

der Radler am See



ADFC Bodenseekreis • Ausgabe 2016 / Nr. 23

www.adfc-bw.de/bodenseekreis

Inhalt

Radverkehr Bodenseekreis	2 - 3
Kreisverband Ravensburg	4
Kreisverband Konstanz	5
Radverkehr Friedrichshafen	6 - 8
Aktionen Bodenseekreis	9
25 Jahre Bodenseekreis	10 - 11
Letzte Seite	12

Ein beispielhaftes Projekt für Radfahrer wurde 2015 in Langenargen verwirklicht: Willkommensinseln für Radfahrende Gäste.

Diese Willkommensinseln sind am nördlichen Bodenseeufer eine neue Einrichtung und sollen Radler dazu motivieren, auf ihrer Radtour in Langenargen spontan eine Pause einzulegen. Die Willkommensinseln sind optisch ansprechend gestaltet und bieten alle Einrichtungen, die ein Radurlauber braucht: Fahrradabstellmöglichkeiten, Informationstafeln, Sitzgelegenheiten sowie Lademöglichkeiten und Trinkwasser.

Mit dieser „Willkommenskultur“ – so die Intention der Tourismusverantwortlichen – möchte Langenargen zusätzliche Gäste gewinnen, welche auf diese Weise den Ort kennen und schätzen lernen und somit später erneut Langenargen besuchen.

Weitere Informationen zu den Willkommensinseln finden Sie auf Seite 2.

Für den ADFC sind die Informationstafeln an den Willkommensinseln besonders hervorzuheben, denn es sind die ersten dieser Art am baden-württembergischen Bodenseeufer. Die Tafeln

Willkommen!



Die neuen „Willkommensinseln“ in Langenargen laden dazu ein, anzuhalten, sich über den Ort und die Umgebung zu informieren und die nächste Radtour zu planen.

beinhalten nach dem Vorbild der Schweiz eine gut lesbare Radkarte der Region mit allen ausgeschilderten Radstrecken. Mit Hilfe dieser Karte gewinnen ortsunkundige Radfahrer einen Eindruck von den vielfältigen Möglichkeiten, die das Hinterland des Bodensees zu bieten hat.

Zu den vielen Radtourenmöglichkeiten abseits des Bodenseeufer gehört zum Beispiel die „Hopfenschlaufe“, die durch Tettang, Kressbronn, Langenargen, Eriskirch und Friedrichshafen führt. Die Hopfenschlaufe bietet für Bodensee-Radurlauber die Möglichkeit, auf der ausgeschilderten Rundstrecke von etwa 40 Kilometern Länge einen Tagesausflug zu unternehmen und Landschaft, Natur und Kultur kennenzulernen.

Informationen zur Hopfenschlaufe unter www.hopfenschlaufe.de

Die Arbeitsgruppe des Radverkehrskonzeptes des Landkreises widmete sich 2015 erstmals ausführlich dem Fahrradtourismus und formulierte zahlreiche Projektideen, wie die Bodenseeregion sich als Tourismusdestination für Radfahrer weiter entwickeln könnte. Selbstverständlich stand dabei der beliebte Bodensee-Radweg im Mittelpunkt, wo zum Beispiel Willkommensinseln eine wichtige Ergänzung in allen Seegemeinden sein sollten. Unbestritten ist, dass am Bodensee-Radweg an vielen Stellen durchgreifende Verbesserungen an der Radwegführung und der Qualität der Wege erforderlich sind. Die Städte und Gemeinden am Bodensee, aber auch die Baulastträger der betroffenen Straßen, sind hier gefordert, diesen wichtigen touristischen Radweg zu verbessern. Gleichzeitig werden in der Arbeitsgruppe im Landratsamt Ideen diskutiert, wie das „Hinterland“ des Bodensees für Radurlauber bekannter gemacht werden könnte.

Gerade für E-Bikes ist das hügelige Hinterland des Bodensees ein Eldorado, denn mit Unterstützung aus dem Akku sind die vielen Aussichtspunkte und Einkehrmöglichkeiten leicht erreichbar. Hier könnte sich der ADFC vorstellen, speziell für diese Zielgruppe Rundtouren auszuschildern. Vorschläge für Rundtouren, die besonders für E-Bikes geeignet sind, hatte der ADFC bereits 2011 vorgelegt. Dabei wurden auch Kriterien für diese Stre-

cken ausgearbeitet, zum Beispiel Mindestbreiten der Wege, um den höheren Fahrgeschwindigkeiten von Pedelec gerecht zu werden, oder geringes Fußgängeraufkommen zur Vermeidung von Konflikten.

ADFC-empfohlene Pedelec-Routen: www.e-mobil-bodensee.de/routen

Ein Vorschlag des ADFC ist seit vielen Jahren, Strecken für Touren-Mountainbiker auf die ausgeschilderten Wanderwege – zum Beispiel Premiumwanderwege – oder auf GPS-Tracks aus dem Internet angewiesen. Die Streckenführungen dieser GPS-Tracks richten sich aber nicht nach den Wünschen der örtlichen Behörden oder Waldbesitzer, sondern führen oft über Wanderwege und auf schmalen Trails durch den Wald. Deshalb können offiziell ausgeschilderte Mountainbikestrecken dazu beitragen, dass Wanderwege weniger von Mountainbikern genutzt werden und Konflikte insgesamt verringert und vermieden werden. Ein Erlass der Landesregierung ermöglicht seit 2014 die Anlage und Ausschilde- rung von Mountainbikestrecken auf Wegen auch unter zwei Meter Breite, was bisher durch das Landeswaldgesetz generell verboten war.

2015 nahm die RAB erstmals den Betrieb von Radwanderbussen auf, die mit einem Fahrradanhänger auf ausgewählten Strecken unterwegs sind. Auf der Strecke Überlingen - Owingen - Heiligenberg - Salem - Meersburg (und umgekehrt) wurde das Konzept mit je zwei Fahrten an Samstag und Sonntag erprobt.

Ab 2017 wird die Echt Bodensee Card für Übernachtungsgäste freie Fahrt mit Bussen und Bahnen im Gebiet des Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbunds und eine Vielzahl an Vorteilen bei Freizeitangeboten beinhalten. Spannend wird es dann, wenn viele Gäste die kostenlosen Angebote im öffentlichen Nahverkehr auch mit dem Fahrrad nutzen wollen. Die bereits knappen Mitnahmekapazitäten in den Zügen und die fehlende Barrierefreiheit an vielen Bahnhöfen werden dann erst recht zum Problem. bg

Interview

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

Andreas Brand ist seit 2009 Oberbürgermeister von Friedrichshafen. Bernhard Glatthaar stellte ihm folgende Fragen:

ADFC: Welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?

Brand: Ich bin ein typischer Gelegenheits- und Freizeitradler. Seit meinem 50. Geburtstag bin ich außerdem mit dem E-Bike unterwegs - eine tolle Sache, finde ich. Ich genieße das zügige Fahren in und um Friedrichshafen und freue mich, dass ich als Radler einfach mehr sehe, meine Umgebung anders wahrnehme und manches auch besser verstehe. Ins Büro fahre ich mit dem Rad eher selten. Könnte also einer meiner guten Vorschläge für 2016 sein: Öfters mit dem Rad ins Rathaus!



ADFC: Die Häfler fahren gerne Rad. Wie können wir noch mehr Menschen für das Fahrrad begeistern?

Brand: Eine gute Radinfrastruktur ist das A und O: Radfahren muss stressfrei, komfortabel und sicher sein, die Radwege müssen gut ausgebaut sein und am Ziel sollte es genügend gute Stellplätze geben. Dann macht Radfahren nicht nur Freude und hält gesund, dann sind Radler gerade auch in der Stadt oft schneller am Ziel als Autofahrer. Um noch mehr Menschen fürs Rad zu begeistern, investiert die Stadt deshalb laufend in den Radverkehr. In den nächsten Jahren haben wir allein für den Veloring und den Ausbau des Radwegnetzes rund 9 Millionen Euro Investitionen in die Mehrjahresplanung im städtischen Haushalt eingeplant. Ich finde, das ist ein klares Bekenntnis für den Radverkehr.

ADFC: Friedrichshafen ist in der Region als Fahrradstadt bekannt, da hier der Radverkehr schon früher als anderswo gefördert wurde. Darauf darf man sich aber nicht ausruhen. Was sind aus Ihrer Sicht beim Radverkehr die Herausforderungen der nächsten Jahre?

Brand: Die Herausforderungen stecken wie so oft zum einen im Detail, aber auch im großen Ganzen: Wir alle sind als Verkehrsteilnehmer gefragt, wenn es um Rücksichtnahme, Verständnis und Sicherheit geht - da sind Radfahrer, Autofahrer und Fußgänger gleichermaßen gefordert. Da hilft ein vernünftiges Miteinander, ob auf der Uferstraße, der Friedrichstraße oder der Fußgängerzone. Gerade für diese Bereiche werden wir in den nächsten

... lesen Sie weiter auf Seite 12

EUROBIKE
THE GLOBAL SHOW

FESTIVAL DAYS
3. - 4. SEPTEMBER 2016

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Das neue Festival-Programm der Weltleitmesse EUROBIKE für alle Rad-Enthusiasten

Mit der weltweit größten Neuheiten-Präsentation von Fahrrad-Marken, Bike-Wear und Zubehör. Großzügige Testparcours zum Selbst-Probefahren. Ausstellung der EUROBIKE AWARD Preisträger 2016.

EUROBIKE Fashion Show, Rad-Reise-Markt HOLIDAY ON BIKE und jede Menge neue Highlights, die das Biker-Herz höher schlagen lassen.

f EUROBIKE.Publikumstag
WWW.EUROBIKE-SHOW.DE

Willkommen in Langenargen



Eine der neuen Willkommensinseln am Bodensee-Radweg in Langenargen ist mit Infotafeln, Abstellbügeln und Sitzbänken in Form eines Schiffsbugs ausgestattet.

LANGENARGEN. Im Jahr 2015 wurden in Langenargen an vier Stellen „Willkommensinseln“ für Rad fahrende Gäste geschaffen. Es wurden Sitzbänke, Fahrradabstellbügeln und Informationstafeln aufgestellt, z.T. auch Lademöglichkeiten und Trinkwasserversorgung eingerichtet. Die Motivation des Tourismusprojekts „Herzlich Willkommen in Langenargen“ war:

- Gäste sollen sich vom ersten Kontaktpunkt in Langenargen willkommen und gut informiert fühlen.
- Die Willkommens-, Service- und Aufenthaltsqualität entlang der touristischen Dienstleistungskette soll verbessert werden.
- Die Anzahl der Tagesgäste soll dadurch erhöht werden, indem „Durchfahrer“ zum Anhalten animiert werden.
- Tagesgäste sollen zu Übernachtungsgästen werden, wodurch der Umsatz bei Tourismusbetrieben erhöht werden kann.

Die Willkommensinseln zeichnen sich durch ihre gut gewählte Lage sowie

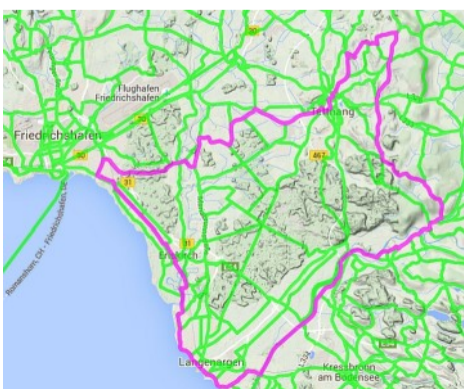
die optisch ansprechende und hochwertige Gestaltung aus. Die Infotafeln, an denen der ADFC mitarbeitete, beinhalten das ausgeschilderte Radroutennetz im Bereich von Langenargen und der angrenzenden Gemeinden des Tourismusverbandes „Schwäbischer Bodensee“.

Diese Infrastruktur ist einzigartig und beispielhaft für den Bodensee-Radweg am nördlichen Bodenseeufer, aber nichts Neues, denn an anderen Radfernwegen gehören vergleichbare Einrichtungen seit langem zum Standard. Das Konzept der Willkommensinseln mit den Infotafeln soll im Rahmen des Kreis-Radverkehrskonzeptes auch auf andere Gemeinden übertragen werden.

Der ADFC freut sich über die Bereitschaft des Landratsamtes und der Gemeinden, die radtouristische Infrastruktur mit solchen Einrichtungen zu verbessern. Damit rückt auch die vom ADFC seit vielen Jahren geforderte Aufstellung von Fahrrad-Infotafeln an touristisch wichtigen Knotenpunkten in greifbare Nähe. bg

Hopfenschlaufe im ADFC-Tourenportal

TETTANG. Durch die Gemeinden Tettang, Kressbronn, Langenargen, Eriskirch und Friedrichshafen führt die Rundtour „Hopfenschlaufe“. Der Radler erfährt auf dieser Tour aus eigener Anschauung viel über die Hopfenregion Tettang. Hopfengärten zeigen den Anbau, und das Hopfenmuseum als besonderer Anlaufpunkt der Tour lädt zum Verweilen ein und informiert den Besucher über die weitere Verarbeitung und den Export des begehrten Tettanger Hopfens in alle Welt. Nach einem etwas schweißtreibenden Anstieg auf die Höhen oberhalb von Tettang bietet sich mehrfach ein



Die Hopfenschlaufe steht kostenlos zum Download zur Verfügung: www.adfc-tourenportal.de

phantastischer Ausblick auf den Bodensee und die Alpen vom Säntis bis zur Nagelfluhkette. Auch der weitere Verlauf durch das Argental und das Eriskircher Ried hat seinen besonderen landschaftlichen Reiz.

Wer sich bisher die Tour als GPS-Track aus dem Internet heruntergeladen hatte, stieß auf verschiedene Tracks, die zum Teil erheblich von der offiziellen Ausschilderung abwichen. Deshalb empfahl der ADFC dem Stadtmarketing Tettang, die Hopfenschlaufe im ADFC-Tourenportal als gesponserte Tour anzubieten.

Dadurch steht jedem Tourenportal-Nutzer der GPS-Track kostenlos zum Download zur Verfügung. Mit dem Eintrag im ADFC-Tourenportal ist außerdem eine erhebliche Werbewirkung für die Region verbunden, denn die Hopfenschlaufe ist jetzt neben Radklassikern wie dem Taubertal, Altmühltal oder Berlin-Kopenhagen aufgelistet.

Damit auch diejenigen Radler, die keine GPS-Navigation verwenden, sich besser auf der Tour zurecht finden, soll die an einigen Stellen lückenhafte Wegweisung vervollständigt werden. Hierfür sind allerdings die beteiligten Kommunen zuständig. Der ADFC wird 2016 die Beschilderung noch einmal in Augenschein nehmen. sh

Radwegeröffnung mit Segen

NEUKIRCH. Ein besonderer Radweg verdient eine besondere Eröffnung: Aus Stuttgart war Verkehrs-Staatssekretärin Gisela Splett zur Eröffnungsfest des Radweges an der Landesstraße 333 in Neukirch angereist. Dass auch die geistlichen Vertreter, Dekan Reinhard Hangst und Pfarrer Thomas Wagner, dem Radweg ihren Segen gaben, war nicht der teilweise verwegenen Routenführung des neuen Radweges geschuldet, sondern ist im tiefschwarzen Neukirch üblich. Der Radweg an der L 333 in Neukirch hat eine lange Vorgeschichte – wie die meisten Radwege im Landkreis. Die nun gebaute Trasse ist vorwiegend für die ortsansässigen Radler gedacht.

Über die Routenführung kann man geteilter Meinung sein. Die engen Kurven, Unterführungen und Steigungen sind den Sachzwängen geschuldet, denn auch bei diesem Radweg stellte sich der Grunderwerb als Problem dar. Über ein Jahrzehnt hatten Planung und Grunderwerbsverhandlungen in Anspruch genommen.

Die Fortsetzung des Radweges an der L 333 bis nach Tettang ist nun die nächste Herausforderung, denn in dieser Region ist das straßenbegleitende Radwegenetz noch sehr lückenhaft. Es ist zu hoffen, dass das zuständige Regierungspräsidium beim Radwegbau im Bodenseekreis den Nachholbedarf vieler Jahre schnell aufholt. bg



Dekan Reinhard Hangst (re.) und Pfarrer Thomas Wagner bei der ihrer Ansprache bei der Eröffnungsfest des Radweges.



Jürgen Waldherr erläutert Staatssekretärin Gisela Splett (re.) die mächtige Stützwand des Radweges.



Auch Landrat Lothar Wölfle testete den neuen Radweg direkt nach der feierlichen Eröffnung.



Neukirchs Bürgermeister Reinhold Schnell (re.) und Dekan Reinhard Hangst freuen sich über den neuen Radweg.



Alle freuen sich über den neuen Radweg (v.l.): Landrat Lothar Wölfle, Jürgen Waldherr (Regierungspräsidium), Bürgermeister Reinhold Schnell, Staatssekretärin Gisela Splett, Landtagsabgeordneter Martin Hahn und Hanspeter Brehme (Regierungspräsidium).

Schmerzfrei radl'n?

Wir verraten Ihnen wie es geht!



**Ihr zertifizierten SQLab Premium-Partner vermisst Ihren Sitzknochen
KOSTENFREI!**

Bodanstraße 30 in Kressbronn; Tel.: 07543-6785

www.zweirad-deusch.de

Stadtradler jetzt mit Konzept

MECKENBEUREN. Als dritte Gemeinde im Bodenseekreis hat nun auch Meckenbeuren ein Radverkehrskonzept. Im November 2015 beschloss der Gemeinderat einen Maßnahmenplan mit 87 Vorschlägen, die das Planungsbüro VIA Köln ausgearbeitet hatte. In einem Sofortprogramm für 2016 sind 25.000 Euro für zwölf Maßnahmen vorgesehen, in den kommenden fünf Jahren sollen sieben Maßnahmen hinzukommen. Dafür sind 725.000 Euro erforderlich. Ein Perspektivprogramm sieht bis 2025 weitere Projekte vor mit einem Gesamtvolumen von 837.000 Euro.

Allerdings ist nur für 25 Maßnahmen die Gemeinde finanziell verantwortlich, für den größten Teil ist der Bund zuständig, vor allem an der B 30, die durch den Ort führt und zwischen der Bahnhofstraße und Tettlinger Straße erhebliche Probleme verursacht. Auch

an der Abzweigung der Kreisstraße von der B 30 nach Liebenau ist ein Umbau des Knotens erforderlich.

Aber nicht nur die Wege im bestehenden Straßennetz wurden im Radverkehrskonzept behandelt, sondern auch neue Wege für Radler: Auf der ehemaligen Bahntrasse nach Tettngang könnte ein Radweg angelegt werden, der sowohl für Pendler als auch für Freizeitradler attraktiv wäre. Wichtig ist auch die Planung eines Radschnellweges von Meckenbeuren Richtung Friedrichshafen, denn auch Friedrichshafen plant am Gleis der Südbahn einen Radschnellweg Richtung Flughafen.

VIA konnte bei der Ausarbeitung des Konzeptes auf viele Vorschläge der Meckenbeurer Radler zurückgreifen, denn im Rahmen der „Stadtradler“-Projekte wurden viele Verbesserungsvorschläge gesammelt. bg

Radwegbau kommt voran

SALEM. Im Jahr 2013 begann das Straßenbauamt mit Planungen für einen Radweg an der K 7765 von Oberuhldingen zum Affenberg und weiter bis zur L 200a bei Tüfingen. 2014 kam die Planung ins Stocken, da die Gemeinde Salem die Kosten des Radweges nicht allein tragen wollte, nachdem der Landkreis seit 2013 sich nicht mehr an Kosten für Radwege an Kreisstraßen beteiligte (siehe Bericht dazu). Deshalb dauert es bis Ende 2015, als der Kreistag die geänderte Radwege-Richtlinie einführte und dadurch der Landkreis sich zu gleichen Teilen wie die Gemeinde wieder an den Kosten beteiligt.

2016 soll mit dem Bau des Radweges begonnen werden, der insgesamt 4,5 Kilometer lang geplant ist. Da auch die Kreisstraße zwischen Oberuhldingen und Mendlishausen ausgebaut wird, werden die Investitionen an diesem Streckenabschnitt insgesamt 3,3 Mio. Euro betragen.

2015 beschloss Salem außerdem, ein Radverkehrskonzept für das Gemein-

degebiet erstellen zu lassen. Auch hier wurde das Planungsbüro VIA beauftragt, welches aktuell das Kreis-Radverkehrskonzept ausarbeitet und bereits in Friedrichshafen, Meckenbeuren und Tettngang aktiv war oder ist. Das Engagement für den Radverkehr in Salem ist besonders Bürgermeister Manfred Härle zu verdanken, welcher sich auch im Kreistag aktiv für den Radverkehr einsetzt. bg



Der Radweg an der K 7765 am Affenberg in Mendlishausen wird ausgebaut. Der ADFC hat sich auch für Querungsiseln mit mindestens 3,0 m Breite eingesetzt.

Der große Wurf

ÜBERLINGEN. Als Meilenstein der Überlinger Verkehrspolitik kann der Gemeinderatsbeschluss von Juli 2015 bezeichnet werden, lassen doch die geplanten Maßnahmen eine tatsächliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs für Kraftfahrzeuge in der Innenstadt erwarten. Das Verkehrskonzept mit dynamischem Parkleitsystem, Verkehrsberuhigung und einem Radverkehrskonzept soll den Verkehrsfarkt in der Innenstadt verhindern.

Unter anderem soll die uferparallele Hafenstraße zur Fahrradstraße werden. Dadurch müssen Radler nicht mehr absteigen und das Rad durch die



Einer der gefährlichsten Radwege in Überlingen verläuft an der Lippertsreuter Straße. Auch hier muss im Rahmen des Radverkehrskonzeptes eine durchgreifende Verbesserung gefunden werden. ia

Innenstadt schieben, wie bisher auf der Münsterstraße. Aber auch an straßenbegleitenden Radwegen wurden Verbesserungen vorgeschlagen. Beispiele mit dringendem Handlungsbedarf sind die Lippertsreuter Straße oder die K 7772 vom Bahnübergang Goldbach bis Brunnensbach.

Das Verkehrsplanungsbüro Dr. Brenner machte auch darauf aufmerksam, dass Fahrradparkieranlagen in der Innenstadt verbessert und ausgebaut werden sollten.

Regelmäßige Treffen des Arbeitskreises Radverkehr sollen zukünftig helfen, das Radverkehrskonzept umzusetzen. ADFC-Mitglieder sind eingeladen, sich aktiv einzubringen und das Radverkehrskonzept zu begleiten.

Zum Gesamtpaket der Maßnahmen gehört ebenso die Schließung der wenigen Innenstadtparkplätze für den öffentlichen Parkierungsverkehr und ein dynamisches Parkleitsystem für die Parkhäuser sowie ein Park-and-Ride-System. Erwartet wird von dem Maßnahmenpaket nicht nur die Verringerung und Verlangsamung des motorisierten Individualverkehrs, sondern auch die Reduktion von Schadstoffemissionen, deren Werte in den letzten Jahren in Überlingen bedrohlich hoch angestiegen waren. ia

Arbeitskreis Radverkehr auf Tour



Der Arbeitskreis Radverkehr Markdorf bei seiner Radtour im Juni 2015 mit Bürgermeister Georg Riedmann (3. v.l.).

MARKDORF. Am 22. Januar 2015 fand die konstituierende Sitzung des Arbeitskreises Radverkehr in Markdorf statt. Der Arbeitskreis war vom ADFC vorgeschlagen worden, um nach dem Vorbild vieler anderer Städte und Gemeinden Themen und Projekte des Radverkehrs im Expertenkreis zu diskutieren und Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Der Arbeitskreis soll zukünftig dem Gemeinderat beschlussfähige Vorschläge vorlegen und die Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes begleiten.

Am 12. Juni fand eine Radtour des Arbeitskreises statt, bei dem neun ausgesuchte Stellen besichtigt wurden. Als Ergebnis der Diskussion vor Ort wurde die Notwendigkeit verschiedener verkehrsrechtlicher und baulicher Maßnahmen erkannt. Der Technische Ausschuss des Gemeinderats beschloss am 13. Oktober die Beauf-

tragung eines Planungsbüros, um die Machbarkeit der Vorschläge zu prüfen und dafür Planungen zu erstellen.

Der ADFC ist froh über diesen ersten Fortschritt in Markdorf. Angesichts der drängenden Probleme und Sicherheitsrisiken im Radverkehrsnetz, vor allem im Bereich der B 33 und beim Bildungszentrum, hält der ADFC allerdings eine engagiertere Vorgehensweise für erforderlich. Zwei Treffen des Arbeitskreises im Jahr sind aus Sicht des ADFC nicht ausreichend, um Ideen zu diskutieren und umsetzungsreife Lösungen zu entwickeln.

Der Gemeinderat hat im November eine Generalverkehrsplanung beschlossen, welche auch ein Radverkehrskonzept beinhalten soll. Für das Jahr 2016 hofft der ADFC auf die Realisierung von ersten Verbesserungen und wünscht sich häufigere Sitzungen des Arbeitskreises Radverkehr. bg

Radverkehrskonzept Bodenseekreis

BODENSEEKREIS. Im Juli 2014 wurde die Fortschreibung der bisherigen Radwege-Netzkonzeption gestartet. Das neue Radverkehrskonzept wird vom Planungsbüro VIA in enger Zusammenarbeit mit dem Kreis-Straßenbauamt ausgearbeitet. Eine Arbeitsgruppe begleitet das Konzept in bisher vier Sitzungen.

2015 wurde das Radwegenetz in zwei Anhörungsrunden mit den Gemeinden abgestimmt, auch der ADFC konnte seine Vorschläge einbringen. Ende 2015 wurde das Radverkehrskonzept für die Radwege an Kreisstraßen fertiggestellt, damit der Kreistag das Radverkehrsbudget im Haushalt für 2016 berücksichtigen konnte.

In diesem Zusammenhang wurden auch die Förderrichtlinien für Radwege überarbeitet und verbessert:

- Der Landkreis sowie die Städte und Gemeinden teilen sich die durch eine Landesförderung nicht gedeckten Kosten für Bau und Planung je zu 50 Prozent.
- Die Radwegmaßnahme muss Bestandteil des Kreis-Radverkehrskonzeptes sein und den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen entsprechen.

Es ist vorgesehen, in der ersten Jahreshälfte 2016 das gesamte Radverkehrskonzept fertigzustellen, also auch für Radwege an Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen. Das Konzept bein-

haltet unter anderem grundsätzliche bauliche Standards zum Beispiel für Furten an Einmündungen, für Querungsiseln oder Randmarkierungen. Außerdem wurden thematische Projekte vorgeschlagen, welche die Förderung des Radverkehrs auch bei den Themen Tourismus, Kommunikation, Service und Qualitätssicherung stärken sollen.

Im Juni 2015 berief das Straßenbauamt den Runden Tisch Radverkehr ein, der 2008 bis 2009 bereits existiert hatte. In drei Sitzungen des Runden Tisches Radverkehr wurden 2015 Detailfragen und Einzelthemen vertieft diskutiert, welche in der großen Arbeitsgruppe nicht behandelt werden können. Der Runde Tisch Radverkehr sollte weiterhin als beratendes Gremium die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes begleiten. bg

**Fahrradparker . 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

Schulwegenetz am Start



In Isny können die Schüler den Känerweg nun auf einer roten, angehobenen Furt bevorrechtigt queren.

ISNY. Das Radverkehrskonzept der Stadt Isny entwickelte Peter Gwiasda vom Kölner Planungsbüro VIA 2012 und 2013. In mehreren Planungswerkstätten wurde den Bürgern die Möglichkeit geboten, mit zu gestalten. Der Isnyer Gemeinderat beschloss das Konzept im September 2013 einstimmig. 2015 wurde nun die erste Stufe des Radverkehrskonzepts umgesetzt. Hauptziel aller Maßnahmen der ersten Stufe war, das Schulwegenetz sicherer zu machen:

- Radfurten an Hauptverkehrsstraßen wurden rot markiert. An sechs besonders gefährlichen Einmündungen wurde der Radweg durch Aufpflasterungen angehoben.
- Auf nahezu allen Hauptverkehrsstraßen innerorts wurden Schutzstreifen markiert. Wenn die Fahrbahnbreite zu gering war, wurden Schutzstreifen einseitig und wechselseitig angebracht.
- Fahrradpiktogramme auf Neben-

straßen und auf den Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen, wo für Schutzstreifen kein Platz war, machen deutlich, dass Radverkehr hier erwünscht ist.

- Vier geteilte Querungshilfen wurden gebaut, wo Schulwege Hauptverkehrsstraßen kreuzen.
- Vier Hauptachsen auf dem Weg zum Schulzentrum wurden als Fahrradstraßen ausgewiesen.

Die erste Resonanz aus der Bevölkerung war nicht nur positiv. Autofahrende Mitbürger empörten sich zunächst über einzelne Aufpflasterungen, worauf diese entschärft wurden. Auch die Schutzstreifen führten bei einigen Autofahrern zu Unverständnis. Sie kritisierten, dass doch daneben bereits (gemeinsame Geh- und) Radwege vorhanden seien.

Aufklärung im Isnyer Amtsblatt war gefordert. ADFC und Stadtverwaltung arbeiteten gemeinsam an ausführlichen Informationen. rbs



Geteilte Querungshilfe an der Maierhöfener Straße in Isny: Hier können Radler im Schutz der Inselköpfe den Verkehr der anderen Fahrtrichtung abwarten.

Radkonzept in Rente?

WEINGARTEN. 2015 war es 10 Jahre her, dass mit der „Intercity-Radtour“ Weingarten - Ravensburg der Anstoß zur Gründung des Arbeitskreises Radwegekonzept für Weingarten gegeben wurde, mit Vertretern der Verwaltung, der Fraktionen, mit Schülern, Lehrern, ADFC, VCD, Seniorenrat und der Polizei. Mit viel Einsatz und Engagement wurden in den darauf folgenden zwei Jahren einige Hauptradrouten abgefahren und Maßnahmen erarbeitet und als Konzept vom Gemeinderat verabschiedet. Auch wenn es nicht umfassend war und nur ein Maßnahmenplan für einige Radrouten, sollte es doch Richtschnur sein. Einzelne vorbildliche Maßnahmen wurden umgesetzt:

- Schutzstreifen in Abt-Hyller-, Burach-, Daimler- und Brechenmacherstraße,...
- Umbau bzw. Umprogrammierung der ampelgeregelten Kreuzung Lägerler-/ Waldseer Straße

Aber viele Maßnahmen warteten noch. Denn es mangelte unter anderem an Finanzmitteln und personellen Ressourcen.

Indes, Maßnahmen für den Radverkehr gehen auch mit wenig Geld oder im Rahmen von anderen Straßenbaumaßnahmen. Der ADFC fragt sich nun, warum bei der Sanierung der Bahnhofstraße 2015 nichts für den Radverkehr getan wurde, auf diesem

Verbesserungen in der Gartenstraße

RAVENSBURG. Sicherer und zügiger kommen Radfahrer seit November in der Gartenstraße voran. Die Stadt Ravensburg setzt das neue Radverkehrskonzept um, mit dem an mehreren Abschnitten der Gartenstraße, aber auch an der Kreuzung Frauenstraße/Wassertreter und in der Tettlinger Straße Markierungen angebracht, Bordsteine abgesenkt und Ampelanlagen neu gesteuert wurden. 100.000 Euro nahm die Stadt hierfür in die Hand, die Maßnahmen wurden dabei gemeinsam mit der Agenda-Gruppe „Radfahren in Ravensburg“ entwickelt. Das Foto zeigt die Kreuzung

Gartenstraße / Sonnenbüchel / OEW-Straße, wo Markierungen über die Kreuzung führen und die Radler nicht mehr mit Umwegen über die Fußgängerfurt geleitet werden. Außerdem gibt es jeweils ein eigenes kleines Lichtsignal an der Ampel.

Jürgen Wagener, Sprecher der Agenda-Gruppe und aktiv im ADFC sagt: „Toll, jetzt können auch wir Radfahrer flüssig die Gartenstraße als Schnellweg zwischen Ravensburg und Weingarten nutzen“. Beim Ortstermin mit Stadtverwaltung und Polizei wurden weitere Ergänzungen angeregt, die die Fachleute prüfen wollen. ao



Fahrradmarkierungen und direkte Linienführung über neu abgesenkte Bordsteine in Ravensburg an der Kreuzung Gartenstraße / Am Sonnenbüchel / OEW-Straße.

Rad-Reise-Region geplant

KREIS RAVENSBURG. Der Zweckverband Ferienregion Allgäu-Bodensee beabsichtigt, das württembergische Allgäu als Rad-Reise-Region vom ADFC zertifizieren zu lassen. Die Ferienregion Allgäu-Bodensee umfasst den östlichen Landkreis Ravensburg von Bad Wurzach bis Isny und von Bodnegg bis Leutkirch. Eine Vorstudie, die die Voraussetzungen für eine Zertifizierung ermittelte, wurde bereits erstellt. Für 2016 ist die Pla-

nung und Digitalisierung eines dichteren Radwegenetzes geplant. 2017 soll die Beschilderung umgesetzt und 2018 die Zertifizierung erreicht werden.

Die Investitionen für das gesamte Projekt werden auf etwa 300.000 Euro geschätzt. Eine Förderung durch Leader, ein EU-Programm zur Entwicklung des ländlichen Raums, ist Voraussetzung, die Finanzierung des Projekts zu gewährleisten. rbs

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

Liebfrauenstraße 39 88250 Weingarten Telefon 0751 486 71 www.bici-weingarten.de

Abschnitt der Hauptradroute nach Baienfurt. Wenn Schutzstreifen vielleicht doch nicht das Optimale gewesen sein sollten, Annäherungsspuren und vorgezogene Aufstellflächen vor der Ampel Schussenstraße wären sicherlich machbar gewesen.

Schade, der ADFC hätte gerne im Rahmen des Arbeitskreises Radverkehr an einer Lösung mit Signalwirkung pro Radverkehr mitgearbeitet. 10 Jahre nach der ersten Intercity-Radtour scheint das Radkonzept bei der Stadtverwaltung mit den verantwortlichen Personen in Rente gegangen zu sein. Der erhoffte frische Wind durch neue Personen und durch landesweite Förderungen, Konzepte und

Programme ist in Weingarten noch nicht angekommen. sv



In der sanierten Bahnhofstraße in Weingarten sind Radverkehrsmaßnahmen fehlgezeigt. Das Radkonzept ist offenbar in Frührente gegangen.

Dänische Verhältnisse

KONSTANZ. Konstanz und Kopenhagen haben mehr gemeinsam, als man denkt: In absoluten Zahlen ist es nur die dänische Hauptstadt, welche in punkto Radverkehrintensität die alte Stadt am See überflügelt! Das konnte auch das Büro Kaulen aus Aachen/München kaum glauben, als es – beauftragt von der Stadt – im Herbst 2014 die Radbewegungen an vielen Stellen in Konstanz zu zählen begann. Aber es ist wahr und sollte nicht der einzige Grund sein, das Handlungsprogramm hier anzugehen. Das gesamte Radverkehrswesen mit

- Bewegungen
- Qualität der Radwege
- Quantität der Radwege
- Fahrradabstellanlagen

wird von Grund auf erfasst, und die Daten bilden die Basis für die Erarbeitung von Vorschlägen, das System auf all diesen Ebenen zu verbessern.

Ein solch radikaler Ansatz war dringend nötig, zu veraltet und zerfasert ist das Radverkehrssystem in Konstanz. Leider fehlt in der Verwaltung die Stelle eines Verkehrsplaners, für den kein geeigneter Bewerber gefunden wurde. So wurden die ersten Zahlen erst auf Druck der Öffentlichkeit im November 2015 veröffentlicht und Entscheidungen über das Handlungsprogramm erst mal auf Frühjahr 2016 verschoben – wie immer in Konstanz! So wird's nie was mit Kopenhagen! rs

www.bund-konstanz.de/themen/verkehr/radverkehr/arbeitskreis-radverkehr/handlungsprogramm-radverkehr/



In punkto Radverkehrszahlen, wie hier am Stefansplatz, stellt Konstanz Freiburg und München in den Schatten!

Fahrradschule - ein voller Erfolg

KONSTANZ. Schon seit mehreren Jahren führt die Ortsgruppe Konstanz erfolgreich eine Fahrradschule auf dem Verkehrsübungsplatz der Polizei durch. 2015 kümmerten sich die sechs Fahrradlehrer um neun Schüler bzw. Schülerinnen, fünf Deutsche, zwei aus dem ehemaligen Jugoslawien, eine Äthiopierin und eine Türkin. Unser Verdacht: Männer können entweder Radfahren oder sie geben nicht zu, dass sie es nicht können. Der Platz ist mit zwei Containern (ein Schulungsraum, einer für die Technik und alle benötigten Schilder) bestens ausgestattet. Unser Dank geht hier an



Die Anlage der Polizeidirektion eignet sich hervorragend für unsere Fahrradschule.

die Polizeidirektion Konstanz für die kostenlose Überlassung!

Zu Beginn wurden den Schülern die technischen Grundlagen eines Fahrrades erläutert, dann wurden sie auf Räder ohne Pedale gesetzt, eine wichtige Gleichgewichtsübung. Am Nachmittag ging's dann richtig los und die Erfolgserlebnisse überwogen die Frustrationen. Pausen nützten die Lehrer zur Erläuterung der wichtigsten Verkehrsregeln. Trotzdem schmerzte mancher Allerwertester. Am zweiten Tag standen die Beherrschung des Rades, Kurven fahren, bremsen, Richtungswechsel anzeigen, nach hinten schauen usw. auf dem Lehrplan.

Während dieser beiden Tage hatten wir bestes Radfahrwetter. Nach zwei Wochen konnte das Erlernte schon direkt in die Praxis umgesetzt werden: Eine Ausfahrt am Untersee bis Mannenbach mit Überfahrt zur Reichenau meisterten alle Schüler hervorragend! Bei einer zweiten Ausfahrt im Herbst traute sich eine kleine Gruppe dann sogar auf eine größere Tour bis Dingseldorf samt Fährefahrt nach Überlingen und Meersburg. Die Lehrer waren stolz auf ihren Erfolg. rs



Die Fahrradschüler und ihre Lehrer nach dem erfolgreich absolvieren Kurs.

Lastenräder in Konstanz



Ob Großeinkauf, Umzug oder Kindertransport - alles ist mit Lastenrädern möglich!

KONSTANZ. Konstanz bundesweit mal als Vorreiter: Kann man sich gar nicht vorstellen, aber vielleicht wird's ja was! Die Initiative „TINK“ (Transportrad-Initiative nachhaltiger Kommunen) bemüht sich vor Ort unter Regie des versierten Radexperten und ADFC-Mitglieds Marco Walter seit einigen Monaten, Fördermittel des Bundes zu verwenden, um ein Lastenradsystem in der Konzilsstadt zu verankern. Konstanz und Norderstedt in Schleswig-Holstein sind deutschlandweit als einzige Städte für dieses Pilotprojekt ausgesucht worden. Der dreijährige Versuch kostet 190.000 €, die Stadt steuert noch mal 50.000 € bei, das Experiment soll auch wissenschaftlich begleitet werden. Es soll ausgewertet werden, wie das Angebot bei der Bevölkerung einschlagen wird, an verschiedenen Punkten in der Stadt 30 Lastenräder anzubieten. Die Nutzer

sollen parallel befragt werden und sich äußern können, ob Standorte, Anzahl, das eigentliche Leihsystem und die Ausführung der Lastenräder ihren Bedürfnissen entsprechen. Wer die Überlastung unserer Innenstädte durch (auto-)mobilen Individualverkehr abbauen will, muss diesen Ansatz als absolut wünschenswert betrachten. Und das gilt nicht nur für Private: In Konstanz sind seit Oktober 2015 die diversen Lieferservice-Firmen dazu angehalten, ihre Wagen in speziellen Parkzonen zu belassen und die Waren dann zum Händler zu transportieren. Der zu erwartende Widerstand der Lieferfirmen kann vielleicht auch durch ein funktionierendes privates Lastenradsystem entkräftet werden. rs

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2289

Politische Radtour in Konstanz

KONSTANZ. Wie's halt so kommt: Just an dem Tag, als der ADFC seine lang projektierte politische Radtour zusammen mit Verwaltung und Gemeinderäten ansetzte, regnete es teils kräftig. Trotzdem kamen einige Räte und Mitglieder der Verwaltung, um neuralgische Punkte im links- und rechtsrheinischen Stadtgebiet abzuraufen und an bestimmten Punkten über die Missstände und mögliche Lösungen zu diskutieren. Es macht halt doch einen Unterschied, ob man am Computer sitzt oder die reale Situation regelrecht ausprobiert. Besonders an der Rheinbrücke bzw.

an der dortigen Radwegführung entspann sich eine Diskussion, ebenso über die Art der Radwegführung entlang von Straßen (auf der Fahrbahn, wie es die Polizei anmahnt, oder hinter den parkenden Autos) oder an Kreiseln, die sich bei der momentanen Gesetzeslage als gefährliche Stellen für Radfahrer herausstellen. Gerade vor dem Hintergrund des entstehenden „Handlungsprogrammes Radverkehr“ konnten die Beteiligten während der politischen Radtour sich deutlich vor Augen führen, wie dringend der Handlungsbedarf in Konstanz ist! rs

Radverleih – Touren – Reparaturservice

Kultur-Rädle

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

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

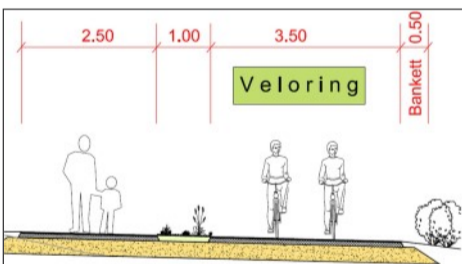
Veloring kommt



Am neuen Kreisverkehr der Meisterhofener Straße ist der Beginn des Velorings bereits erkennbar. Er wird am ehemaligen Industriegleis entlang zur Mühlöschstraße führen.

Der erste große Wurf des Radverkehrskonzeptes ist 2016 geplant: Der Veloring. Nach einer Machbarkeitsstudie beschloss der Gemeinderat vor Weihnachten 2015 die Umsetzung von zwei Abschnitten des Velorings.

Die Idee des Velorings wurde vom Planungsbüro VIA als wichtige Ergänzung des Radverkehrsnetzes entwickelt. Denn in Friedrichshafen bestehen vorwiegend radiale, also aufs Zentrum zulaufende Straßen und Radwege, Querverbindungen um das Stadtzentrum sind für Radler oftmals gar nicht vorhanden oder nicht attraktiv. Der Veloring soll im Halbkreis um die Innenstadt zum Beispiel das Industriegebiet, das Bodensee-Center oder auch den geplanten Sportpark am Riedlewald erschließen. Im Westen soll eine Verbindung vom Fallbrunnen Richtung Klinikum, Manzell und Seemoos entstehen. Dieser Westteil ist keine neue Idee, sondern wurde schon im städtischen Ideenwettbewerb 1996 vorgeschlagen.



Der Veloring wird mit 3,5 m Breite und getrennt vom Fußverkehr ausgebaut.

Die Stadt plant den Veloring in fünf Abschnitten umzusetzen. 2016 sind Abschnitt 3 und 4 vorgesehen, diese verlaufen auf dem stillgelegten Industriegleis nördlich des Riedlewaldes entlang der B 31-Umgehung und an der

Mühlöschstraße bis zur Flugplatzstraße. Abschnitt 5 ist im Zusammenhang mit dem hochwassersicheren Ausbau der Rotach vorgesehen. Ebenfalls später realisiert werden die Abschnitte 1 und 2, denn hierfür wird privater Baugrund benötigt, aber es muss auch die Fertigstellung der B 31-Westumgehung abgewartet werden.

Der Veloring wird mit dem Radschnellweg verbunden, welcher auf dem Bahnkörper der Südbahn geplant ist. Vom Radschnellweg, der aus Meckenbeuren eine kreuzungsfreie Fahrt bis zum Stadtbahnhof ermöglichen soll, wird der Veloring die Weiterfahrt in die nördlichen und westlichen Stadtteile erleichtern, ohne durch die Innenstadt fahren zu müssen.

Für die Überquerung großer Kreuzungen und die Anbindung des Velorings an den Radschnellweg hat sich die Stadtverwaltung ein besonderes Konzept einfallen lassen: Der Veloring soll auf Hochtrassen kreuzungsfrei Straßen und Kreuzungen überqueren. Die Idee der Hochtrassen erscheint zunächst visionär, doch bei genauer Betrachtung ist dies die logische Folge einer konsequenten Routenführung. Der Radverkehr wird dadurch nicht mehr den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs untergeordnet, sondern bekommt ein neues Routennetz auf „hohem Niveau“.

Es ist zu hoffen, dass die ehrgeizigen Beschlüsse des Gemeinderates, der die Ideen des Stadtbauamtes gelobt und einstimmig beschlossen hatte, auch noch in ein paar Jahren Bestand haben werden. Denn der Abschnitt des Velorings, der 2016 gebaut wird, ist erst ein Mosaikstein im Gesamtkonzept. bg



Der Übersichtsplan des VIA-Radverkehrskonzeptes zeigt den Verlauf und die geplanten 5 Bauabschnitte des Velorings. Abschnitt 3 und 4 sollen 2016 und 2017 gebaut werden.

Konzept mit Startschwierigkeiten

Im Jahr 2013 beschloss der Gemeinderat ein Radverkehrskonzept, welches vom Planungsbüro VIA erarbeitet worden war. Die Kostenschätzung für bauliche Maßnahmen im bestehenden Radverkehrsnetz (normale Maßnahmen) betrug 5,7 Mio. Euro. Für Sondermaßnahmen wie den Veloring oder den Radschnellweg wurden zusätzliche 3,1 Mio. Euro geschätzt.

Um das Radverkehrskonzept innerhalb von 10 Jahren umsetzen zu können, waren im städtischen Doppelhaushalt 2014/2015 jeweils 550.000 Euro pro Jahr eingestellt. Leider wurde in diesen beiden Jahren nur etwa die Hälfte des Budgets tatsächlich verwendet, und im Doppelhaushalt 2016 / 2017 sind nur noch 150.000 Euro (2016) und 100.000 Euro (2017) vorgesehen.

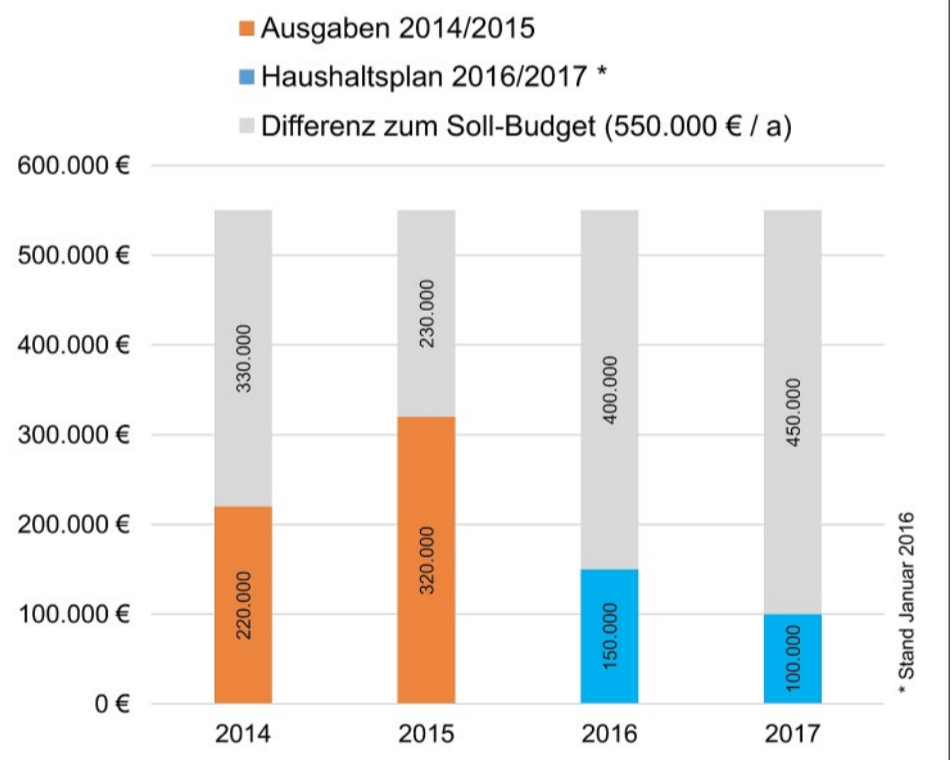
Diese erhebliche Unterfinanzierung während der ersten vier Jahre des Konzeptes erinnert an das Metron-Radverkehrskonzept (2000 bis 2010), das aufgrund zu geringer finanzieller und personeller Ausstattung im Stadtbauamt nur etwa zur Hälfte realisiert wurde. Es ist absehbar, dass die Finanzierungslücke der Jahre 2014 bis 2017 gravierende Konsequenzen für die Umsetzung des VIA-Radverkehrskonzeptes haben wird:

- Wenn weiterhin durchschnittlich nur 200.000 bis 300.000 Euro pro Jahr zur Verfügung stehen bzw. verbraucht werden können, verdoppelt sich die Projektdauer von 10 auf 20 Jahre.
- Wenn weiterhin ein Zeitraum von 10 Jahren für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes vorgesehen ist, muss für die normalen Maßnahmen ab 2018 ein jährliches Budget von 800.000 Euro bereitgestellt und verbraucht werden.

Aus diesem Grund hat der ADFC unter anderem im Rahmen der Online-Ideenplattform zum Haushalt 2016/2017 vorgeschlagen, Radverkehrsprojekte von der Planung bis zur Bauleitung komplett an externe Dienstleister zu vergeben. Nur durch externe Unterstützung wird es nach Einschätzung des ADFC möglich sein, das VIA-Radverkehrskonzept zu realisieren.

Fazit: Das VIA-Radverkehrskonzept wird ohne sofortiges Umsteuern sowohl bei der Umsetzungsstrategie als auch bei der Finanzierung nur unvollständig realisiert werden können. Dies würde dem Gemeinderatsbeschluss aus dem Jahr 2013 widersprechen, das Konzept innerhalb von 10 Jahren zu realisieren. bg

Finanzierung Radverkehrskonzept Friedrichshafen normale Maßnahmen, d.h. ohne Veloring und Radschnellweg



Die ADFC-Grafik zeigt die Situation der Finanzierung des VIA-Radverkehrskonzeptes von Beginn an: In den Jahren 2014 und 2015 wurde das Haushaltsbudget von 550.000 Euro nur etwa zur Hälfte ausgegeben. Im Doppelhaushalt 2016/2017 soll das Budget für die normalen Maßnahmen (ohne Veloring) auf 150.000 und 100.000 Euro reduziert werden.

Wurzelbehandlung

Die Ravensburger Straße und Paulinenstraße ist die einzige verbliebene große Alleestraße in Friedrichshafen. Leider ist der Radweg vor allem stadteinwärts in einem schlechten Zustand, denn an zahlreichen Bäumen kommt es durch die Wurzeln der Alleebäume zu Aufbrüchen des Asphaltbelages. Die Ausbrüche werden immer wieder notdürftig abgefräst, doch damit ist das Problem nicht gelöst. Aufgrund der Vielfältigkeit der Zuständigkeiten (Regierungspräsidium, Landratsamt, Stadtverwaltung) konnte bisher keine Lösung gefunden werden, wie der Radweg dauerhaft saniert werden könnte.

Für Radler, die täglich diese Strecke fahren, ist es nicht nachvollziehbar, dass der Radweg seit Jahren in die-

sem schlechten Zustand ist. Es ist deshalb verständlich, dass viele Radler neben Großprojekten wie dem Veloring auch Lösungen für solche Mängel im Radwegenetz wünschen. bg



Am Radweg der Paulinenstraße sind Wurzelaufbrüche ein Ärgernis für Radfahrer. Eine Lösung ist dringend erforderlich.

Mut zu Tempo 30!

Seit Sommer 2014 besteht in der Maybachstraße im Bereich der Baustelle „Maybach-Karree“ Tempo 30 ganztags, außerdem wurde auf der Südseite eine Fahrspur aufgehoben und zu einem Radweg umgewidmet. Diese Baustellen-Verkehrsführung war ein Vorschlag des ADFC.

Obwohl auf der Maybachstraße der gesamte Durchgangsverkehr der B 31 mit zahllosen Lkw fährt, kam es aufgrund der Baustelle zu keinen Verkehrsproblemen. Im Gegenteil: Der Verkehr floss mit Tempo 30 stetig durch den Baustellenbereich, was für die Anwohner sogar eine zusätzliche Reduzierung des Lärms bedeutete.

Für den ADFC ist damit der Beweis erbracht, dass auch an hoch belasteten Straßen verkehrliche Einschränkungen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs möglich sind, wenn zum

Beispiel entlang von Baustellen die Fahrbahn neu aufgeteilt werden muss. Aber auch für den Lärmaktionsplan ist dieses „Verkehrsexperiment“ von großer Bedeutung, denn es beweist, dass Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen nicht zur Reduzierung der Leistungsfähigkeit führen muss. bg



Tempo 30 ganztags, um eine Spur reduziert: Auch auf der Hauptdurchgangsstraße ist das kein Problem!

Friedrichshafen braucht eine Satzung

Friedrichshafen hatte seit 2007 eine Fahrrad-Stellplatzrichtlinie für Fahrradabstellanlagen an Gebäuden. Weil die Landesbauordnung (LBO) damals keine Vorgaben für Fahrradabstellplätze beinhaltete, konnte eine Kommune mit einer eigenen Stellplatzsatzung eigene Regeln festlegen. Mit seiner kommunalen Richtlinie führte Friedrichshafen im Vergleich zu anderen Städten in

Baden-Württemberg hohe Qualitätsstandards für Fahrradabstellplätze ein. Gleichzeitig war sie bei Bauherren nicht beliebt, denn ausreichend dimensionierte Fahrradabstellräume und hochwertige Abstellanlagen sind nicht zum Nulltarif zu haben.

Dass Friedrichshafen eine Richtlinie einführt, anstatt – wie andere Städte – eine Satzung zu beschließen, wurde vom Bauordnungsamt stets mit „Verfahrensgründen“ begründet. Diese Argumentation hat sich nachträglich als nicht zutreffend erwiesen.

Es war eine langjährige Forderung des ADFC auf Landesebene, die LBO zu überarbeiten und darin Qualitätskriterien für Fahrradstellplätze vorzuschreiben. 2008 nahm der Runde Tisch Radverkehr des Verkehrsministeriums die Forderung nach einer LBO-Novelle in seine Handlungsempfehlungen auf. Nachdem die Landesregierung in den letzten Jahren Schritt für Schritt viele der Vorschläge aus den Handlungsempfehlungen des Runden Tisches umgesetzt hatte, wurden 2015 in der Novelle der LBO und ihrer Verwaltungsvorschrift endlich auch einige der für den Radverkehr wichtigen Vorgaben eingeführt. Da Friedrichshafen bisher nur eine Richtlinie für Fahrradstellplätze hatte, wurde diese mit Einführung der LBO-Novelle ungültig. Eine Satzung hätte ihre Gültigkeit neben der LBO behalten.

Der ADFC regt deshalb an, die bisherige Fahrrad-Stellplatzrichtlinie als Fahrrad-Stellplatzsatzung wieder einzuführen. Dadurch würden die höheren Häfler Richtlinienzahlen wieder wirksam, denn eine kommunale Satzung hat neben der LBO Gültigkeit, sofern sie die Standards der LBO nicht unterschreitet. bg

Intelligent mobil statt ZUgeparkt



In Seemoos diskutierte die Präsidentin der Zeppelin Universität, Prof. Insa Sjurts (2. v.l.), mit der Gruppe über Parkprobleme und die weitere Entwicklung der ZU.

Bei der verkehrspolitischen ADFC-Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ stand 2015 die Zeppelin Universität mit ihren beiden Standorten in Seemoos und im Fallenbrunnen im Fokus. In Seemoos stellte sich die neue Präsidentin der ZU, Prof. Insa Sjurts, den Fragen der Teilnehmer der Radtour. Insbesondere die Problematik der Parkplätze stand dabei im Mittelpunkt der Diskussion.

Das Fahrrad ist aus Sicht des ADFC das optimale Verkehrsmittel für die Kurzstrecken des innerstädtischen Universitätsverkehrs, denn die beiden Standorte liegen in gut erreichbarer Distanz zueinander (2,4 km). Allein die Querung der Zeppelinstraße ist für Radfahrer noch ein Hindernis. Als Ergebnis der Radtour erarbeiteten Studenten mit dem ADFC einen Lösungsvorschlag für eine Querungshilfe über die B 31 beim „Spicy Grill“. Diese Idee erreichte in der Online-Ideenplattform

zum städtischen Haushalt 2016/2017 in der Abstimmung den 3. Platz. Ob die Stadt den Vorschlag umsetzen wird, ist dem ADFC nicht bekannt.

Der Fallenbrunnen befindet sich noch am Anfang seiner Entwicklung als Hochschul-Campus, es besteht deshalb ein hohes Gestaltungspotential, zumal das Gelände seit 2015 in städtischem Besitz ist. Deshalb muss das vorrangige verkehrsplanerische Ziel am Fallenbrunnen sein, weder Kfz-Durchgangsverkehr noch Kfz-Parken auf dem Campus zuzulassen. Leider ist zu befürchten, dass die ausgebaute Durchgangsstraße, welche sich in die Glämischstraße fortsetzt, mittelfristig mit erheblichem Durchgangsverkehr belastet sein wird. Denn die Verkehrsanbindung von Norden wird über die zukünftige Abfahrt Heiseloch der B 31 neu über die geplante Südumfahrung Schnetzenhausen in den Fallenbrunnen erfolgen. bg

Mehr als Ritzel und Schaltnaben ...

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

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

Ravensburg · Goldgasse 4-6

Blockade statt Radkultur

Seit 2012 befindet sich der Weihnachtsmarkt in Friedrichshafen auf dem Buchhornplatz. Seither ist während des mittlerweile 24-tägigen Marktes für Radfahrer die Durchfahrt in der Friedrichstraße und der Karlstraße gesperrt und auch das Mitführen des Fahrrades ganztägig verboten. Wer von der Karlstraße in die Eckenerstraße und umgekehrt radeln möchte, wird zu langen Umwegen gezwungen. Von dieser Sperrung sind viele Häfler Radfahrer betroffen, denn auch im Winter ist das Rad für Erledigungen in der Stadt ein beliebtes und praktisches Verkehrsmittel. Da der Weihnachts-

markt Mo-Do erst ab 12 Uhr und Fr-So ab 11 Uhr geöffnet ist, ist die pauschale ganztägige Sperrung unsinnig und nicht nachvollziehbar. Der ADFC hat das zuständige Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt in den letzten Jahren wiederholt darauf hingewiesen, dass diese Sperrung der Innenstadt nicht akzeptabel ist. Ohne Erfolg. Die Blockadehaltung der Behörde steht im Widerspruch zum Leitbild des städtischen Radverkehrskonzeptes, in dem unter anderem „flächenhaftes Radfahren in den Innenstadtgebieten“ und die „Schaffung einer Radkultur durch die Gleichbehandlung des Rad-

verkehrs“ propagiert wird. Eine fahrradfreundliche Stadt, wie es Friedrichshafen sein will, muss die Innenstadt auch im Winter ohne allzu große Umwege erreichbar gestalten. Weihnachtsmärkte in anderen Städten sind zwar meistens auch für Radfahrer gesperrt, aber wenigstens das Mitführen des Rades ist erlaubt. Die Total-sperrung in Friedrichshafen auch außerhalb der Öffnungszeiten ist ein Unikum. Der ADFC fordert deshalb für den Weihnachtsmarkt 2016 eine praktikable Lösung für Radfahrer, damit der Weihnachtsmarkt nicht wieder wochenlang zur Barriere wird. bg



An der Friedrichstraße ist kein Durchkommen Richtung Romanshorner Platz. Die ausgeschilderte Umleitung durchs Mausloch funktioniert nur in dieser Fahrtrichtung, umgekehrt steht man vor Problemen.



TIPP
TAGESKARTE
INKLUSIVE
FAHRRAD-TICKET

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



EUREGIO BODENSEE

„Bodymonitor“ misst Stress und Freude beim Radfahren

Ein Experiment der besonderen Art führte der ADFC im Juni 2015 durch:

Mit Hilfe des Bodymonitor-Testverfahrens wurden auf einer Radstrecke in Friedrichshafen die Emotionen beim Radfahren gemessen. Ziel der Studie war es herauszufinden, ob die gemessenen Emotionen – vor allem Stress – in einem Zusammenhang zu gefährlichen oder unangenehmen Situationen im Straßenverkehr stehen.

Deshalb wurde eine bekannte Radstrecke ausgewählt, in deren Verlauf sowohl angenehme Abschnitte als auch Stellen vorkommen, wo erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist oder erfahrungsgemäß Konflikte auftreten können.

Wenn das Verfahren die Erwartungen erfüllt, dann könnten damit gefährliche Stellen für Radfahrer im Voraus lokalisiert werden. Denn Unfallanalysen der Polizei können nur unvollständige Angaben zu Gefahrenstellen machen, da Alleinunfälle, Beinahe-Unfälle und Angsträume nicht erfasst werden.

Das Messverfahren

Das Messverfahren wurde von Dr. Georgios Papastefanou, Sozialwissenschaftler und Gründer des Bodymonitor-Instituts für biometrische Wirkungsforschung in Mannheim, entwickelt.

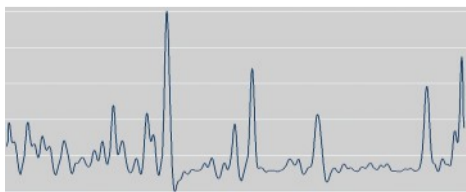


Dr. Georgios Papastefanou

Die Messung der Emotionen einer Testperson erfolgt mit einem Sensorarmband, welches u.a. folgende Körperreaktionen und Daten erfassen kann:

- Elektrische Leitfähigkeit und Temperatur der Haut
- Beschleunigungen der Hand
- Außentemperatur
- Position mittels GPS-Empfänger

Das Know-how steckt nicht nur in der Sensorik des Armbands, sondern auch in den komplexen Algorithmen zur Auswertung der Messdaten und der Interpretation der Ergebnisse. Im Rahmen der Entwicklung des Systems konnten Zusammenhänge zwischen emotionalen Reaktionen und den an der Hautoberfläche erfassbaren Messdaten hergestellt werden. Somit können die an der Haut gemessenen physikalischen Werte dazu verwendet werden, um auf die Emotionsreaktionen der Testperson zu schließen.



Das Diagramm zeigt beispielhaft eine Messkurve des Sensor-Armbands mit „Erregungs-Responses“ unterschiedlicher Intensität, die wenige Sekunden andauern. Aus einer Folge solcher Responses lässt sich eine Erregungsreaktion ableiten.



Die Teststrecke begann in Manzell im Westen von Friedrichshafen und führte entlang des Bodensee-Radweges durch die Innenstadt bis zur Jugendherberge an der Rotach im Osten der Stadt. Auf den insgesamt 13 km kamen alle denkbaren Situationen für Radfahrer vor.

Durch die gleichzeitige GPS-Standortermittlung und Aufzeichnung der Fahrt mit einer Kamerabrille kann die Emotion einer Position und einer Situation zugeordnet werden, so dass als Ergebnis die emotionale Kartierung der Strecke möglich ist. Zwei Kategorien von Emotionen lassen sich aus den Messdaten interpretieren: „Neugier/Interesse“ stellt die positive, „Stress“ die negative Reaktion dar.

Der Feldversuch

Da im ADFC-Projekt nicht der Test der Radwege, sondern der Abgleich des Bodymonitor-Messverfahrens mit bekannten Radwegsituationen im Mittelpunkt stand, war es wichtig, eine möglichst homogene Gruppe als Probanden zur Verfügung zu haben.

Aus diesem Grund wurden sechs Frauen, vorwiegend zwischen 40 und 50 Jahren alt, als Testfahrerinnen ausgewählt, die häufig im Alltag, aber ohne sportliche Ambitionen Rad fahren. Eine größere Anzahl an Probanden wäre für die statistische Absicherung wünschenswert gewesen, konnte aber für diesen Versuch nicht realisiert werden.

Als Teststrecke wurde der Bodensee-Radweg durch Friedrichshafen ausgewählt. Die 13 Kilometer lange Testfahrt startete in Manzell und führte entlang der ausgeschilderten Strecke bis zur Jugendherberge an der Rotach und auf derselben Strecke wieder zurück. Auf der Strecke kommt das gesamte Spektrum an Radverkehrsanlagen vor:

- Radweg entlang der Bundesstraße (Zeppelinstraße)
- Unterführung
- Fahrradstraße (Schmidstraße)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg in beiden Richtungen (Friedrichstr.)
- Für Radfahrer freigegebene Fußgängerzone (Karlstraße)
- Hauptstraße mit Schutzstreifen (Eckenerstraße)

Bei bestem Sommerwetter war der Bodensee-Radweg während der Testfahrten zwischen 15:30 und 17 Uhr mit Radlern aller Art stark frequentiert. Nach einer Einweisung durch Dr. Papastefanou und einer individuellen Kalibrierung des Sensorarmbands wurden die sechs Testfahrerinnen einzeln und in fünfminütigen Abständen auf die Strecke geschickt. Die Fahrt sollte einer entspannten Urlaubstour entsprechen und sich ausschließlich an der ausgeschilderten Strecke des Bodensee-Radweges orientieren.

Das Ergebnis

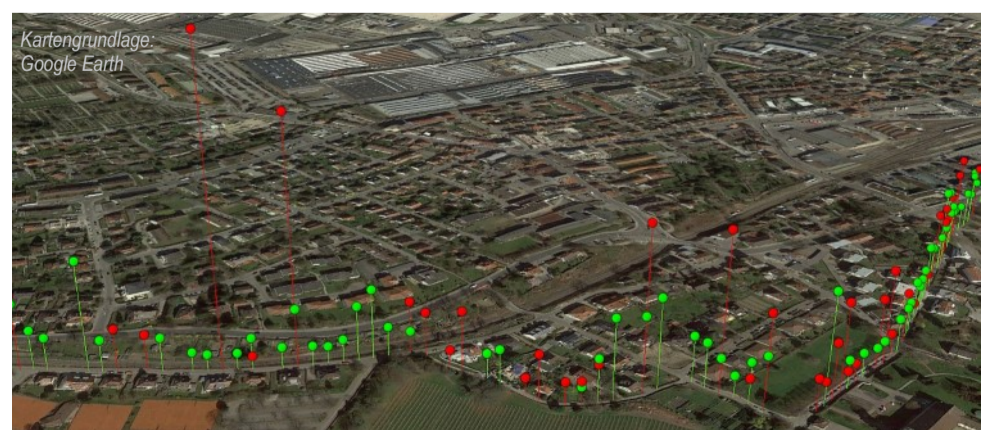
Nach intensiver Analyse und Diskussion der Messergebnisse ergaben sich nicht nur für den ADFC, sondern auch für Dr. Papastefanou interessante Ergebnisse und neue Fragestellungen. Für die Erzeugung der „emotionalen Karte“ kam Google Earth zum Einsatz, wo die Messergebnisse als Tracklinie oder Trackpunkt dargestellt werden können. Dadurch kann an dem Ort einer gemessenen Emotionsreaktion



In den rot markierten Streckenabschnitten der **emotionalen Karte** zeigten mindestens drei der Testfahrerinnen übereinstimmend Stress. Auffallend waren u.a. die Querung der Olgastraße, der Fußgängerüberweg bei der Post am Geh-/Radweg der Friedrichstraße und der Busbahnhof am Hafenbahnhof. Relativ stressfrei verlief die Fahrt dagegen durch die Karlstraße. Die Darstellung zeigt die Fahrt in Richtung West-Ost.

die Intensität dreidimensional dargestellt werden (siehe Bild unten). Das Bodymonitor-Messverfahren wurde bereits in anderen Studien, vor allem in der Marktforschung zur Bewertung der Reaktion von Menschen auf Werbung eingesetzt. Die Fahrrad-Testfahrten in Friedrichshafen waren das erste Experiment dieser Art, deshalb stellten sich bei der Auswertung der Ergebnisse neue Aspekte als Herausforderung dar:

- Die GPS-Position musste mit der Geschwindigkeit abgestimmt werden, um eine Emotion exakt einem Standort zuordnen zu können.
- Auf der Strecke ereignete sich nicht bei allen Testfahrerinnen an derselben Stelle die identische Situation.
- Es musste ein Kriterium gefunden werden, ab wann eine Stelle als signifikant für Stress oder Interesse definiert werden kann. Für die Testfahrten wurde die Übereinstimmung einer Stress- oder Interensensreaktion bei mindestens drei Personen als Kriterium festgelegt. Auch die Festlegung der Länge der Streckenabschnitte, in denen Stress und Interesse ausgewertet wurden, war willkürlich gewählt.



Die Messergebnisse zeigen Orte mit Stress (rot) und Interesse (grün), die Höhe der Stecknadel stellt die Intensität dar. Es sind einzelne Stresspunkte mit hoher Intensität erkennbar. Strecken mit Stress- oder Interensereaktionen mehrerer Testfahrerinnen an der gleichen Stelle kamen selten vor, da bei den Fahrten unterschiedliche Ereignisse auftraten.

Für den ADFC kann das Ergebnis der Testfahrten wie folgt zusammengefasst werden:

- Auf der Teststrecke wurden vor allem Knotenpunkte und Querungen von Straßen ermittelt, an denen bei allen Testfahrerinnen übereinstimmend Stress gemessen wurde. Dies war zum Beispiel an der Querung der Olgastraße beim Graf-Zeppelin-Haus und bei der Durchfahrt des Busbahnhofs beim Hafenbahnhof der Fall. Auch einige Stress-Stellen mit häufig den Radweg querenden Fußgängern wurden lokalisiert (Friedrichstraße bei der Post, Karlstraße am Adenauerplatz).
- Einzelne Stressereignisse konnten anhand der Filmaufnahmen der Kamerabrille verifiziert werden, z.B. war eine Stresssituation auf dem Schutzstreifen der Eckenerstraße bei einem engen Überholvorgang eines Pkw entstanden.
- Nicht geklärt werden konnten verschiedene widersprüchliche Ergebnisse der Testfahrten: An Strecken ohne erkennbaren Stress wurden bei einigen Teilnehmerinnen hohe Stresswerte gemessen, obwohl die Filmaufnahmen der Kamerabrille keine Stresssituationen oder Gefahrenstellen zeigten.
- Es ist offen, ob die Differenzierung zwischen positiven und negativen Emotionen beim Messverfahren grundsätzlich noch verbessert werden muss oder ob auch Emotionen gemessen wurden, welche nichts mit der Testfahrt zu tun hatten.

Das Fazit des ADFC

Das Fazit der Studie ist für den ADFC positiv. Vor allem die Verknüpfung einer neuartigen, innovativen Technik mit den Fragestellungen des Radfahrens und der Verkehrssicherheit war einzigartig. Dr. Papastefanou konnte aus der Studie in Friedrichshafen viele Erkenntnisse für sein Verfahren und auch Optimierungspotential für weitere Projekte mitnehmen.

Aus Sicht des ADFC muss das Messverfahren für den systematischen Einsatz als Indikator für die Qualität von Radwegen aber noch weiter entwickelt und verfeinert werden. bg

Fahrräder für guten Zweck gespendet

Auch 2015 lockten die Fahrradgebrauchtmärkte des ADFC wieder unzählige Fahrradinteressierte in die Alte Festhalle in Friedrichshafen oder zur Manzenbergschule in Tettang. Das Angebot und die Nachfrage bei gebrauchten Fahrrädern sind ungebrochen, was nicht nur am allgemeinen



Nicht verkaufte Fahrräder konnten beim Gebrauchtmärkte im Oktober an ein Waisenhaus in Polen gespendet werden.

Fahrradboom liegt, sondern an der guten Chance, beim ADFC-Gebrauchtmärkte ein tolles Schnäppchen zu machen. Beim Fahrradgebrauchtmärkte am 10. Oktober 2015 wechselten von 261 angelieferten Fahrrädern 163 den Besitzer. Die 25 Mitglieder sorgten für den gewohnt gut organisierten Ablauf. Der ADFC unterstützte die Initiative des deutsch-polnischen Freundeskreises am Bodensee e.V., dass Besitzer ihre nicht verkauften Räder für zwei polnische Waisenheime spenden konnten. Landrat a.D. Siegfried Tann und weitere Mitglieder des Freundeskreises nahmen 15 Fahrräder in Empfang, um sie für den guten Zweck nach Polen zu transportieren. **bg**

Termine Fahrradgebrauchtmärkte 2016: 19. März (FN), 9. April (TT), 15. Oktober (FN)

Entspannt ans Ziel kommen

Im April 2015 standen wieder GPS-Seminare mit Thomas Froitzheim auf dem Programm. In einem Abendkurs für Einsteiger wurden zunächst die allgemeinen Grundkenntnisse über Satellitennavigation vermittelt. Im Mittelpunkt standen der Umgang mit verschiedenen GPS-Geräten und die Beratung zu Vor- und Nachteilen der unterschiedlichen Produkte. Auch die Einsatzmöglichkeiten von Smartphones werden zunehmend nachgefragt. Beim ganztägigen Seminar für Fortgeschrittene lag der Schwerpunkt auf Softwareanwendungen am PC. Denn wer die Tourenplanung mit digitalen Karten und Tourenportalen im Internet beherrscht, ist mit Outdoor-Geräten bei der Radtour oder Wanderung bestens gerüstet. Mit den vielen Tipps des GPS-Experten Thomas Froitzheim zu

Software und Hardware können die Teilnehmer nun noch effizienter und kreativer ihre Touren planen. Ein offenes Forum für Interessierte bietet der GPS-Stammtisch, der regelmäßig im Infoladen stattfindet. Nach einem Vortrag zu einem Schwerpunktthema wurde stets über alle möglichen Themen der Navigation fachgesimpelt. Die Treffen finden 2016 alle drei Monate jeweils mittwochs um 19 Uhr im ADFC-Infoladen statt. Das Angebot ist für alle offen, egal ob ADFC-Mitglied oder nicht, ob Anfänger oder Fortgeschrittener. Wer Fragen zu seinem Gerät hat, kann dieses gerne mitbringen, damit vor Ort nach Lösungen gesucht werden kann. **bg**

Termine GPS-Stammtische 2016: 20. April, 20. Juli, 19. Oktober

Gute Noten für Ergonomie-Workshops

Seit 2013 veranstaltet der Kreisverband Bodenseekreis Fahrrad-Ergonomie-Workshops mit Dr. med. Thomas Castner. Das Konzept ist einzigartig, und die Kombination aus Theorie und Praxis kommt bei den Teilnehmern der Workshops stets sehr gut an. Die medizinischen Grundlagen werden von Thomas Castner am Anfang des Workshops anschaulich erklärt, danach dürfen die Teilnehmer das Wissen am eigenen Rad und an den Rädern der anderen Teilnehmer anwenden. Der systematische Aufbau einer gesunden Körperhaltung und der Einfluss der Geometrie des Fahrrades

werden durch das sofortige Anwenden des Erlernen nachvollziehbar und verständlich. Nicht bei jedem Teilnehmer ist es allerdings damit getan, den Sattel höher einzustellen oder Griffe auszutauschen. Auch größere Modifikationen wie zum Beispiel neue Kurbeln werden teilweise nötig, um das Fahrrad passend zu machen. In einzelnen Fällen heißt die Diagnose des Mediziners leider: Bitte ein neues Fahrrad kaufen, das alte passt nicht. **bg**

Termine Ergonomie-Workshops 2016: 12. März, 18. Juni, 8. Oktober

Codierteam neu aufgestellt

Bereits 1996 übernahm der ADFC Bodenseekreis das Prinzip der Fahrradcodierung. Seither wurden bei vielen Veranstaltungen, oft in Kooperati-



Roland Merz codiert ein Fahrrad.

on mit Fahrradhändlern und der Polizei, mehr als 2500 Fahrräder mit dem persönlichen Code zum Diebstahlschutz des Fahrrades versehen. Codieraktionen leisten auch einen Beitrag zum Mitgliederwachstum und generieren Einnahmen des Vereins. 2015 übernahm ein neues Team um Roland Merz die Verantwortung für das Codieren und führte Codieraktionen in Friedrichshafen, Tettang, Meckenbeuren, Immenstaad und Überlingen durch. **bg**

www.adfc-bw.de/bodenseekreis/codierung

Termine Codier-Aktionen 2016: 19. März, 9./23./30. April, 11. Mai, 1./11. Juni, 15. Oktober

The Leaders' Ride



Unter dem Motto „BIKE 2 WORK“ warben 150 internationale Vertreter der Fahrradbranche und der Radfahrverbände auf der EUROBIKE gemeinsam für das Radfahren im Alltag.

Die Branchenführer der Fahrradindustrie folgten am ersten Tag der Eurobike 2015 der Einladung der European Cyclists' Federation (ECF), um für das



Die 150-köpfige Radlergruppe bei der Ankunft auf dem Messegelände der Eurobike.

Radfahren in der Stadt, im Alltag und vor allem auf dem täglichen Weg zur Arbeit zu werben. Die Eurobike als Europas größte Fahrradmesse bot dafür die optimale Plattform. Mehr als 150 Topmanager der weltweiten Fahrradbranche radelten unter dem Motto „BIKE 2 WORK“ vom Stadtbahnhof zum Messegelände, darunter beispielsweise Manager der Accell Group, von Bosch eBike Systems, Ghost Bikes, Selle Royal, Schwalbe, Shimano und Winora. Landrat Lothar Wölfle und Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler nahmen als kommunale politische Vertreter teil. Die Radgruppe wurde geführt von Mitgliedern des ADFC. **bg**

Eurobike 2016 trumpft mit Festival auf

Die 25. Auflage der globalen Leitmesse Eurobike wartet 2016 mit starken konzeptionellen Änderungen auf. Der Veranstaltungszeitraum erstreckt sich von 31. August bis 4. September und spricht mit den Business Days von Mittwoch bis Freitag ausschließlich das Fachpublikum an. Bei den Festival Days von Samstag bis Sonntag öffnen sich die Messtore zusätzlich für alle Bike-Enthusiasten. Eine Mixtur aus Technik, Tests, Unterhaltung, Wettkampf, Information und Musik bildet den Rahmen für zwei aktionsreiche Biketage.

Öffnungszeiten:

Mittwoch, 31. August bis Samstag, 3. September von 9 bis 18 Uhr
Sonntag, 4. September von 9 bis 17 Uhr.

www.eurobike-show.de

An den Business Days von Mittwoch bis Freitag ist die Eurobike 2016 nur für Fachbesucher und akkreditierte Journalisten zugänglich. **me**



THE GLOBAL SHOW

- **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



Der Grundstein zum Kreisverband Bodenseekreis wurde am 14. September 1990 gelegt. Karin Lengert war die erste Vorsitzende der damals gegründeten Ortsgruppe Friedrichshafen im Bezirksverein Oberschwaben. Nach dem Wegzug von Karin Lengert gründete Gerhard Leiprecht am 10. Juni 1991 den Kreisverband Bodenseekreis. Das Team um Gerhard Leiprecht, Jürgen Löffler, Ralf Müller und Manfred Storz organisierte in den folgenden Jahren Radtouren, Infostände, Codieraktionen, Fahrradgebrauchsmärkte und Messeauftritte auf der Eurobike. Dadurch wurde der ADFC zunehmend bekannt und die Mitgliederzahl begann zu wachsen.

Die verkehrspolitischen Aktivitäten konzentrierten sich zunächst auf Friedrichshafen. Sowohl das politische Klima als auch die Bereitschaft der Stadtverwaltung, dem Radverkehr eine gebührende Beachtung zu schenken, waren in den neunziger Jahren noch unterentwickelt. Mit Hartnäckigkeit und Kompetenz erarbeitete sich der ADFC in den folgenden Jahren den erforderlichen Einfluss, welcher heute als selbstverständlich angesehen wird. Im Jahr 2000 übernahm Bernhard Glatthaar das Amt des Kreisvorsitzenden von Gerhard Leiprecht. In seiner Amtszeit bis 2014 wuchs der Kreisverband weiter, dank zahlreicher neuer aktiver Mitglieder konnten viele neue Ideen realisiert werden. Ein Höhepunkt war 2005 die Eröffnung des Infoladens in der Innenstadt von Friedrichshafen. Der Infoladen hat sich als Zentrale des Kreisverbands etabliert: Er ist die öffentliche Anlaufstelle für Fahrradinteressierte während der Öffnungszeiten am Donnerstag und Samstag, Lagerplatz für alle Materialien, bietet Platz für vielfältige Treffen und Veranstaltungen und ist seit 2013 Arbeitsplatz für unsere Vereinsassistentin.



1990 - 2015

Die Geschichte des Kreisverbands auf 40 Seiten ist als gedruckte Chronik im Infoladen als Heft erhältlich und auf der Homepage abrufbar.



Rückblick auf 25 Jahre - Radtouren, Veranstaltungen, Verkehrspolitik



Seit 1993 organisiert der ADFC in Friedrichshafen Fahrradgebrauchsmärkte, zunächst auf dem Pestalozzi-Schulhof.



1993 war der ADFC das erste Mal auf der noch jungen Eurobike mit einem Messestand dabei.



Die Besetzung der Fähre im Jahr 1995 war ein Erfolg: Die Schiffsbetriebe führten einen besseren Fahrrad-Tarif ein.



Geführte Radtouren gehören seit der Gründung des Kreisverbands zu den wichtigsten Aktivitäten des Vereins.



Auch vor hohen Zielen schreckte der ADFC nicht zurück: Eine Alpenüberquerung führte 1999 übers Madritschjoch.



Seit 2004 gehören auch Rennradtouren zum Tourenangebot.



Bei verkehrspolitischen Radtouren konnten Kontakte zur Kommunalpolitik und Behörden aufgebaut werden.



2005 eröffnete der ADFC in der Friedrichstraße 36/2 im Zentrum von Friedrichshafen seinen Infoladen.



Die Fahrradgebrauchsmärkte in Friedrichshafen sind mittlerweile Großveranstaltungen mit über 300 Fahrrädern.



Am 12. November 2015 feierte der Kreisverband Bodenseekreis sein 25-jähriges Bestehen im Graf-Zeppelin-Haus in Friedrichshafen. Oberbürgermeister Andreas Brand und Landtagsabgeordneter Martin Hahn brachten in ihren Grußworten die Anerkennung für die langjährige Lobbyarbeit zum Ausdruck. Viele Gäste aus der Kommunalpolitik und ADFC-Mitglieder folgten der Einladung. Beim Rückblick auf die Aktivitäten der vergangenen 25 Jahre gaben Mitglieder Anekdoten zum Besten und erzählten von den ersten Jahren nach der Gründung des Vereins: Nicht nur verkehrspolitische Höhepunkte wie die Besetzung der Bodenseefähre wurden wieder in Erinnerung gebracht, sondern auch wie die ersten geführten Radtouren organisiert wurden oder wie die Fahrradgebrauchtmärkte entstanden.



Bei der Jubiläumsfeier am 12. November 2015 im Graf-Zeppelin-Haus trafen sich viele Mitglieder und Prominente zum Gespräch.



Ralf Hoppe begrüßte die Anwesenden mit einem kurzen Rückblick auf die Vereinsgeschichte.



Friedrichshafens Oberbürgermeister Andreas Brand würdigte in seiner Ansprache das politische Engagement des ADFC.



Landtagsabgeordneter Martin Hahn sprach in seinem Grußwort besonders die Kompetenz des ADFC in der Radpolitik an.



Hansjörg Röpneck (rechts) vom Stadtbauamt Friedrichshafen bekam für seine Arbeit für den Radverkehr ein Geschenk.



Gerhard Leiprecht (links), Kreisvorsitzender von 1991 bis 2000, wurde von Moderatorin Kerstin Mommsen (rechts) zu den ersten Aktivitäten des Vereins befragt.



Manfred Storz (links) wusste einige Anekdoten über die ersten Radtouren des noch jungen Vereins in den ersten Jahren nach der Gründung 1990 zu erzählen.



Bernhard Will (rechts) war 10 Jahre für den Fahrradgebrauchtmarkt verantwortlich und berichtete über die größte Veranstaltung des Vereins.



Arthur Wetzel hob die Bedeutung des Infoladens in Friedrichshafen, der im Jahr 2005 eröffnet wurde, für die Vereinsarbeit hervor.



Bernhard Glatthaar berichtete über einige Erfolge der Lobbyarbeit für den Radverkehr, unter anderem über die mühsame Überzeugungsarbeit für Wegweiser.



Von rechts nach links: Bürgermeister Manfred Härle, Oberbürgermeister Andreas Brand, Ralf Hoppe, Landtagsabgeordneter Martin Hahn, Bernhard Glatthaar.



Die an Stellwänden ausgestellten Auszüge der Jubiläums-Chronik wurden von den Gästen aufmerksam gelesen.



Viele langjährige Mitglieder trafen sich bei der Feier und tauschten ihre Erinnerungen aus.



Ralf Müller (links), seit 1991 im Vorstand für Finanzen verantwortlich, wurde für sein herausragendes Engagement gratuliert.



Kreisräte im Gespräch (von links): Bürgermeister Manfred Härle, Erich Habisreuther, Irene Alpes.



Radverkehrsexperten (von links): Kai-Joachim Ginsler, Hansjörg Röpneck, Stefan Valentin, Stefan Huber.



Die zum Jubiläum erstellte Vereins-Chronik lag druckfrisch bereit und wurde von den Gästen aufmerksam studiert.

Interview

... Fortsetzung von Seite 1

Jahren weiter nach einer guten Lösung suchen müssen, wie ein Miteinander besser funktionieren kann. Und natürlich wird die große Lösung, der jetzt beschlossene Veloring, eine Herausforderung für die Stadt werden - auf die ich mich persönlich sehr freue und die ich gerne vorantreibe.

ADFC: Wie sehen Sie die Rolle des ADFC in Friedrichshafen und in der Region?

Brand: Ich nehme den ADFC als einen guten Lobbyisten im wahrsten Sinne des Wortes wahr: Der ADFC setzt sich vor Ort ein für die Radfahrer und ist ein kritischer, oft streitbarer, dabei aber fairer Partner. Und auch wenn um die beste Lösung manchmal gerungen werden muss

zwischen Stadt, ADFC und anderen Interessensgruppen - die sachliche Auseinandersetzung, gepaart mit einem hohen Maß an Fachwissen, bringt uns weiter. In diesem Sinne ist der ADFC für mich und für die Stadt ein wichtiger Partner für die Weiterentwicklung des Radverkehrs: Seit inzwischen mehr als 25 Jahren - und hoffentlich noch viele weitere Jahre.

ADFC: Vielen Dank für das Interview.



zwischen Stadt, ADFC und anderen Interessensgruppen - die sachliche Auseinandersetzung, gepaart mit einem hohen Maß an Fachwissen, bringt uns weiter. In diesem Sinne ist der ADFC für mich und für die Stadt ein wichtiger Partner für die Weiterentwicklung des Radverkehrs: Seit inzwischen mehr als 25 Jahren - und hoffentlich noch viele weitere Jahre.

Mitgenommen

Die Deutsche Bodensee Tourismus GmbH (DBT) ist die Marketingorganisation für die nördliche Bodenseeregion. Die DBT plant im Jahr 2017 die „Echt Bodensee Card“ einzuführen, welche unter anderem freie Fahrt mit Bussen und Bahnen im Gebiet des Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbunds (bodo) beinhalten wird.

Es ist zu begrüßen, dass Urlaubsgäste motiviert und unterstützt werden, verstärkt öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, um dadurch das Verkehrschaos auf den Straßen etwas zu reduzieren. Sicher keine gute Werbung für die Hightech-Region Bodensee ist aber das uralte Wagenmaterial, welches hier teilweise noch unterwegs ist. Doch wie viele zusätzliche Gäste kann der Öffentliche Verkehr am Bodensee überhaupt aufnehmen? Bei der Fahrradmitnahme sind die Mitnahmekapazitäten in den Zügen bereits heute oftmals ausgereizt, vor allem am Wochenende auf der Südbahn. Auch die fehlende Barrierefreiheit an vielen Bahnhöfen, vor allem am Stadtbahnhof in Friedrichshafen, ist für Radfahrer eine Hürde, überhaupt den Zug zu erreichen. bg

Ausgezeichnet

Auf dem Südforum 2015 in Neu-Ulm, der gemeinsamen Seminartagung der ADFC-Landesverbände Bayern und Baden-Württemberg, wurde der Kreisverband Bodenseekreis für seine Mitgliederarbeit ausgezeichnet. In der Gruppe der großen Kreisverbände mit mehr als 800 Mitgliedern belegte der Bodenseekreis mit einem Zuwachs von 5,1 % den ersten Platz in den beiden südlichen Bundesländern, in denen etwa 30 % aller ADFC-Mitglieder bundesweit organisiert sind. Grundlage dieses Erfolges ist, dass der ADFC in der Bevölkerung als lebendiger Verein wahrgenommen wird, der sich erfolgreich für die Belange der Radfahrer einsetzt. So vielfältig wie die Aktivitäten des Vereins, so unterschiedlich sind auch die Motive seiner Mitglieder: Während die einen vor allem den Service des ADFC in Form von Tourenangeboten, Beratung und Versicherungen schätzen, so identifizieren sich andere mit den verkehrspolitischen Zielen des Vereins und sehen in der Förderung des Radverkehrs einen wichtigen Beitrag zu Klimaschutz, städtischer Lebensqualität und individueller Gesundheit. sh

Unverzichtbar

Der Kreisverband Bodenseekreis beschäftigt seit 2012 eine Vereins-Assistentin zur Unterstützung des Vorstands und für Aufgaben der Vereinsverwaltung. Seit Oktober 2014 arbeitet Petra März als Assistentin für den auf mittlerweile über 850 Mitglieder angewachsenen Kreisverband. Kompetent und aufmerksam sorgt sie im ständigen Kontakt mit dem Vorstand zum Beispiel für reibungslose Abläufe bei der Vorbereitung von Veranstaltungen. Auch die Akquise von Werbeanzeigen für die Vereinshefte und die Unterstützung bei der Jahresplanung sind Schwerpunkte ihrer Arbeit. Beim 2016 anstehenden Wechsel im Vorstandsteam kann Petra März mit ihrer bereits gewonnenen Erfahrung für Kontinuität bei der Vereinsverwaltung sorgen. bg




ADFC-Pannenhilfe
Schieben war gestern

Ab 2016 für ADFC-Mitglieder 24-Stunden-Hotline: www.adfc.de/pannenhilfe

ADFC
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Panne? Hilfe ist unterwegs!
ADFC-Mitglieder erhalten im Pannen- oder Notfall schnell und unkompliziert Hilfe, damit Sie Ihre Fahrt zügig fortsetzen können. Die Service-Hotline ist 24 Stunden für Sie da! Wie Sie ADFC-Mitglied werden können und welche Vorteile Sie dadurch genießen, erfahren Sie hier: www.adfc.de/vorteile



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



bodo
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 Oberschwaben 2016

752 Aulendorf - Bad Waldsee - Bad Wurzach:
05.05., 08.05., 16.05., 26.05., 29.05., 12.06., 03.07., 10.07., 24.07., 07.08., 14.08., 28.08., 11.09., 02.10., 09.10.

754 Aulendorf - Altshausen - Ostrach - Burgweiler - Pfullendorf:
01.05., 08.05., 15.05., 22.05., 05.06., 19.06., 26.06., 17.07., 31.07., 21.08., 04.09., 18.09., 25.09., 03.10., 16.10., 04.12.



Impressum

Der Radler am See

Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis

Ausgabe 23, 2016

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), Irene Alpes (ia), Stefan Heiland (sh), Ralf Seuffert (rs), Stefan Valentin (sv), Alfred Oswald (ao), Robert Blaser-Sziede (rbs), Messe Friedrichshafen (me)

Fotos / Grafiken:

Bernhard Glatthaar, Gunthild Schulte-Hoppe, Ulrich Baum, Ralf Seuffert, Stefan Valentin, Alfred Oswald, Robert Blaser-Sziede, Andy Heinrich, ECF

Anzeigen: Petra März

Layout: Bernhard Glatthaar

Druck: Druckhaus Müller

Auflage:

1700 (FN), 300 (KN), 300 (RV)

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