldraht entfernt.

Auf eine Gefahrenstelle muss weiterhin hingewiesen werden: Zwischen Immenstaad und Kirchberg gibt es eine gefährliche Kurve in einem kleinen Waldstück. Der ADFC fordert die Verantwortlichen auf, vor Beginn der Radsaison 2015 den Bodenseeradweg hier endlich verkehrssicher zu gestalten. bg/rh



Bei Kirchberg führt der Bodenseeradweg durch diese unübersichtliche Kurve.

Herzlich willkommen in L.A.!

LANGENARGEN. Die Gemeinde Langenargen startete 2014 ein touristisches Vorzeigeprojekt: Willkommensinseln für Radfahrer.

Zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur für ankommende Gäste richtete die Gemeinde an den drei Hauptzufahrtsachsen, auf denen Radfahrer nach Langenargen kommen, Willkommensplätze mit Sitzgelegenheiten, Abstellbügeln und Informationstafeln ein. Im Zentrum kommen zwei neue Abstellplätze mit Lademöglichkeit für E-Bikes hinzu. Die Willkommensplätze zeichnen sich durch ihr modernes Design und die solide Bauweise aus.

Für den ADFC war die Zusammenarbeit mit der Gemeinde Langenargen sehr positiv, denn Vorschläge des ADFC wurden aufgegriffen und in der Umsetzung berücksichtigt. Damit hebt sich Langenargen von den anderen

See-Gemeinden ab, denn solche fahradfreundlichen Einrichtungen sucht man am Bodenseeradweg meistens vergeblich:

Die touristische Dienstleistungskultur für Radurlauber hat am Bodensee noch viel „Luft nach oben“. bg

Fahrradparker · Werbe-Fahrradständer
Fahrradgaragen
Überdachungen · Stadtmobiliar



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

Das Konstanzer „C-Konzept“

KONSTANZ. Die Konstanzer Altstadt ist bekannt für ihre Überlastung, was den MIV (motorisierter Individualverkehr) angeht. Einfach gesagt: zu viele Autos! An Spizentagen, auch durch den Andrang der Schweizer Kundschaft gibt es kein Vorankommen mehr, Busse sind blockiert und RadfahrerInnen und FußgängerInnen werden dabei völlig an den Rand gedrängt. Seit Jahrzehnten geht die Diskussion über Verbesserungen bzw. ein Gesamtkonzept. Aber es tut sich was: Der neue Baubürgermeister Karl Langensteiner-Schönborn und sein Team im Planungsamt haben der Sache neuen Schwung verliehen. Sie konnten dabei Visionäres und Machbares

verknüpfen. Dem von Ihnen ausgearbeiteten „C-Konzept“ (benannt nach der Form der Straßenregulierung bei Aufsicht auf die Altstadt) stimmte nun auch der Gemeinderat zu. Auch wenn die Ausführung sicher die nächsten 6 bis 8 Jahre in Anspruch nehmen wird, profitieren die RadfahrerInnen schon von den ersten Vorab-Maßnahmen: So hat die Bodanstraße nun einen durchgehenden Radweg durch Benutzung der Busspuren in beide Richtungen. Und in Zukunft soll der unfallträchtige gegenläufige Radweg an der Konzilstraße aufgelöst und das Radfahren sogar auf der Rheinbrücke wieder erlaubt sein. Wenn das keine guten Aussichten sind! rs



Bodanstraße: Endlich ein durchgehender Radstreifen - einfach und wirkungsvoll!



Konzilstraße: Der gefährliche gegenläufige Radweg hat keine Zukunft.

Fahrradstraße – bis auf Weiteres...

KONSTANZ. Die Wellen schlugen hoch, als die Verwaltung, auch auf Anraten der Polizeidirektion, vorschlug, den durch eine Baustelle seit fast zwei Jahren blockierten Bahnübergang Petershausener Straße endgültig zu blockieren und so die beiden anhängenden Straßenstücke für den Fuß- und Radverkehr erheblich attraktiver zu machen. Die Fahrradstraße auf der linken Rheinseite hätte hier einen direkten Anschluss im Sinne einer echten Hauptachse des Radverkehrs gefunden.

Widerstand kam von Geschäften und Hoteliers in der Umgebung, die gut organisierte Lobby sah die Existenz ihrer Geschäfte bedroht und legte eine

Petition auf, wie dies auch die Befürworter taten.

Ein Kompromissvorschlag im Gemeinderat (30er Zone, bessere Berücksichtigung des Radverkehrs) wurde vom OB aus formaljuristischen Gründen mit Widerspruch belegt, und letztlich waren der Deutschen Bahn die für die Sperrung nötigen versenkbaren Poller verdächtig, die für eine schnelle Öffnung des geschlossenen Übergangs (für Feuerwehr und Rettung) nötig gewesen wären. Jetzt gilt es erst mal Gutachten abwarten - schade. rs

Online-Petitionen:
www.bit.ly/1wtrQn5 (Gegner)
www.bit.ly/1ubiUo0 (Befürworter)

Viel Zuspruch beim „Tag des Rades“

RADOLFZELL. Vier Aktive der ADFC-Ortsgruppe Radolfzell, Hape Bürgel, Roland Lindenthal, Martin Völker und Eva Wernert, betreuten am 4. Mai einen Stand an der Ecke Schützen-, Post- und Höllstraße. Unser Stand bot schon optisch ein gutes Bild: in den Vereinsfarben orange-blau, umgeben von ADFC-Bannern, die die Aufmerksamkeit auf uns lenkten. Unsere Broschüren und anderen Materia-

lien fanden viel Interesse, ob es nun Informationen zu Radreisen in Deutschland, zu Pedelecs und E-Bikes waren oder das Jahresprogramm des Kreisverbands Konstanz.

Manche Besucher wiesen uns auf Mängel im Radwegenetz oder gefährliche Verkehrssituationen in Stadt und Umgebung hin, andere wollten wissen, was ihnen die Mitgliedschaft im ADFC „bringen“ würde, wieder andere interessierten sich für Einzelheiten unseres Radtourenprogramms. Der Hit aber war die große Schautafel mit Fotos unserer vielfältigen Aktivitäten: Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt, Lichtaktion im Herbst, Fahrrad-Check, verkehrspolitische Aktionen zu Schwachstellen für Radler in Radolfzell, eine Auswahl unserer Radtouren 2013... Viele Menschen betrachteten diese Fotowand und kamen darüber mit uns ins Gespräch. So waren wir zum Ende des „Tag des Rades“ sehr zufrieden mit der guten Resonanz auf unser Engagement im ADFC. ew



In einer Stadt ohne AK Rad sind Außenaktionen des ADFC ein wichtiges Mittel, verkehrspolitische Diskussionen anzustoßen.

Radfahren in der Hohentwielstadt



Mitglieder des Singener Arbeitskreises Radverkehr bei der Exkursion in der Fahrradstadt Freiburg.

SINGEN. In Singen mit seinem hohen Anteil an motorisiertem Verkehr nahm der Arbeitskreis Radverkehr im Juli 2010 seine Arbeit auf. Seine Mitglieder kommen aus allen Fraktionen des Gemeinderats. Vertreten sind das Polizeipräsidium Konstanz, die ADFC-Ortsgruppe Singen/Hegau, die AG Hegau-Touristik und die Stadtverwaltung. Ein Aufgabenschwerpunkt war zunächst die Ausarbeitung des Singener Radverkehrskonzeptes.

Seit November 2010 ist Singen Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (AGFK-BW). Die Zielsetzung dieses Netzwerkes ist die systematische Förderung des Fahrradverkehrs und das Schaffen einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur in den Mitgliedskommunen, um die Verkehrssicherheit der Radfahrer zu verbessern, das Fahrrad als umweltfreundliches und nachhaltiges Verkehrsmittel stärker im Bewusstsein der Menschen zu verankern und die Gesundheit der Bürger und Bürgerinnen durch mehr Bewegung zu fördern.

zunächst auf ein Jahr begrenzt, wird aber aufgrund der hohen Akzeptanz in der Bevölkerung nach der Testphase mit hoher Wahrscheinlichkeit „live“ gehen.

Umsetzung des Radverkehrskonzeptes

Der Maßnahmenkatalog des Singener Radkonzeptes ist umfangreich. In Abhängigkeit des zur Verfügung stehenden Etats wurde erfolgreich damit begonnen, zunächst die weniger prioritären Problembereiche abzuarbeiten.

Bei zwei wichtigen Projekten an Hauptverkehrsstraßen wurden die Empfehlungen des Radverkehrskonzeptes jedoch nicht befolgt. Die vorgeschlagenen Schutz- bzw. Radfahrstreifen wurden aus vermeintlichen Sicherheitsgründen abgelehnt.

Hier gibt es noch viel Aufklärungsarbeit zu leisten, um die Vorbehalte gegen moderne Radverkehrsführungen sowohl bei Verwaltung und Polizei, als auch bei den Radfahrenden selbst, abzubauen. ml

Teilweise Öffnung der Fußgängerzone in 2014

Der Arbeitskreis Radverkehr und der ADFC empfahlen der Verwaltung, zur weiteren Förderung der Attraktivität des Radverkehrs drei weniger frequentierte Fußgängerzonen ohne zeitliche Befristung an allen Tagen für den Radverkehr freizugeben. Dies wurde im Jahr 2014, trotz einiger Vorbehalte, erfolgreich umgesetzt. Die Öffnung ist



Singener Maskottchen Conrad (links) wirbt fürs Radfahren (Graffiti Bahnhofstraße).

Radverleih – Touren – Reparaturservice

Kultur-Rädle

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

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



Radverkehrskonzept auf dem Weg



Erste Maßnahme des Ravensburger Radverkehrskonzeptes: Schutzstreifen am „Bleicherknoten“.

RAVENSBURG. Eine gute Nachricht für alle RadfahrerInnen in Ravensburg: Der Gemeinderat hat das Radverkehrskonzept genehmigt. Es enthält insgesamt 118 Maßnahmen mit einem Gesamtwert von 2,1 Mio. Euro und soll in den nächsten 7 bis 10 Jahren umgesetzt werden. Die Agendagruppe „Radfahren in Ravensburg“ hat in langwieriger Arbeit maßgeblich zu diesem Erfolg beigetragen. Ziel des Radverkehrskonzeptes

ist es einerseits, durch die verbesserte Infrastruktur die Alltagsmobilität zu fördern. Andererseits soll der erhöhte Radverkehrsanteil dem Klimaschutz zugute kommen. Auf dem „kleinen Dienstweg“ wurde bereits eine Verbesserungsmaßnahme umgesetzt: Am Bleicherknoten führen markierte Schutzstreifen und Piktogramme die Radler sowohl in Richtung Eisenbahnbrücke als auch entgegen. aw

Quo vadis Weingarten?

WEINGARTEN. In Weingarten gibt es seit 2005 konkrete Verbesserungs-ideen für viele Straßenzüge. Verwaltung und Arbeitskreis Radverkehr entwickelten das Radverkehrskonzept gemeinsam. Ein gelungenes Umsetzungsbeispiel an prominenter Stelle sind die neu markierten Schutzstreifen in der oberen Abt-Hyller-Straße, bislang ein Bereich ohne Radverkehrsanlagen. Es sollte aber weiter gehen: Bis zur Wald-

seer Straße und darüber hinaus. Ideen wären vorhanden. Der ADFC-Kreisverband steht bereit, den neuen Mann an der Spitze der Weingartner Stadt- und Verkehrsplanung zu unterstützen. Wir hoffen, dass mit den innovativen Radverkehrskonzepten in der Stadt und im Landkreis Ravensburg auch in Weingarten ein Neuaufbruch gelingt und weitere Verbesserungen für den Radverkehr bald folgen werden. sv



Schutzstreifen in der Abt-Hyller-Straße in Weingarten: Zeichen eines Neuaufbruchs?

Mehr als Ritzel und Schalt-naben ...

Seit 1912.

Leben ist Bewegung. Bleiben Sie in Schwung!

Unsere ganze Erfahrung für Ihr Rad!

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

...da fahren alle drauf ab!



AMANN

(0751) 2 53 41
www.fahrrad-amann.de

Ravensburg · Goldgasse 4-6

Erste Aufstellflächen an Verkehrsknoten

BAD WALDSEE. Wo steht Bad Waldsee in seiner Entwicklung zur fahrradfreundlichen Kommune? Die LeserInnen werden feststellen, dass die Fahrradregion des Radler am See eine sehr große Bandbreite aufweist. Was in Friedrichshafen längst zum Verkehrsbild gehört, ist für Bad Waldsees Verkehrsteilnehmende Neuland und erzeugt nicht nur Freude, sondern auch Widerstände. Im Zuge von Belagsarbeiten wurde in Bad Waldsee eine von der Radweginitiative lange geforderte Maßnahme des Radverkehrskonzeptes umgesetzt: Die einseitige Markierung von Schutzstreifen auf der Frauenbergstraße und auf der Friedhofstraße. Damit ist ein Teilbereich des Schulwegs sicherer gemacht. Ein weiteres Novum sind Aufstellflächen an der zentralen, sogenannten „Stadthallenkreuzung“, verbunden mit einer Radfahrerampel. Dass solche Maßnahmen nicht von allen begrüßt werden, zeigten Leserzuschriften in der lokalen Presse und Diskussionen im Rahmen einer öffentlichen Befahrung der neuen Schutzstreifenrunde. Dazu hatten die Radweginitiative zusammen mit der GAL

Gemeinderatsfraktion eingeladen. Hauptargument der GegnerInnen ist das (Un)sicherheitsempfinden, verursacht durch

- die Verengung der Fahrbahn für KFZ,
- die Motorengeräusche von KFZ im Nacken,
- das Gefühl, Verursacher von Rückstau zu sein,
- überholende Pkw, die den Sicherheitsabstand nicht einhalten.

All dies kann bei Radfahrenden ein unangenehmes Gefühl hervorrufen, macht aber auch deutlich, dass hier aus der Autofahrerperspektive argumentiert wird. Wichtigste Erkenntnis ist, dass in Bad Waldsee alle lernen müssen, mit Schutzstreifen und Aufstellflächen umzugehen: Autofahrer, die durch die Schutzstreifen unübersehbar darauf hingewiesen werden, die markierten Bereiche für Radfahrende frei zu lassen und rücksichtsvoll zu fahren. Für Radfahrende, die diese Strecke vorher gemieden haben, sind die Markierungen eine Aufforderung, sich mit Selbstbewusstsein die Fahrbahn zurück zu erobern, die ihnen zusteht.

Der von Skeptikern geäußerte Vorschlag, den Gehweg auf der Frauenbergstraße bergauf mit dem Fahrrad – sogar mit dem E-Bike – zu befahren, darf auf keinen Fall Schule machen: Weil er unzulässig ist und weil er einen Rückschritt und eine Gefährdung der schwächsten Verkehrsteilnehmer, der Fußgänger, bedeuten würde. Die Verkehrsplanung von Bad Waldsee sieht innerhalb der nächsten 10 Jahre eine Erhöhung des Radverkehrsanteils um 5 % vor – höchste Zeit also, dass wir die Fahrbahn ganz selbstverständlich nutzen! mb



Radfahrende auf den neuen Schutzstreifen auf der Frauenbergstraße bergauf.

Zug UND Rad – Etappensieg im Schenkenwald

FRONREUTE. Im Frühjahr 2014 wurde das Planfeststellungsverfahren für die Südbahn-Elektrifizierung eröffnet. In den ausgelegten Unterlagen war der ersatzlose Abriss der Eisenbahnbrücke im Schenkenwald vorgesehen. Nicht verwunderlich, da sich Fronreute 2011 auf den Standpunkt gestellt hatte, diese direkteste Verbindung zwischen Staig und Baidt sei entbehrlich, ein Umweg von 800 m sei zumutbar. Doch da täuschten sich die Gemeinderäte: Bei einer Bürgerinformati-

on im Frühjahr 2014 ergab sich ein eindeutiges Stimmungsbild zugunsten eines Neubaus als Fußgänger- und Radfahrerbrücke. Eine spontane lokale ADFC-Unterschriftenaktion erbrachte binnen weniger Wochen – fast ohne Werbung – 295 Unterschriften. Daraus entstand im Vorfeld der Kommunalwahlen IBIS, die „Interkommunale Bürgerinitiative Schenkenwaldbrücke“. IBIS aktivierte Vereine und veranstaltete öffentlichkeitswirksame Aktionen

zusammen mit dem ADFC. Mit rund 4200 gesammelten Unterschriften hat jeder fünfte Einwohner der Anliegergemeinden die Initiative unterstützt. Daher folgte der Fronreuter Gemeinderat in seiner Stellungnahme zur Planfeststellung dieser Bürgermeinung, samt der finanziellen Konsequenzen. In der Erörterungsverhandlung führte dies zum Etappensieg: Ein Neubau der Brücke wird in die weiteren Planungen aufgenommen. Der ADFC und IBIS bleiben wachsam, da-

mit auch künftig Zug UND Rad durch den Schenkenwald fahren können. sv



Einsatz für Radler - Interkommunale Bürgerinitiative Schenkenwaldbrücke

Radfahrer stürmen die Festhalle



Bernhard Will (links) übergab im April 2014 nach 10 Jahren als Organisator des ADFC-Fahrradgebrauchtmärktes die Verantwortung an Barbara Kunz und Uli Baum.

Der Fahrradgebrauchtmärkte in der Festhalle in Friedrichshafen wird seit April vom neuen Organisationsteam Barbara Kunz und Uli Baum geleitet, nachdem Bernhard Will nach zehn Jahren als Organisator die Verantwortung abgegeben hatte.

Besonders großer Andrang herrschte beim Fahrradgebrauchtmärkte im April. 374 Räder wurden zum Verkauf angeboten, das waren so viele wie noch nie. Von den 374 Rädern wechselten 278 den Besitzer, somit wurde eine sehr gute Verkaufsquote von 75 Prozent erreicht. Vor dem Verkaufsstart waren die ADFC-Mitarbeiter von 9 bis 10 Uhr zunächst gefordert, die große Zahl an Rädern anzunehmen und die Verkäufer dabei zu beraten, welcher Preis für das Rad empfehlenswert ist. Neben den zahlreichen Kinder- und Jugendrädern war das Angebot an Trekkingrädern besonders groß, außerdem standen auch Mountainbikes, Tandems und E-Bikes zum Kauf. Als teuerstes Rad wurde ein neuwertiges E-Bike mit Einradanhänger für 2500 Euro angeboten.

Beim Fahrradgebrauchtmärkte im Oktober mussten wir leider ohne die gewohnte Plakatwerbung auskommen. Grund war ein unangekündigtes allgemeines Plakatverbot der Stadt Friedrichshafen. Veranstalter wie zum Beispiel die Messe, die frühzeitig Genehmigungen eingeholt hatten, konnten

weiterhin plakatieren. Eine Woche vor dem Gebrauchtmärkte erteilte die Stadt wegen zunehmendem Druck aus der Bevölkerung wieder das Plakatieren, doch dieser Rückzieher kam für unseren Fahrradgebrauchtmärkte leider zu spät. Wegen der fehlenden Plakate verzeichneten wir einen um etwa 30 Prozent geringeren Umsatz als beim Herbstmärkte üblich. bg

ERLEBEN SIE DEN SCHÖNEN BODENSEE GRENZENLOS MIT BAHN, BUS UND FÄHRE. ALLES MIT EINER KARTE.

MEHR INFOS ERHALTEN SIE UNTER euregiokarte.com [facebook.com/euregiokarte](https://www.facebook.com/euregiokarte)

NEU
TAGESKARTE
INKLUSIVE
FAHRRAD-TICKET

tagesKARTE
EUREGIO BODENSEE

Mobilität im Handgepäck



Ulrike Hanebeck zeigt, wie einfach das ADFC-bodo-Faltrad im Zug mitgenommen werden kann - kostenlos und platzsparend.

Ein kleines und handliches Faltrad gehört für viele Menschen zum praktischen Begleiter für den Weg zur Arbeit oder in der Freizeit. Mit nur wenigen Handgriffen aufgeklappt oder zusammengefaltet, kann ein Faltrad platzsparend und vor allem kostenfrei in Bahn und Bus mitgenommen werden. Der Verkehrsverbund bodo und der ADFC bieten seit August 2014 in einer

gemeinsamen Aktion ein hochwertiges Faltrad zum Vorteilspreis an. Das Faltrad ist mit 8-Gang-Kettenschaltung, Schutzblechen, Gepäckträger und Lichtanlage vollwertig für den Straßenverkehr ausgestattet. Im attraktiven Paket für 599,- Euro sind neben dem Faltrad der Marke „Tern Link D8“ (Listenpreis 699,- Euro) folgende Leistungen enthalten:

- Erstinspektion beim Fachhändler
- Eine hochwertige Fahrradtasche
- ADFC-Familienmitgliedschaft für ein Jahr
- ADFC-Radtourenkarte
- Eine bodo-GruppenTageskarte

Das Faltrad ist im Fachhandel unter anderem bei Zweirad Schmid und der Radl-Ecke (Friedrichshafen), bei Zweirad Deusch (Kressbronn) und im Zweiradhaus Amann (Ravensburg) erhältlich. bg



Gut sitzen will gelernt sein – beim Fahrrad-Ergonomie-Workshop

Auch 2014 boten wir im Infoladen wieder Fahrrad-Ergonomie-Workshops an, und wie bereits bei den ersten Workshops 2013 waren die drei Termine ausgebucht.

Das von Dr. Thomas Castner aus Markdorf erarbeitete Konzept des Workshops vereint die theoretischen, medizinischen Grundlagen der Fahrrad-Ergonomie mit praktischen Übungen am Fahrrad. Als Sportmediziner und begeisterter Radler gelingt es Thomas Castner sehr gut, sein Fachwissen praxisnah zu vermitteln.

Das Interesse der Teilnehmer am Workshop ist unterschiedlich: Rückenprobleme, Taubheitsgefühle in der Hand oder an der Sitzfläche, Verspannungen in der Schulter oder Schmerzen im Knie. Meistens kann die Ursache für solche individuellen körperlichen Beschwerden in der falschen Geometrie des Fahrrades gefunden und vor Ort am eigenen Fahrrad korrigiert werden, zum Beispiel indem der

Vorbau oder Lenker ausgetauscht werden. Bei kleinen Personen kann auch der Tausch der Tretkurbel erforderlich sein. In bestimmten Fällen kommt man allerdings um den Kauf eines neuen Fahrrades nicht herum, vor allem, wenn der Fahrradrahmen zu klein ist oder die erforderlichen Änderungen kostenintensiv wären.

Eine Diagnose von Thomas Castner ist leider meistens zutreffend: Die Fahrradindustrie baut zu kleine, vor allem zu kurze Fahrräder. Nur wenige Anbieter berücksichtigen ergonomische Grundsätze, und auch bei manchen Fahrradhändlern steht dieser wichtige Aspekt leider nicht im Mittelpunkt der Verkaufsberatung. bg

Ergonomie-Workshops 2015:
28. Februar, 20. Juni, 24. Oktober

Informationen und Anmeldeunterlagen unter www.adfc-bw.de/bodenseekreis/veranstaltungen



Dr. Castner (rechts) erläutert anschaulich die Grundlagen der Fahrrad-Ergonomie.

Informationen aus erster Hand



Patrick Müller (links) von der MTU stellte das Leihrad-Projekt vor. Mitarbeiter können tagsüber kostenlos Fahrräder für Erledigungen in der Stadt ausleihen.

Die verkehrspolitische ADFC-Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ hatte 2014 das Thema „Mit dem Rad zur Arbeit“.

Die Veranstaltung hat sich seit vielen Jahren als Diskussionsforum zwischen Stadtverwaltung, ADFC und Bürgern etabliert. Informationen aus erster Hand über städtische Planungen und konstruktive Gespräche über gute und weniger gute Lösungen für Radfahrer stehen neben dem gemeinsamen „Erfahren“ von Radwegen und -routen

im Mittelpunkt. Seit seinem Amtsantritt hat Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler noch keine Radtour verpasst. Bei der MTU stellte zunächst Patrick Müller, Leiter Gesundheit und Soziales, die Leihräder für Mitarbeiter vor, welche tagsüber für Erledigungen kostenlos ausgeliehen werden können. Dieses beispielhafte Projekt geht auf die Initiative der MTU-Fahradgruppe zurück, die sich 1998 im Bürgerforum der Lokalen Agenda 21 gebildet hatte. Nach einer kurzen Fahrt durch die holprige Leutholdstraße zum Hugo-Eckener-Haus erläuterte Gabriele Freund, Geschäftsführerin von Zeppelin-Luftschiffbau, die Probleme bei der Umgestaltung der Leutholdstraße und des Industriegeweges. Dass hier nicht nur aus optischen Gründen eine Umgestaltung dringend erforderlich ist, darüber waren sich alle Anwesenden einig.



Gabriele Freund (Mitte) erläuterte die Straßenplanung des Industriegeweges.

Nächster Haltepunkt war beim Colmanknoten an der Einmündung der Riedleöschstraße und der Zufahrt zum B31-Tunnel. Seitens der Stadt wurde auf der Südseite eine zusätzliche Querung noch 2014 in Aussicht gestellt. Zum Abschluss der Tour standen zwei Zukunftsprojekte des Radverkehrskonzeptes auf dem Programm: Der Veloring und der Radschnellweg. Der Veloring ist auf der Trasse des ehemaligen Industriegleises, beginnend an der Riedleöschstraße, nördlich des Bodensee-Centers, entlang der Mühlöschstraße und weiter an der Rotach bis zum Bodensee vorgesehen. Dies ist auch für die Wegebeziehungen zu den Großbetrieben eine wichtige Route. Der Radschnellweg vom Stadtbahnhof Richtung Flughafen ist ein Großprojekt auf der Nordseite des Bahnkörpers der Südbahn. Am Haltepunkt Löwental besichtigte die Gruppe die zukünftige Trasse. Wer denkt, der ADFC würde ausschließlich Kritikpunkte ansprechen, irrt. Dickes Lob gab es für die umgestaltete Ehlersstraße mit den beiden Kreisverkehren. bg

Blockadehaltung

Ist Friedrichshafen eine fahrradfreundliche Stadt? Was nützt ein großzügiges Budget für Radverkehrsmaßnahmen im städtischen Haushalt, wenn Verantwortliche in der Stadtverwaltung sich nicht für den Radverkehr interessieren, wenn's drauf ankommt?

Ein Beispiel für fehlendes Interesse an funktionierendem Radverkehr ist die seit 2012 auf dem Buchhornplatz angesiedelte sogenannte Bodensee-Weihnacht.

Während des 18-tägigen Weihnachtsmarktes war die Durchfahrt auf den beiden einzigen Routen in der Innenstadt nicht möglich, denn es war ein Fahrverbot mit Zeichen 250 StVO und Zusatz „das Mitführen von Fahrrädern ist verboten“ ausgeschildert. In der Friedrichstraße war von Westen eine Umleitung durchs sog. Mausloch Richtung Lindau ausgeschildert. Auf diese Idee kommen Häfler Radler auch ohne Umleitungsschilder. In der Gegenrichtung fehlte bei EDEKA das Durchfahrtsverbot, was verkehrsrechtlich nicht konsequent war.

Besonders zu kritisieren war die Sperrung der Karlstraße ohne eine alternative Wegführung. Aus Westen begnügte sich die Stadtverwaltung mit einem Fahrverbotsschild, ohne eine Umleitung auszuschildern. Ein Ausweichen auf die Seestraße am Hafen war wegen des dort herrschenden Fahrverbots nicht möglich. Aus Osten bestand eine lückenhafte Umleitungsbeschilderung, welche auf die für Radfahrer verbotene Seestraße führte.

Der ADFC hatte die Stadtverwaltung bereits Ende 2013 um eine Lösung für den Weihnachtsmarkt 2014 gebeten, doch die Verantwortlichen ignorierten

erneut, dass in Friedrichshafen viele Bürger auch im Dezember Rad fahren.



An der Friedrichstraße war die Durchfahrt Richtung Romanshorner Platz gesperrt.



In der Karlstraße war für Radfahrer kein Durchkommen Richtung Lindau möglich. Eine Umleitung existierte nicht.

Fazit: Das Leitbild des städtischen Radverkehrskonzeptes (2013) ist noch lange nicht in den Köpfen vieler Verantwortlicher angekommen. In diesem Leitbild stehen zum Beispiel Zielsetzungen wie „Flächenhaftes Radfahren in den verdichteten Innenstadtbereichen“ und „Schaffung einer Radkultur durch die Gleichbehandlung des Radverkehrs“. bg

Uferstraße im Winter befahrbar

2013 war der Stadtverwaltung eine Überraschung gelungen: Im Rahmen einer Probephase wurde die Uferstraße für Radfahrer von November 2013 bis Ende März 2014 freigegeben. 2014 führte die Stadt anschließend eine schriftliche Umfrage durch, an der 260 Bürger teilnahmen. 80 Prozent der Bürger sprachen sich in der Umfrage für die Fortführung der Winterfreigabe aus. Auch der ADFC befürwortete die Winterfreigabe in seiner Stellungnahme grundsätzlich, auch wenn einige Mitglieder der Freigabe eher kritisch gegenüberstanden.

Die Winterfreigabe machte es nun erforderlich, das Fahrverbot für Radfahrer während der Sommermonate zu

verdeutlichen. Da die bisher am Boden markierten Fahrverbotszeichen nicht zweimal im Jahr geändert werden können, entschied sich die Stadt für große Verbotsschilder mitten auf der Uferstraße. Die Gestaltung und Lage der Schilder kann allerdings nicht als gelungen bezeichnet werden: Die Schilder sind scharfkantig und deshalb für Fußgänger eine unnötige Gefährdung, insbesondere für Kinder. Auch bei Veranstaltungen mit vielen Besuchern sind die Schilder ein Hindernis. Außerdem ist das auf den Schildern angebrachte Verkehrszeichen 254 StVO „Verbot für Radverkehr“ falsch dargestellt, denn es ist zusätzlich durchgestrichen. bg



Die überdimensionierten Fahrrad-Verbotsschilder an der Uferstraße sind besonders bei Veranstaltungen wie hier beim Kulturufer ein Hindernis für die Besucher.

.comforts

IT LÖSUNGEN –
für Ihr Unternehmen

Ihre Daten
geschützt in
unserer
Cloud

INNOVATIONSPREIS-IT

SIEGER 2013

initiative
mittelstand

STORAGE/NETZWERK

- eigenes Rechenzentrum
- Größte PC-Werkstatt im Bodenseeraum
- Datenschutzberatung
- Fachberatung beim Kauf von PCs und Notebooks

Unsere Öffnungszeiten:

Montag – Freitag
09:00 Uhr – 12:30 Uhr
14:00 Uhr – 18:00 Uhr

Charlottenstraße 57
88045 Friedrichshafen
Telefon 07541 399092-0
www.comforts.de

Was für ein Zufall!

Wer glaubt, dass Verkehrsplanungen immer demokratisch diskutiert und beschlossen, professionell vorbereitet und umgesetzt werden, der irrt. Verkehrsrechtliche Entscheidungen werden von einem einzigen Amt getroffen, nach Anhörung anderer Ämter und externer Stellen wie der Polizei.

Ein herausragendes Beispiel für einen Alleingang der Verkehrsbehörde ist die Sperrung der Busspur auf der Zeppelin-/Werastraße bei der Schule St. Elisabeth. Im November 2011 wurden die Busspur und die dazu gehörende Lückenampel von der Verkehrsbehörde zunächst für eine dreimonatige Probeperiode aufgehoben. Kurz vor Ablauf der drei Monate wurde die Probeperiode auf sechs Monate bis April 2012 verlängert, im April wurde eine Verlängerung bis September angekündigt. Ende 2012 wurde dem ADFC auf Nachfrage mitgeteilt, dass wegen nicht eindeutiger Ergebnisse der Probeperiode die Sperrung der Busspur aufrechterhalten wird und eine Entscheidung 2013 im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) erfolgen wird. Die Erstellung des VEP verzögerte sich allerdings, so dass 2013 die Busspur unverändert gesperrt blieb.

Anfang Dezember 2014, 37 Monate nach dem Beginn der sogenannten Probeperiode, wurde die Busspur wieder geöffnet und die Lückenampel wieder in Betrieb genommen. Der Zeitpunkt überraschte uns nicht, denn im November 2014 war das benachbarte Gebäude an der ehemaligen Schindelle-Tankstelle fertig gestellt worden. Die Busspur diente während der Bauphase als praktische, aber nicht zulässige Parkfläche für Baufahrzeuge. Bereits der Beginn der Sperrung der Busspur

im November 2011 fiel – rein zufällig – mit dem geplanten Beginn der Baustelle zusammen.



Die gesperrte Busspur war ein Dauerparkplatz für Baufahrzeuge.

Die Sperrung der Busspur hat in der 37 Monate dauernden sogenannten Probeperiode zu erheblichen Beeinträchtigungen des Busverkehrs geführt, Verspätungen und verpasste Anschlüsse am Bahnhof waren die Folge. Für Radfahrer, die auf der für Radfahrer freigegebenen Busspur wegen parkender Baufahrzeuge auf die Straße wechseln mussten, kam es zu gefährlichen Situationen. Und in der Friedrichstraße gab es vor dem Schulmuseum lange Rückstaus, bei denen viele Autofahrer auf dem Radfahrstreifen oftmals nur eine schmale Gasse freigelassen hatten.

Es ist der Eindruck entstanden, dass es sich bei der Sperrung der Busspur nicht um einen gut vorbereiteten und durchgeführten Verkehrsversuch handelte, sondern um einen als Verkehrsversuch getarnten Baustellenparkplatz. Dafür spricht auch, dass bisher trotz mehrfacher Anfragen keine Daten zum Verkehrsversuch zur Verfügung gestellt wurden. bg/rh

Radverkehrskonzept Friedrichshafen

Für 2014 hatte sich die Stadtverwaltung bei Baumaßnahmen für den Radverkehr viel vorgenommen. Im Doppelhaushalt 2014/2015 waren dafür eine halbe Mio. Euro pro Jahr eingeplant. Die meisten Maßnahmen stammten dabei noch vom vorigen Radverkehrskonzept. Die Umsetzung der geplanten 29 Maßnahmen in 13 Maßnahmenpaketen gestaltete sich 2014 allerdings schwierig. Nur drei Maßnahmen wurden gebaut:

- Querung der Lindauer Straße bei der Jugendherberge
- Lückenschluss des Schutzstreifens Hochstraße zwischen Montafon- und Alpenstraße
- Schutzstreifen Länderöschstraße

Besonders enttäuschend war, dass die seit Jahren geplanten Querungshilfen in Schnetzenhausen und in Ailingen an der Hirschlatte Straße wieder verschoben wurden. An diesen Kreisstraßen ist auch der Landkreis in der Pflicht, wegen seiner Radweg-Förderlinie allerdings ohne eigene finanzielle Beteiligung.

Die Mehrheit der für 2014 geplanten Maßnahmen wurde nicht realisiert, wir



Die Querungsstelle für Radfahrer und Fußgänger an der Jugendherberge war eine der wenigen Maßnahmen 2014.

hoffen, dass das dafür vorgesehene Budget nicht verfällt. Die Gründe für die Verzögerungen sind vielfältig, es lag zum Beispiel an Grunderwerbsproblemen oder an langen Bearbeitungszeiten der Zuschussanträge.

Es soll in diesem Bericht keine Schuld zugewiesen werden. Im Gegenteil: Die Probleme des Jahres 2014 müssen zum Anlass genommen werden, bei der zukünftigen Umsetzung des Radverkehrskonzeptes auch über andere Methoden nachzudenken, wie bei knappen personellen Ressourcen die zahlreichen Projekte geplant und realisiert werden können. Die in Aussicht gestellte personelle Verstärkung im Stadtbauamt wird sich nämlich erst mittelfristig auswirken.

Neben den zahlreichen Baumaßnahmen sind im Radverkehrskonzept auch Projekte bei der Öffentlichkeitsarbeit oder Aktionen an Schulen vorgesehen. Die Koordinierung solcher „weicher“ Maßnahmen erfordert weitere Ressourcen im Rathaus. Es gibt also noch viel zu tun, um das Radverkehrskonzept erfolgreich umzusetzen und Friedrichshafen zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu machen. bg



In der Länderöschstraße wurde u.a. ein Schutzstreifen markiert (im Bild die Ausleitung aus Richtung Ravensburger Straße).

Lösbare Aufgaben



Auf der Maybachstraße wurde einer der drei Fahrstreifen aufgehoben, um den Radfahrstreifen weiterzuführen. Der ADFC hofft, dass dieses Beispiel Schule macht.

Baustellen sind kein einfaches Thema, weder für die Verantwortlichen, noch für die betroffenen Verkehrsteilnehmer. Während Kraftfahrzeuge an Baustellen meistens nur kurzfristigen Beschränkungen der Geschwindigkeit oder des Komforts ausgesetzt sind, kommt es öfters vor, dass Fußgänger und Radfahrer Gefährdungen und umständliche Umwege in Kauf nehmen müssen. Eine Weiterführung von Fuß- und Radwegen an Baustellen ist leider keine Selbstverständlichkeit.

Das Radverkehrskonzept Friedrichshafen hat der Stadtverwaltung die Hausaufgabe gegeben, den Radverkehr auch an Baustellen weiterzuführen und Gefahrenstellen und Umwege zu vermeiden. Das ist nicht immer eine leichte Aufgabe, aber lösbar. Wenn man den Radverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart akzeptiert und die verfügbare Verkehrsfläche im Baustellenbereich nutzergerecht aufteilt, ist ein Kompromiss für alle Verkehrsteilnehmer machbar.

Vorbildlich war 2014 die Baustellenführung an der Maybachstraße beim privaten Bauprojekt „Maybach-Karree“, bei dem an der innerörtlichen Durchgangsstraße der Gehweg und Radstreifen unbenutzbar wurden. Auf Anregung des ADFC wurde ein Fahrstreifen der dreistreifigen Fahrbahn zum Geh- und Radweg umgewidmet und

mit zahlreichen Warnbaken von der Fahrbahn abgegrenzt. Somit konnte der auch von Schülern hoch frequentierte Fahrradstreifen aufrechterhalten werden. Tempo 30 auf der Fahrbahn sorgte für mehr Aufmerksamkeit und Sicherheit im Baustellenbereich. Staus wegen der Geschwindigkeitsbeschränkung waren sehr selten. Auf der engen Südausfahrt der Baustelle in die Hofener Straße, die ebenfalls eine Schulradroute ist, kam es allerdings durch rangierende Lkw zu gefährlichen Situationen.

Aber es gab 2014 in Friedrichshafen auch Baustellen, die für Radfahrer gefährlich oder unnötig schwierig zu befahren waren. So war in der Olgastraße über lange Zeit eine holprige Schotterpiste zu befahren. bg



Baustellenführungen sollten auch im Winter für Radfahrer befahrbar sein...

Große Chance nicht genutzt

Die mit Abstand fahrradunfreundlichste Kreuzung in Friedrichshafen ist der Colsmanknoten bei der Einmündung der Riedleöschstraße und der Zufahrt zum B31-Tunnel sowie zum ZF-Werk 2, dem größten der drei Werke der ZF in der Stadt.

Für Radfahrer ist vom Riedleösch kommend Richtung ZF eine dreimalige Querung mit getrennter Signalisierungs-Anforderung notwendig. In umgekehrter Richtung sind zwei Querungen erforderlich. Seitens der Stadt wurde bei den „Radlers Höhen und Tiefen“ noch 2014 ein Umbau des Knotens in Aussicht gestellt, indem auf der Südseite eine zusätzliche Querung eingerichtet werden sollte. Auch die Reduzierung der beiden vom Tunnel und Kreisverkehr kommenden Rechtsabbiegespuren auf eine Spur war geplant. Die für Ende 2014 geplante Sanierung des B31-Tunnels war eine optimale Gelegenheit, um diesen neuralgischen Knoten nicht zweimal sperren zu müssen. Im Arbeitskreis Radverkehr wurden detaillierte Pläne für den Umbau diskutiert. Während einer



Am Colsmanknoten müssen Radfahrer umständlich bis zu dreimal einen Überweg benutzen.

Testphase im Sommer wurde eine der beiden Rechtsabbiegespuren gesperrt, um die Auswirkung auf den Verkehr zu ermitteln. Das detaillierte Ergebnis dieser Testphase ist dem ADFC nicht bekannt.

Das Jahr 2014 verstrich, der B31-Tunnel wurde im Herbst saniert, doch der Knoten wurde nicht umgebaut, was für den ADFC nicht nachvollziehbar ist. Der ADFC erwartet nun, dass das Projekt 2015 umgesetzt wird. bg

Interview

... Fortsetzung von Seite 1

und Umsetzungsstau. Als nächstes Projekt steht der Neubau eines Rad- und Gehweges zwischen Tannau und Untereisenbach an der K 7716 an. Das Vorhaben kann noch nachträglich ins Programm aufgenommen werden, wenn noch Geld zur Verfügung steht, weil es zum



Beispiel nicht abgerufen worden ist. 2012 haben wir, die grün-rote Landesregierung, die neue Förderrichtlinie „RL-Radinfrastruktur“ für Radwege und weitere Fahrrad-Infrastrukturmaßnahmen eingeführt. Vorteile sind die Festbetragsförderung von 50 Prozent und die Absenkung der Bagatellgrenze von 200.000 auf 50.000 Euro.

Das Verkehrsministerium erarbeitet gerade eine konzeptionelle und strategische Grundlage für die Förderung des Fahrradverkehrs in Baden-Württemberg. Im Sommer 2015 soll der Abschlussbericht vorliegen. Die Ergebnisse werden natürlich auch den Bodenseekreis betreffen.

ADFC: Wo ist der Bodenseekreis bereits vorbildlich, was die Infrastruktur

für Radfahrer betrifft? Wo liegen nach Ihrer Einschätzung die drängenden Probleme?

Hahn: In den vergangenen Jahren haben der Bodenseekreis und auch die Städte und Gemeinden einiges für den Fahrradverkehr getan. Der Landkreis selbst hat sich jedoch sehr zurückgehalten und zum Teil sogar eigene Gelder durch Landesmittel ersetzt. Das muss sich ändern. Zurzeit verweist der Landkreis auf die sich in Arbeit befindende Radverkehrskonzeption Bodenseekreis, die im Frühsommer dieses Jahres erwartet wird. Wenn diese fertig ist, müssen wir im Kreis endlich wieder mehr Mittel einstellen, um mit dem Radverkehr schneller voran zu kommen. Mit dem Fahrradverkehr geht es auch im Bodenseekreis nur Schritt für Schritt vorwärts, auch wenn der politische Wille mittlerweile da ist. Ein gutes Beispiel ist hier Friedrichshafen. Ich wünsche mir, dass es in jeder Stadt ein Radverkehrskonzept gibt. Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs muss es genauso geben wie Tankstellen für Autos.

Bei uns im Bodenseekreis spielen die Freizeitradler eine wichtige Rolle. Der Fahrradtourismus hat eine große wirtschaftliche Bedeutung für die Region, denn der Bodenseeradweg ist einer der beliebtesten touristischen Radfernwege in Deutschland. Im Sommer hat er seine Kapazitätsgrenze mehr als erreicht. Hier besteht noch Handlungsbedarf. Die Radinfrastruktur ist für die Bodenseeregion enorm wichtig, gerade auch wegen des Tourismus. Die vielen Radtouristen, die pro Jahr am Bodensee Fahrrad fahren wollen, erwarten eine gute Infrastruktur sowie Umsteigemöglichkeiten auf die Bahn und das Schiff.

Ich sehe den Fahrradverkehr als Teil der vernetzten Mobilität. Attraktiv ist der Fahrradverkehr für die Alltagsradler und die Freizeitradler, wenn es Umsteigemöglichkeiten gibt. Ob wir in Zukunft bessere Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln schaffen oder besser mehr Leihräder, auch E-Bikes, an Bahnhaltdepunkten, Busbahnhöfen oder P&R-Parkplätzen benötigen, werden wir noch testen müssen.

ADFC: Wie sehen Sie die Rolle des ADFC auf Landes- und Kreisebene?

Hahn: Der ADFC ist ein wichtiger Impuls- und Ideengeber für den Radverkehr. Er ist die Lobby der Radfahrer. Durch Hartnäckigkeit und engagierte Arbeit hat er es geschafft, den Radverkehr in den Blickpunkt der Öffentlichkeit zu rücken und Politik und Verwaltung immer wieder auf die Mängel und Herausforderungen hingewiesen. Die Sachkompetenz des ADFC und seiner Mitglieder ist hoch. Besonders bei uns im Bodenseekreis spielt der ADFC eine wichtige Rolle, da die agierenden Personen es durch ihre Kompetenz und Leidenschaft beim Thema Radverkehr geschafft haben, den selben zu einem wichtigen und gleichberechtigten Partner im Verkehr zu machen.

Eine wichtige Rolle spielte der ADFC auch bei der Qualitätssicherung der wegweisenden Beschilderung an den 19 offiziellen Landesradfernwegen in Baden-Württemberg. Das waren rund 4.800 Kilometer im Auftrag der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW).

ADFC: Vielen Dank für das Interview.

Lebensretter

In den letzten Jahren gab es in Friedrichshafen schwere Unfälle, bei denen Lkw-Fahrer Radfahrer übersehen haben. Deshalb fordert der ADFC die Einführung einer gesetzlichen Pflicht für Lkw-Abbiegeassistenten.

Mit solchen Systemen könnten mehr als 40 Prozent aller schweren Unfälle mit Radfahrern oder Fußgängern beim Rechtsabbiegen verhindert werden. Zu diesem Ergebnis kam die Unfallforschung der Versicherer (UDV) in einer Studie zu Assistenzsystemen für Kraftfahrzeuge bereits 2011.

Abbiegeunfälle von Lkw mit Radfahrern und Fußgängern haben schwerste Folgen: 90 Prozent der Unfallopfer sterben oder erleiden schwere Verletzungen. Aus Sicht des ADFC ist es ein Wunder, dass bei dem hohen Lkw-Verkehr und den vielen Baustellen in Friedrichshafen nicht noch mehr passiert ist. Für Lkw-Fahrer ist es trotz größter Sorgfalt unmöglich, das gesamte Umfeld ihres Fahrzeugs zu überblicken. Besonders gefährdet sind Fußgänger und Radfahrer, die sich rechts neben oder vor dem Lkw befinden. Eltern sollten ihre Kinder unbedingt auf die Gefährdung hinweisen. Der ADFC fordert die Bundestagsabgeordneten Lothar Riebsamen und Annette Groth auf, sich für die schnelle Umsetzung einer gesetzlichen Pflicht solcher Systeme einzusetzen. rh



Im toten Winkel haben Radler keine Chance. Deshalb fordert der ADFC die Einführung von Abbiegeassistenten für Lkw.



Impressum

Der Radler am See

Jahreszeitschrift des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Kreisverband Bodenseekreis

Ausgabe 22, 2015

Herausgeber:

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

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

Redaktion, Texte:

Bernhard Glatthaar (bg), Ralf Hoppe (rh), Stefan Heiland (sh), Ralf Seuffert (rs), Eva Wernert (ew), Manfred Lehn (ml), Stefan Valentin (sv), Margarete Bareis (mb), Anita Wilhelm (aw)

Fotos / Grafiken:

Bernhard Glatthaar, Gunthild Schulte-Hoppe, Stephanie Glatthaar, Stefan Heiland, Ralf Seuffert, Roland Lindenthal, Manfred Lehn, Stefan Valentin, Dietmar Hermanutz, IBIS, Anita Wilhelm, Jens Lehmkuhler, bodo

Anzeigen: Petra März

Layout: Bernhard Glatthaar

Druck: Druckhaus Müller

Auflage:

1600 Bodenseekreis
300 Konstanz
300 Ravensburg

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



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

Verkehrstage des Radexpress 2015

752 Aulendorf - Bad Waldsee - Bad Wurzach:

01.05., 10.05.*, 17.05., 25.05., 07.06., 21.06., 12.07., 19.07., 02.08., 09.08., 29.08., 30.08., 13.09., 27.09., 04.10., 11.10.

754 Aulendorf - Altshausen - Ostrach - Burgweiler - Pfullendorf:

03.05., 10.05.*, 14.05., 24.05., 31.05., 14.06., 28.06., 05.07., 26.07., 16.08., 23.08., 06.09., 20.09., 03.10., 18.10.

* bodo-Erlebnistag



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

vst fahrradmanufaktur Bianchi HAIBIKE BMC
MERIDA CENTURION SIMPLON RALEIGH