

# der Radler am See



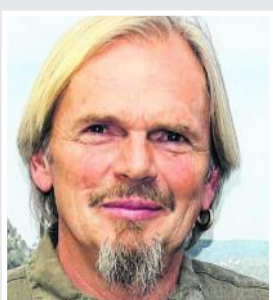
ADFC Bodenseekreis • Ausgabe 2017 / Nr. 24

[www.adfc-bw.de/bodenseekreis](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis)

Inhalt	
Bodenseekreis	2 - 3
Ravensburg	4
Konstanz	5
Friedrichshafen	6 - 7
Letzte Seite	8

Bei der Radverkehrspolitik ist vieles in Bewegung gekommen, aber das Wichtigste im Jahr 2016 war sicherlich die Verabschiedung des Radverkehrskonzepts Bodenseekreis. Leider konnte sich der Kreistag nicht dazu durchringen, im gleichen Zuge die Stelle des Radverkehrskordinators einzurichten. Diese Funktion ist eigentlich Voraussetzung dafür, dass das sehr ambitionierte Programm auch im gesetzten Zeitraum bis 2026 umgesetzt wird. Die sehr oft erforderlichen baulichen Maßnahmen liegen in der Verantwortung einer Vielzahl von Trägern. Gemeinschaftliches Handeln erfordert hier aber unbedingt eine zentrale An-

**EUROBIKE**  
**FESTIVAL DAY**  
**2. SEPTEMBER**  
**MESSE FRIEDRICHSHAFEN**  
**Testen, Erleben, Feiern**  
[WWW.EUROBIKE-FESTIVALDAY.DE](http://WWW.EUROBIKE-FESTIVALDAY.DE)  
GRÖSSTES BIKE-FESTIVAL DER WELT  
SÜDTIROL HERO



Nach einer Überbrückungsphase mit einem Vorstandsteam, das gemeinschaftlich die Aufgaben des Vorsitzes übernahm, wurde ich im März 2016 zum neuen Kreisvorsitzenden gewählt worden. Ich bin seit jeher ein Fahrrad-

## Markdorf ist überall



Wo Radwege ohne Alternative enden und Radfahrer absteigen müssen, fehlt es an einem Radverkehrskonzept. Nicht nur in Markdorf an der Ravensburger Straße.

sprechstelle. Dies betrifft nicht nur technische Fragen zu Radverkehrsanlagen, sondern in gleichem Maße eine einheitliche verkehrsrechtliche Gestaltung oder die bestmögliche Inanspruchnahme von Fördergeldern. Es hat sich 2016 auch gezeigt, dass es nicht immer die großen Konzepte und Baumaßnahmen sind, die den Radverkehr voranbringen oder auch beeinträchtigen. Hierzu zwei Beispiele:

### Überlingen Hafenstraße

Es gibt einen Gemeinderatsbeschluss zur Umsetzung des Konzepts zur Verkehrsberuhigung. Ein Bestandteil dieses Konzepts ist die Umwandlung der Hafenstraße in eine Fahrradstraße. Die Geschwindigkeitsbegrenzung, Einbahnverkehr für Kfz und entgegengerichtete, nebeneinander fahrende Radfahrer würden eine wirkungsvolle Verkehrsberuhigung bewirken und die beabsichtigte Verdrängung des Kfz-Durchgangsverkehrs aus der Altstadt wirkungsvoll unterstützen. Zudem ist dies eine Maßnahme, die nur die Aufstellung einiger Schilder erfordert. Völlig unverständlich ist es, dass die Polizei mit konstruierten Sicherheitsbedenken die Umsetzung verhindert. Gemeinsame Geh- und Zweirichtungsradwege mit völlig unzureichender Breite werden vielerorts hingenommen. In der Hafenstraße aber unterstellt die Polizei, dass Radfahrer stur nebeneinander fahren würden, ohne die Bereitschaft auszuweichen, und argumentiert mit Mindestbreiten, die

nirgends sonst eingefordert werden. Dabei bewirkt gerade die Erfordernis, auf andere Rücksicht zu nehmen, gegebenenfalls auszuweichen oder anzuhalten, eine Verkehrsberuhigung.

### Markdorf, Tempo 30 Ortsdurchfahrt

Hier sind die Radfahrer Nutznießer des Lärmschutzes, der Tempo 30 ganztägig verlangt. Besonders an der B 33 sind die räumlichen Verhältnisse so, dass kein Platz für Radwege geschaffen werden kann. Es gibt zwar einige alternative Wegführungen, dennoch ist es oft unumgänglich, mit dem Fahrrad auf der B 33 zu fahren, um große Umwege zu vermeiden. Bei Tempo 30 ist dies jetzt für den geübten Radfahrer auch problemlos möglich. Allerdings ist die Verkehrsführung noch nicht darauf ausgerichtet. An vielen Stellen fehlt die Möglichkeit, gefahrlos auf die Fahrbahn zu wechseln. Dies betrifft beispielsweise die Radwegenden gegenüber des Bischofsschlosses und bei der Ortseinfahrt von Bermatingen her, aber insbesondere auch die Ortsdurchfahrt Ittendorf. Wo Platz für funktionstüchtige Radwege fehlt, können Markierungen dem Autofahrer das Recht des Radfahrers, die Straße zu benutzen, verdeutlichen. Neben der großen Aufgabe der Umsetzung des Radverkehrskonzepts Bodenseekreis sind es gerade auch die eigentlich einfachen Maßnahmen, die wir ganz besonders im Auge behalten wollen. kh

fahrer mit vielfältigen Radfahraktivitäten, auf dem Rennrad oder Mountainbike genauso wie auf dem Weg zur Arbeit oder auf „Expeditionen“ im Urlaub in ferne Länder. Ebenso ist mir die Verkehrspolitik immer ein großes Anliegen gewesen, und dieses sehe ich auch als einen meiner Schwerpunkte bei meiner Tätigkeit im ADFC. Bisher waren meine Aktivitäten innerhalb des ADFC sehr begrenzt, aber ein Quereinsteiger kann ja durchaus positive Auswirkungen haben. Die verschiedenen Bereiche in unserem Kreisverband, seien es Radtouren, Gebrauchtmärkte, der Infoladen, das Codieren aber auch die Verkehrs-

politik sind kompetent abgedeckt und dies soll selbstverständlich auch beibehalten werden. Meinen Schwerpunkt sehe ich vorwiegend in der Ergänzung der vorhandenen Aktivitäten. Die Radverkehrspolitik in der Stadt Friedrichshafen und auch auf Kreisebene wird durch Bernhard Glatthaar hervorragend abgedeckt und es wäre töricht, hier etwas zu ändern. Das restliche Kreisgebiet stand bisher aus unterschiedlichen Gründen weniger im Fokus. Neben den übergeordneten Aufgaben ist meine Zielsetzung, unser Auftreten in den anderen Kommunen, insbesondere im westlichen Kreisgebiet, zu verstärken. In

## Interview

In unserer Interview-Serie befragen wir seit 1998 Persönlichkeiten aus der Region, die zum Radfahren etwas zu sagen haben.

Manfred Härle ist Bürgermeister der Gemeinde Salem. Karl Honnen stellte ihm folgende Fragen:

**ADFC:** Welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?

**Härle:** Ich selbst bin ein begeisterter Freizeitsportler und Radfahrer. Ausgiebige Radtouren verschaffen mir einen super Ausgleich zum täglichen Arbeitsalltag. Zudem gibt es für mich nicht schöneres als mit dem Fahrrad Natur und Landschaft hautnah zu erleben. Auch Familienausflüge mit dem Rad gehören bei uns einfach mit dazu.



**ADFC:** In Salem wird gerne und viel Rad gefahren. Wie können wir Menschen für das Fahrrad begeistern?

**Härle:** Fahrradfahren muss einfach, sicher und bequem sein. Eine gute Infrastruktur ist dabei das A und O. Mit einer guten Beschilderung, gut ausgebauten Fahrradwegen, attraktiven Fahrradrouten und einem guten Radwegenetzkonzept verspreche ich mir noch mehr Menschen fürs Fahrradfahren begeistern zu können. Viele Menschen nutzen zwischenzeitlich auch die angenehmen Vorteile der E-Bikes. Dafür brauchen wir eine gute Ladeinfrastruktur und ausreichend Stellplätze an den frequentierten Orten. Da sind wir dran.

**ADFC:** Dem Gemeinderat liegt ja zurzeit das vom Ingenieurbüro VIA erstellte Radverkehrskonzept vor, das demnächst beraten und beschlossen werden soll. Auf Kreisebene ist ein Radverkehrskonzept schon verabschiedet. Was sind aus Ihrer Sicht die Herausforderungen der Umsetzung dieser Konzepte in den nächsten Jahren?

... lesen Sie weiter auf Seite 8

Markdorf hat sich seit dem Amtsantritt von Bürgermeister Riedmann einiges bewegt, dort bin ich im Arbeitskreis Radverkehr vertreten. Mit der Amtseinführung des neuen Oberbürgermeisters in Überlingen hoffe ich, dass es auch in Überlingen Fortschritte bei der Wahrnehmung des Radverkehrs geben wird. Auch in vielen anderen Kommunen beginnt man dem Radverkehr eine angemessene Bedeutung zukommen zu lassen, und ich hoffe, dass wir als ADFC unsere Beiträge einbringen können.

Karl Honnen  
Kreisvorsitzender Bodenseekreis

## Der rechte Winkel von Leimbach



Der Apfelweg westlich von Leimbach wurde asphaltiert und dabei mit rechten Winkeln ausgebaut statt mit Kurven. Radfahrer haben die Kurven mittlerweile selbst angelegt. Der Zustand des Weges ist für eine Route des RadNETZ, das hier verläuft, nicht akzeptabel.

MARKDORF. Seit der Gründung des Arbeitskreises Radverkehr im Januar 2015 gibt es ein Forum, in dem die Belange der Radfahrer direkt mit der Verwaltung und dem Gemeinderat diskutiert werden können. In verschiedenen Sitzungen und auf Radtouren wurden auch eine ganze Reihe von kritischen Stellen für den Radverkehr identifiziert und Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Über einige einfach umsetzbare Maßnahmen bestand Einvernehmen. Dies betraf zum Beispiel das Radwegende am BZM und die Querung der Bernhardstraße an der B 33-Einmündung. Am BZM endet der Radweg an der Einfahrt zur Bushaltestelle. Die Weiterfahrt auf der Straße ist wegen der Geschwindigkeitsbegrenzung an sich kein Problem, es fehlt aber ein Stück Schutzstreifenmarkierung, um den Radfahrer sicher auf die Straße zu führen. In ähnlicher Weise fehlt bei der

Bernhardstraße eine Furt, um vom Radweg auf den Landwirtschaftsweg gelangen zu können. Bei der Umsetzung dieser Maßnahmen ging dann allerdings wenig voran.

Ende 2015 wurde die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für Markdorf beauftragt, in dem der Radverkehr angemessen berücksichtigt werden soll. Die vom Arbeitskreis diskutierten Maßnahmen sollen in dieses Konzept mit einfließen. Der ADFC hofft auf eine baldige Veröffentlichung dieses Mobilitätskonzeptes und auf die Realisierung von ersten Verbesserungen.

Getrübt wurde das Bild im letzten Jahr durch eine missglückte Baumaßnahme, die „Sanierung“ des Radwegs Leimbach - Muldenbachstraße in der Verlängerung des Apfelwegs. Diese wurde dem ADFC vorab nie zur Kenntnis gebracht, so dass es nicht möglich war, gegen die unsinnige Gestaltung Einspruch zu erheben. Rechte Winkel statt Kurven, eine völlig unzureichende Breite und ein sinnloser Poller, der eine Gefahr für die Radfahrer darstellt, sind jetzt das Ergebnis.

Mit dem Arbeitskreis steht der Verwaltung ein Forum zur Verfügung, in dem solche Maßnahmen kompetent diskutiert werden können. Wir hoffen, dass der Arbeitskreis in Zukunft auch entsprechend in Anspruch genommen wird, um Fehlentwicklungen zu vermeiden. Besonders wichtig ist uns, dass der Arbeitskreis bei der Diskussion des Mobilitätskonzeptes frühzeitig mit einbezogen wird. kh



Der überflüssige Poller an der östlichen Zufahrt zum Apfelweg ist eine Gefahrenquelle für Radfahrer. Ist das gewollt?



**fahrradspezialitaeten.com**  
KONSTANZ + FREIBURG



Betreiber von  
TINK Konstanz

**Für jeden Typ den passenden Typ**

Liegeräder | Dreiräder | Lastenräder | Tandem



## Vorsicht: Falschaussagen

BODENSEEKREIS. Unfälle sind für die Betroffenen schlimm, deshalb sind alle Verantwortlichen aufgerufen, so viel wie möglich zur Unfallprävention beizutragen. Aber auch das Verkehrsklima zu verbessern ist eine öffentliche Aufgabe. Und dazu gehört eine objektive Unfallberichterstattung.

Im Bodenseekreis wird die bundesweit gültige Statistik bestätigt, dass Autofahrer bei Unfällen mit Radfahrern mehrheitlich Unfallverursacher sind. Außerdem entsteht bei der Unfallaufnahme durch die Polizei oft der systematische Fehler, dass der verunglückte Radfahrer in geringerem Umfang als der meist geringer verletzte Autofahrer Aussagen zum Unfallhergang machen kann.

Alein die Aussage des Autofahrers, welcher sich als möglicher Unfallverursacher vielleicht mit einer Aussage entlasten will, in den Unfallbericht einfließen zu lassen, ist aus Sicht des ADFC nicht akzeptabel. Leider werden in der Presse Polizeiberichte oft mit den alleinigen Aussagen der Kraftfahrzeuglenker abgedruckt. Sachverständigengutachten, staatsanwaltliche Ermittlungsergebnisse oder Gerichtsentscheidungen, welche einen Unfallhergang nachträglich klarstellen, werden nur in Ausnahmefällen veröffentlicht.

Wir beobachten leider seit vielen Jahren, dass die Unfallberichterstattung der Polizei durch die oben genannten Sachverhalte teilweise ein verzerrtes Bild von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung erzeugt.

Der aktuelle Bericht des Radverkehrskonzeptes des Landkreises sagt klar: „Die Unfallverursacherfrage bezie-

hungsweise die Schuldfrage klärt niemals die Polizei; dies ist eine rechtliche Fragestellung.“ Aus diesem Grund sollte sich die Polizei mit Mutmaßungen in Unfallberichten zurückhalten, vor allem bei Unfällen mit tödlichem Ausgang, wie Anfang Februar 2016 an der Seewiesenstraße in Friedrichshafen. Die Polizei schrieb im Unfallbericht: „...beabsichtigte der 83-Jährige wohl geradeaus in Richtung Seewiesenstraße weiterzufahren“. Hier hatte die Polizei offensichtlich die Schuldzuweisung der Autofahrerin in den Unfallbericht übernommen, der Radfahrer konnte ja nicht mehr befragt werden. Nach einer Recherche des SÜDKURIER wurde diese erste Version dann von der Polizei allerdings relativiert.

Die Polizei gab bei einigen Unfällen, auch mit tödlichem Ausgang für Radfahrer, Aussagen von Autofahrern wieder, welche die „tiefstehende Sonne“ oder „wechselnde Lichtverhältnisse“ als Gründe angaben, warum sie Radfahrer übersehen hatten. Bei zwei dieser Unfälle hätten bei der Polizei Zweifel an den Aussagen der Autofahrer aufkommen müssen: Die Sonne stand nämlich am 25. Mai um 16 Uhr und am 27. April um 9 Uhr nachweislich nicht – wie von den Autofahrern angegeben – tief am Horizont, sondern 38° bzw. 37° hoch über dem Horizont! Dies kann mit [www.sunearthtools.com](http://www.sunearthtools.com) nachgeprüft werden.

Wir fordern die Polizei und auch die Presse auf, von Vermutungen zu Unfallursachen Abstand zu nehmen und sich auf die Überprüfung von Aussagen und die Wiedergabe von Fakten zu beschränken. bg

### 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](http://www.zweirad-deusch.de)

## Aufgepasst bei Bebauungsplänen

MECKENBEUREN. Man lernt nie aus. So geschehen bei der 2016 neu gebauten Einmündung des Gewerbegebiets „Meckenbeuren-Flughafen“ an der B 30 bei Lochbrücke. Im Bebauungsplan war die Einmündung mit einer von der B 30 wegführenden Radfuhrt beschrieben, was eine Unterordnung des Radverkehrs gegenüber des aus dem Gewerbegebiet kommenden Verkehrs bedeutet. Der ADFC hatte sich vor dem Bau der Einmündung

Ende 2015 darum bemüht, die Planung zu ändern und Radfuhrt fahrbahnparallel und bevorrechtigt zur Einmündung zu führen.

Leider mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass diese Umplanung eine Wiederaufnahme des Bebauungsplanverfahrens zur Folge gehabt hätte, obwohl es sich nur um eine marginale Planänderung handelte. Aufgrund des dadurch verursachten Zeitverzugs und der zusätzlichen Kosten wurde die Planung nicht geändert.

Es ist also von großer Bedeutung, bei Bebauungsplänen auch die darin enthaltenen Verkehrsführungen im Detail zu untersuchen. Da der ADFC von den Gemeinden bei Bebauungsplänen grundsätzlich nicht angehört wird (was für den ADFC aus Zeitgründen auch nicht umsetzbar wäre), liegt es zukünftig in der Verantwortung der Straßenbau- und Verkehrsbehörden sowie der politischen Vertreter, bei Bebauungsplänen auch beim Radverkehr auf eine adäquate Planung zu achten. bg



Die Radfuhrt an der neuen Einmündung des Gewerbegebiets Flughafen in die B 30.

## Torschloss öffne dich

TETTANANG. Auch die Stadt Tett nang ließ durch das Kölner Planungsbüro VIA ein Radverkehrskonzept erstellen. Dieses wurde im Arbeitskreis Radverkehr der Stadt ausführlich diskutiert und auch in öffentlichen Sitzungen des Technischen Ausschusses vorgestellt. Das Konzept enthält etwa 150 Maßnahmen, die das Gebiet der Stadt Tett nang betreffen:



Das Torschloss sollte für Radfahrer auch Richtung Bärenplatz freigegeben werden.

Von einfachen Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen über bauliche Veränderungen wie Querungen bis zu Neubauten von Radwegen und Umgestaltungen von Knoten. Darunter sind eine Reihe von Projekten, die dem ADFC schon lange Zeit am Herzen liegen, z.B. die Umwidmung der alten B467 zwischen Argenhardt und Gießenbrücke zur Fahrradstraße. Diese Maßnahme wäre, da sie nur eine entsprechende Beschilderung erfordert, mit geringem finanziellem Aufwand zu realisieren. Mehr Informationen dazu im nebenstehenden Bericht. Zu den wichtigen Maßnahmen mit geringem Aufwand gehört auch die Öffnung der Durchfahrt für Radfahrer durch das Torschloss in Richtung Bärenplatz. In weiterer Ferne dürfte wohl die Verwirklichung eines Radweges auf der alten Bahntrasse zwischen Tett nang und Meckenbeuren liegen. Nun liegen die Vorschläge für ein umfassendes Konzept zur Förderung des Radverkehrs auf dem Tisch, und es ist Aufgabe des Gemeinderates, die notwendigen Mittel zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen im Haushalt bereit zu stellen. Der ADFC wird den Umsetzungsprozess des Konzepts konstruktiv begleiten. sh

## Konzept ohne Koordinator

BODENSEEKREIS. Im Juli 2016 beschloss der Kreistag die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption des Bodenseekreises. Der Abschlussbericht mit 177 Seiten, das Maßnahmenkatalog mit 1416 Seiten und unzählige Karten und Tabellen waren das Ergebnis einer intensiven Arbeitsphase. Das Planungsbüro VIA erstellte in Abstimmung mit dem Straßenbauamt und weiteren Ämtern des Landratsamtes, den 23 Kreisgemeinden und Verbänden eine hervorragende Grundlage zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr.

VIA bewies seine herausragende Kompetenz auch in den Arbeitsgruppen, wo die Zwischenergebnisse vorgestellt und diskutiert wurden. Dass VIA kommunale Radverkehrskonzepte in Friedrichshafen, Meckenbeuren, Tett nang und Salem zeitgleich ausarbeitete oder kurz zuvor fertiggestellt hatte, erwies sich als Glücksfall für diese Gemeinden. Leider zögerten Immenstaad, Markdorf und Kressbronn, wo der ADFC ebenfalls für Radverkehrskonzepte geworben hatte, auf den fahrenden Zug aufzuspringen. Ideal war der Zeitrahmen auch deshalb, da VIA beim Landes-Radverkehrsnetz (RadNETZ) für die Kreise Bodenseekreis und Ravensburg zuständig war.

Der Runde Tisch Radverkehr des Landkreises wird weiterhin die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes begleiten und verschiedene Projekte koordinieren. So begann 2016 die Konzeption von Infotafeln für den touristischen Radverkehr und neuer touristischer Routen abseits des Bodensee-Radweges.

Bereits in der Beschlussfassung im Kreistag im Juli begann der Ausblick auf das politische Tauziehen um die benötigten Ressourcen für das Radverkehrskonzept. Die CDU-Fraktion des Kreistages hatte für 2016 beantragt, die Radwegprojekte an Kreisstraßen in fünf statt zehn Jahren zu bauen. Mit der bestehenden Personalausstattung im Landratsamt ist eine geraffte Umsetzung aber undenkbar.

Im Rahmen der Entwicklung des RadNETZ Baden-Württemberg wurden vom Verkehrsministerium verschiedene Aufgaben für die Landkreise definiert und in der Position eines Kreis-Radverkehrskoordinators angesiedelt. Daraus ergeben sich für das Landratsamt zusätzliche Aufgaben.

Die konservativen Fraktionen des Kreistages verhinderten leider die Einrichtung dieser wichtigen Stelle. Das Radverkehrskonzept und viele begleitende wichtige Aufgaben werden somit von Anfang an ausgebremst. bg

## Gemeinderat verschenkt Millionen

TETTANANG. Der erste große Fehler liegt viele Jahre zurück. Bei der Eröffnung der B 467 neu zwischen Reutenen und dem Argental hätte die alte B 467 sofort für den motorisierten Verkehr gesperrt werden müssen. Dieses Versäumnis rächt sich bis heute.

Die alte B 467 zwischen der Lindauer Straße und Gießenbrücke ist die einzige asphaltierte Radverkehrsrouten von Tett nang ins Argental und deshalb besonders wichtig. Gleichzeitig ist sie ein beliebter Schleichweg für Autofahrer, die die neue B 467 meiden wollen. Warum meiden Autofahrer eine großzügig ausgebaute Bundesstraße? Reicht ihr fahrerisches Können nicht aus, um auf eine Bundesstraße einzubiegen? Fahren sie lieber auf der alten B 467, weil man dort das Gaspedal etwas großzügiger bedienen kann, ohne erwischt zu werden?

Die BIRT, die Tett nanger Grünen und der ADFC fordern seit vielen Jahren, und zuletzt sprachen sich auch der Arbeitskreis Radverkehr einschließlich Bürgermeister Walter sowie das Planungsbüro VIA mit Nachdruck dafür aus, die alte B 467 für den Kfz-Verkehr ganzjährig zu sperren, um dem Radverkehr eine sichere Route zu garantieren. Das käme auch dem Schulradverkehr zu Gute und wäre für Tett nang als touristische Fahrradstadt ein Gewinn. Die alte B 467 ist nämlich im perfekten baulichen Zustand eines Radschnellweges, wie ihn andere Städte, Gemeinden und Landkreise mit Millionenaufwand erst planfeststellen und bauen müssen.

Um objektive Daten der Verkehrssituation an der alten B 467 zu ermitteln, führte der ADFC im September 2016 an drei Tagen Verkehrszählungen durch: An einem Samstag, Sonntag und Dienstag nach den Sommerferien

bei trockenem Spätsommerwetter. Sonntags ist die Durchfahrt für Kfz immer mit einer Schranke gesperrt.

Beim Radverkehr waren vorwiegend ältere Erwachsene und Senioren mit Pedelecs sowie Rennradfahrer zu beobachten. Familien mit Kindern oder minderjährige Radfahrer ohne Begleitung wurden selten beobachtet. Gerade schutzbedürftige Radfahrer meiden die B 467 alt, denn das Verkehrsklima wird von einzelnen Pkw und Motorrädern mit überhöhter Geschwindigkeit und aggressivem Verhalten negativ geprägt.

Die Kfz-Zählungen des ADFC, welche gut mit aktuellen automatisierten Zählungen des Landratsamtes übereinstimmen, ergaben einen DTV-Wert von ca. 3.300 Kfz/Tag. Diese Verkehrsbelastung erfordert nach den Vorgaben des Kreis-Radverkehrskonzeptes aus Sicherheitsgründen eine Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr! Somit wäre an der B 467 alt ein neuer Radweg erforderlich! Was geschah im Dezember 2016 bei der Beratung und Beschlussfassung des Tett nanger Radverkehrskonzeptes im Gemeinderat? Die CDU-Fraktion beantragte in der Sitzung, das Projekt „Fahrradstraße B 467 alt“ aus dem Radverkehrskonzept zu streichen.

Zusammen mit den Freien Wählern beschloss die konservative Mehrheit, dass der Kfz-Verkehr - in Sichtweite der neuen B 467 - weiter auf der alten B 467 fahren darf. Eine sichere und attraktive Radverkehrsverbindung interessierte diese Gemeinderäte nicht und sie schlugen damit das Geschenk eines bereits bestehenden, millionenschweren Radschnellweges aus.

Aus Sicht des ADFC ist dies eine beispiellose verkehrspolitische Fehlentscheidung. bg

## Endlich eben

KRESSBRONN. Der ADFC hatte Anfang 2015 beantragt, die Fahrbahnerhöhung in der Nonnenhorner Straße einzuebnen. Sie war zur Geschwindigkeitsdämpfung von Kfz gedacht, als einziges Ergebnis erzeugte sie aber unnötigen Lärm durch Kfz und war eine Belästigung für tausende Radfahrer am Bodensee-Radweg, die hier im Sommer täglich durchfahren. Unser Antrag wurde damals mit dem Hinweis auf die Kosten abgelehnt.

Verkehrsplateaus – wie man sie in Frankreich oder der Schweiz häufig sieht – können sinnvoll sein, um Auto-

fahrer an vorgeschriebene Geschwindigkeiten zu erinnern. Im Autoland Deutschland gibt es diese Plateaus außerhalb von Knoten nur sehr selten. Aber in Kressbronn ausgerechnet am Bodensee-Radweg...

Beobachtungen des ADFC zeigten, dass die Plateaus bei Kfz zu keiner Geschwindigkeitsreduzierung führten. Radfahrer reagierten erst kurz vor der kleinen Rampe, sofern sie sie rechtzeitig erkannten, und gingen aus dem Sattel. Ansonsten bekamen sie einen deftigen Schlag auf die Sitzfläche. Kinder wurden in Kindersitzen oder Anhängern kräftig durchgeschüttelt.

Bei einem Gespräch des ADFC im September 2015 mit Bürgermeister Daniel Enzensperger und Hauptamtsleiter Andreas Wagner war die Fahrbahnerhöhung ebenfalls ein Thema.

Wir waren positiv überrascht, als im Frühjahr 2016 die Fahrbahnerhöhung eingeebnet wurde. Es hat sich also gelohnt, hartnäckig zu bleiben. Letztendlich waren die guten Argumente und auch der Druck aus der Bevölkerung ausschlaggebend, dass dieses lästige Hindernis entfernt wurde. bg



Die frühere Fahrbahnerhöhung in der Nonnenhorner Straße war unscheinbar, aber für Radler schmerzhaft.



Die kleine, aber gemeine Rampe vor...



... und nach der Einebnung.

- 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



## Neues Angebot: Ravensburg er-fahren



Die gemischte Gruppe, die Ravensburg er-fahren hat.

**RAVENSBURG.** Am Samstag, dem 24. September, traf sich nachmittags bei bestem Wetter vor dem Rathaus eine bunt gemischte Gruppe von Radfahrern, die das Angebot des ADFC und der Agendagruppe „Radfahren in Ravensburg“ für Neubürger, geflüchtete Menschen und Alteingesessene zu einer geführten Radtour annahmen. Ziel dieser Veranstaltung war es, begeisterte Radfahrer zusammenzubringen und fahrradtaugliche Wege in der Stadt zu zeigen.

Vom Rathaus ging es quer durch die Stadt zu einigen Sehenswürdigkeiten: Mehlsack, Museumsquartier, Frauen- tor, Oberschwabenhalle und Eissport- halle. An diesen Stellen wurde kurz angehalten, um Informationen zu den Punkten zu geben. Weiter ging es am Bahnhof vorbei zum Radweg entlang der Schussen nach Weißenau. Unter-

wegs gab es eine längere Pause am „Schussenstrand“ mit einem Picknick, zu dem erfreulicherweise viele Mitradler etwas beigetragen haben. Es wurden viele lebhafte Gespräche geführt, um sich kennenzulernen und auszutauschen. Alle waren von der guten Stimmung und dem sonnigen Nachmittag so begeistert, dass die Tour noch um einige Kilometer bis Oberzell verlängert wurde. Auf dem Rückweg in die Stadt konnten wir den einen oder anderen nach Hause begleiten.

Diese positive Resonanz hat die Veranstalter dazu motiviert, für das Jahr 2017 zwei weitere Touren für diese Zielgruppe anzubieten. Diese finden an den Samstagen 29. April und 23. September, jeweils um 14 Uhr, Treffpunkt Rathaus, statt. Alle Interessierten sind jetzt schon herzlich dazu eingeladen. aw/kg

## Tempo 30 in der Frauenbergstraße

**BAD WALDSEE.** Sie erinnern sich vielleicht an Berichte, dass die Markierung von Schutzstreifen für Radfahrende auf der Friedhof-, Wolfegger-, Richard-Wagner- und Frauenbergstraße als Errungenschaft für den Radverkehr beschrieben wurde. 2016 gilt dies noch für die Wolfegger- und die Richard-Wagner-Straße.

Dagegen ruft die Befahrung der Schutzstreifen in der Friedhofstraße und vor allem in der Frauenbergstraße bergauf gemischte Gefühle hervor: Es geht eng zu, die Fahrbahnbreite lässt in beiden Straßen nur einen einseitigen Schutzstreifen bergauf zu. In der Frauenbergstraße bedeutet dies, dass Radfahrende von PKW nur überholt werden können, wenn kein Gegenverkehr kommt. Eigentlich.

Denn in der Praxis erleben Radfahrende auf dem Schutzstreifen in der Frauenbergstraße etwas Anderes: Überholmanöver, ohne den notwendigen Sicherheitsabstand von 1,50 m einzuhalten, starkes Beschleunigen während des Überholvorgangs, um noch eben vor dem entgegenkommenden Verkehr wieder einzuscheren.

Radfahrende brauchen starke Nerven und ein dickes Fell, wenn LKW und Omnibusse bergauf im Nacken drängeln und auf die nächste Gelegenheit zum Überholen warten. Da ist kaum Freiraum, sich ruhig zu bewegen. Radelnde agieren dort vielfältig: Manche bewegen ihr Bike oder Rennrad zügig und sicher, andere sind langsam und brauchen die ganze Breite des Schutzstreifens.

Andere weichen (rechtswidrig) lieber auf den Gehweg aus, weil sie sich auf dem Schutzstreifen unsicher fühlen, und wieder andere meiden das Bergaufradeln auf der Frauenbergstraße komplett.

Ziel der Markierung der Schutzstreifen war, das Radeln auf der Frauenberg- und Friedhofstraße auch für Schüler sicherer zu machen. Ziel des Radverkehrskonzepts der Stadt ist es, mehr Radelnde auf die Straße zu bringen. Verkehrskonzepte sind Entwicklungsprojekte, die immer wieder überprüft und nachgebessert werden sollten.

Für die Frauenberg- und die Friedhofstraße in Bad Waldsee sollte Tempo 30 gelten, und längerfristig sollte der Schwerlastverkehr raus aus der Stadt, denn für Schwerlastverkehr sind die zum Teil geringen Fahrbahnbreiten nicht ausgelegt. mb



Mit gemischten Gefühlen die enge Frauenbergstraße bergauf.

## Keine Schotterpiste fürs RadNETZ

**RAVENSBURG/BAINDT.** Das Land Baden-Württemberg hat das RadNETZ beschlossen, ein Radrouten-Netz von etwa 7000 Kilometern Länge, das aus einem touristischen und einem alltagstauglichen Teil besteht.

Die Alltagsstrecken verbinden die Mittel- und Oberzentren entlang der Entwicklungsachsen. Durch den Landkreis Ravensburg führt die Route Friedrichshafen - Ravensburg - Bad Waldsee - Ulm. Die Streckenauswahl erfolgte im Konsens zwischen Land, Kreisen und Kommunen. Auch die ADFC-Kreisverbände wurden gefragt. Alle Strecken wurden von Planungsbüros begutachtet, auch der Zustand (Breiten, Oberfläche, Hindernisse, Beleuchtung) wurde erhoben. Es wurden zwei Qualitätsstandards definiert: Der Startnetz-Standard, bevor das Land die Strecken einheitlich ausschil- dert. Der höhere Zielnetz-Standard soll bis 2025 erreicht sein.

Für bestimmte Situationen wurden Musterlösungen entwickelt. So sollen zum Beispiel alle Radweg-Furten einheitlich markiert, mit Radpiktogrammen versehen und mit Roteinfärbung verdeutlicht werden. Für die Ortsdurchfahrt Ravensburg-Weingarten ist dies bereits fest eingeplant.

Außerorts sollen weiße Randlinien die Radwegränder bei Dunkelheit und Kfz-Gegenverkehr besser erkennbar machen - bis vor kurzem als Standard noch undenkbar.

Dagegen ist auf der Route Baidt-Marsweiler Richtung Bad Waldsee eine Schotterpiste als Radweg anzutreffen. Die Schlaglöcher wurden zwar 2016 aufgefüllt, aber zugleich die gesamte Oberfläche mit grobem Splitt abgestreut (siehe Foto). Ein sicheres



Gefährliche Schotterpiste im RadNETZ: Der Startnetz-Qualitätsstandard ist nicht erfüllt.

**saikls**  
BIKES & MORE

**E-BIKES, FAHRRÄDER,  
FAHRRADBEKLEIDUNG  
UND ZUBEHÖR AUF ÜBER  
500M<sup>2</sup> VERKAUFSFLÄCHE**

Fahrradverkauf und -verleih | Move Fahrrad-Partner | City-Bikes | Trekkingräder  
E-Bikes | Rennräder | Mountainbikes | Lightweight-Testcenter Bodensee

Fahrrad Dämpfle GmbH  
Ravensburgerstr. 14-18    Fon +49 (0)7542 - 53 91 18    Mail saikls@daempfle.de  
D-88074 Meckenbeuren    Fax +49 (0)7542 - 53 91 28    Web www.saikls.com

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

Mehr als Ritzel und Schaltnaben ...

Seit 1912.

**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

Befahren ist nach Ansicht des ADFC nicht mehr gegeben, und der Startnetz-Standard wird nicht mehr erreicht. Zuständig für die Beseitigung der Mängel ist der Straßenbaulastträger, in diesem Fall die Forstverwaltung. Der ADFC wird die Umsetzung des RadNETZ begleiten und weiter Verbesserungen einfordern. sv

## Fahrradfahren überwindet Grenzen

Konstanz und Kreuzlingen sind eigentlich nur durch die politische Grenze getrennt und doch arbeitet und lebt man auf vielen Gebieten „aneinander vorbei“. Der ADFC hatte deshalb schon lange eine Partnerorganisation in der Schweiz gesucht und sie in „ProVelo Thurgau“ gefunden. Seither kooperieren die beiden Vereine und pflegen regen Austausch: Es war für den ADFC daher eine große Ehre, bei der nationalen, also Schweiz-weiten Delegiertenkonferenz von ProVelo, die Ende Oktober 2016 in Kreuzlingen tagte, eingeladen zu sein.

Und noch mehr: Zusammen organisierte man eine Befahrung der beiden Stadtgebiete und führte die Delegierten auf Leihrädern der Konstanz-Firma „Kultur-Rädle“ an verschiedene brennende, gut und weniger gut gelungene verkehrliche Strukturen, durch Un-

terführungen, Kreisel, Fahrradstraßen auf beiden Seiten der Grenze.

Am Rheinufer, mit Blick auf die Fahrradbrücke, versorgte ProVelo die 30 Teilnehmer der Fahrt mit Vesper und Getränken sowie Schweizer Schoggi-Stengeli, und es gab Gelegenheit, sich über die oft gleichen Probleme, aber auch die unterschiedlichen Lösungen auszutauschen.

Darüber hinaus konnte die Konstanz-Lastenradinitiative TINK vorgestellt werden, was die sonst so gut mit Fahrradstrukturen ausgestatteten Schweizer Freunde besonders beeindruckte.

Als man am Ende im Chaos des allsamstäglichen Einkaufstourismus-Verkehrs am Bahnhofplatz stecken blieb, war auch dies eine eindrückliche Demonstration der momentanen Konstanz- und Kreuzlinger Verkehrsprobleme!



Direkter Vergleich: Ein Schweizer Kreisel...



... und ein deutscher Kreisel.

## Neuer Radverkehrsbeauftragter

Man glaubte es kaum: Konstanz weist Radverkehrszahlen auf, die an eine Großstadt erinnern, hat aber keinen Radverkehrsbeauftragten in der Stadtverwaltung!

Nachdem nun einige Jahre diese Arbeit eines Koordinators der verschiedenen Projekte und verkehrspolitischen Maßnahmen anteilig auf verschiedene Planstellen verteilt war, gibt es nun in Person von Gregor Gaffga im Planungsamt jemanden, der (selber ADFC-Mitglied) mit Schwung und Elan z.B. auch den AK-Radverkehr leiten und so das ambitionierte Handlungsprogramm Radverkehr konstant begleiten und der Öffentlichkeit und den Gremien vermitteln kann.

Gregor Gaffga ist 29 Jahre alt, stammt aus der Eifel und hat in Dresden Verkehrsingenieurwesen mit Spezialgebiet Verkehrsplanung und -technik studiert. Zusammen mit einer Kollegin aus dem Tiefbauamt bildet er das „Kompetenzteam Radverkehr“.

Der AK-Rad kann sich daher der Unterstützung und konzeptionellen Weiterentwicklung des Radverkehrs widmen und muss sich nicht (sicher die

Krux eines jeden kommunalen Radverkehr-Gremiums) im ewigen Kleinklein von immer wiederkehrenden Diskussionen über Einzelmaßnahmen erschöpfen. Wir wünschen Gregor Gaffga eine glückliche Hand bei seiner neuen Aufgabe!



Radverleih – Touren – Reparaturservice

# Kultur-Rädle

ADFC-Infoshop

Bahnhofplatz 29

78462 Konstanz

Tel. 07531 / 27310

[www.kultur-raedle.de](http://www.kultur-raedle.de)

[Kultur-raedle@t-online.de](mailto:Kultur-raedle@t-online.de)

## Mit dem „Hörnle-Hopper“ zum Baden



Da kommt Freude auf: Mit dem Lastenrad in die Kita!

„Wie kommen wir an den Bahnhof mit all dem Gepäck?“ „Jetzt haben wir die Bierkästen und den Sprudel für die Gartenparty vergessen - jetzt noch das Auto in Bewegung setzen bei all dem Verkehr in Konstanz?“ „Wer bringt die Kleinen schnell mal in die Kita?“

Alles Fragen, die man in Konstanz seit Juli 2016 schnell beantworten kann: mit dem TINK-Lastenrad natürlich! Und wer noch letztes Jahr kritisch äußerte, ob die unförmigen Kästen denn überhaupt genutzt würden, den belehrte die Realität seit Juli eines Besseren: Wenn man durch die Straßen von Konstanz fährt, vergeht kaum längere Zeit und schon zischt ein „Sprudel-Sprinter“ oder „Schänzle-Shuttle“ (wie die Bakfiets humorvoll beschriftet sind) an einem vorbei, vollgeladen mit Alltagsgütern, Gepäck oder ganzen Familien. Und nach Aussage der Fahrer lassen sich die (motorlosen) Lastenräder hervorragend vorwärtsbewegen und manövrieren.

Die Nutzerzahlen sprechen für sich: Die 24 an verschiedenen Mietstationen aufgestellten Räder wurden

(Stand Oktober 2016) in 7000 Nutzungsstunden schon 3000 mal von 1600 (!) registrierten Nutzern gefahren. Wenn das kein Erfolg und kein Argument für den weiteren Ausbau nicht-automobiler Verkehrssysteme ist!

[www.tink-konstanz.de](http://www.tink-konstanz.de)



## MOBI-Zentrale

Wer schon einmal in Konstanz den Bahnhof benutzt hat, erfährt Widersprüchliches: Der Zustand der Bahnteile und der Unterführung ist erbärmlich, das Gebäude selbst wurde 2010 saniert und beherbergt ein Novum in der Verkehrsträgerlandschaft: SBB, DB und der „Seehas“ sowie die Tourist-Information sitzen Seite an Seite unter einem Dach - eine „Mobilitätszentrale“ eben. Der ADFC hat an der Entstehung dieser Informationsstelle durch seine Mitgliedschaft im Förderverein seit über zehn Jahren mitgewirkt und sieht diese Initiative als wichtigen Baustein auch für Radfahrer auf dem Weg zu einer möglichst autofreien Stadt. Leider fehlt der Mobilitätszentrale momentan die Perspektive in die Zukunft. Gedacht war eine nicht nur physische

Zentrale, sondern auch an eine Stelle, wo z.B. Beschwerdemanagement organisiert und car-sharing unterstützt wird, wo die Weitergabe von Informationen auf digitalem Wege entwickelt, Visionen gepflegt, die Ticketausgabe der Verkehrsträger „aus einer Hand“ vorangetrieben und Konzepte aus anderen Städten vorgestellt werden. OB Burchardt steht diesem Ansatz der Verkehrslenkung positiv gegenüber. Es keimt langsam Hoffnung auf, weil die Stadt Konstanz die Stellen für Verkehrsplanung aufgestockt und sich ein „Kümmerer“ aufgetan hat, der als Anlaufstelle für all diese Gedanken und Projekte fungiert. Man sieht, auch durch Mitarbeit in nicht direkt dem Radverkehr gewidmeten Initiativen und Gremien kann der ADFC seiner Aufgabe gerecht werden.

## Schulwege im Fokus



Beim Kenzelweg in Jettenhausen stehen die Teilnehmer der „Radlers Höhen und Tiefen“ Spalier und diskutieren die unübersichtliche und gefährliche Radwegführung. Ein großer Schaltkasten (im Bild links) behindert den Sichtkontakt zusätzlich.

Bei der 25. verkehrspolitischen Radtour „Radlers Höhen und Tiefen“ waren Rad-Schulwege das Thema. Die auch von Schülern stark frequentierte Unterführung am Maybachplatz war der erste Besichtigungsort. Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse schlugen wir vor, auf der Südseite beim KMG die Zufahrtsfläche zu vergrößern. Dieser Vorschlag wurde nach wenigen Monaten bereits umgesetzt. Schwerpunkt der Tour war aber die Kreuzung an der Ludwig-Dürr-Schule in Jettenhausen, wo schwere Unfälle mit Radfahrern, darunter auch Schüler, zu beklagen waren. Diese Unfälle waren unter anderem von rechts abbiegenden Kfz verursacht worden. Als Konsequenz wurde 2015 von der Verkehrsbehörde die Signalisierung am Knoten geändert. Die neue Signalsteuerung erzeugt Rot für alle Kfz, sobald ein Fußgänger oder Radfahrer

an einer der vier Ampeln Grün anfordert. Fußgängern und Radfahrern ist bei der Grünphase das Queren der Kreuzung auch diagonal erlaubt. Der ADFC bewertet die neue Signalisierung als eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer in Bezug auf die bisherigen Abbiegeunfälle. Der ADFC hält den Ausbau der Verkehrsflächen für Radfahrer und Fußgänger an der Kreuzung für erforderlich, um die durch die neue Ampelschaltung neu entstandenen Konfliktbereiche zu entschärfen. Eine gefährliche Stelle wurde an der Einmündung des Kenzelweges in den Geh- und Radweg der Waggerhauser Straße diskutiert. Ein großer Schaltkasten der Telekom verschlimmert die ohnehin unübersichtliche Situation. Der ADFC kann sich mittelfristig auch einen neuen Radweg an der Waggerhauser Straße vorstellen. bg

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 86 71 · [www.bici-weingarten.de](http://www.bici-weingarten.de)

## Radverkehrs-Turbo dank ADFC

In der letzten Ausgabe des „Radler am See“ berichteten wir über das zu geringe Budget für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen 2016 und 2017. Das Baudezernat hatte für beide Jahre zusammen nur 250.000 statt die erforderlichen 1.100.000 Euro in den Haushalt eingestellt. Nach Gesprächen des ADFC mit Gemeinderatsfraktionen reichten die Grünen, die SPD und die CDU Haushaltsanträge ein, in denen die Aufstockung des Radverkehrs-Budgets gefordert wurde. Die Anträge wurden vom Gemeinderat einstimmig beschlossen. Somit stand dem Stadtbauamt für 2016 und 2017 ausreichend Geld für die geplanten Maßnahmen zur Verfügung. Ohne die Initiative des ADFC und der Fraktionen wäre dies nicht möglich gewesen. Im Rahmen der öffentlichen Online-Beteiligung zum Haushalt 2016 reichte der ADFC im Portal „sag's doch“ den Vorschlag ein, ab 2016 Projekte verstärkt an externe Dienstleister zu ver-

geben. Die Mitarbeiter im Stadtbauamt sollten sich stärker als bisher durch Ingenieurbüros umfassende Unterstützung einholen, und zwar von der Planung bis zur Bauausführung. Dies ist erforderlich, um sowohl die vielen kleinen Verbesserungsmaßnahmen, aber auch das Großprojekt Veloring fristgerecht bauen zu können. Nach den „Radlers Höhen und Tiefen“ 2015 arbeitete der ADFC zusammen mit Studenten der Zeppelin Universität einen Plan für eine Querungsinsel in Seemoos über die B 31 aus und platzierte die Idee im „sag's doch“ als Haushalts-Vorschlag. Der Gemeinderat stimmte zu, allerdings leistete die „FDP-Gruppe und Fraktionsgemeinschaft ÖDP/parteilos“ mit einem Gegenantrag erbitterten Widerstand. Ein Tipp an die freien demokratischen und ökologischen Gemeinderätinnen: Einfach öfter mal mit dem Fahrrad fahren, dann erschließt sich der Sinn dieser Querungsinsel. bg

## Langsam, aber plötzlich

Bereits bei den „Radlers Höhen und Tiefen“ im Jahr 2005 hatte der ADFC vorgeschlagen, am Stadtbahnhof einen Wegweiser und eine Informationstafel aufzustellen, damit Radfahrer, die mit dem Zug ankommen, den richtigen Weg zu den weiterführenden Routen finden. Insbesondere Radtouristen suchen oft vergeblich den korrekten Weg zur Bodensee-Radwegroute. 2007 wurde in Friedrichshafen die kreisweite Fahrradwegweisung installiert, doch der Wegweiser am Stadtbahnhof wurde vergessen.



2005 am Stadtbahnhof: Hier forderten wir einen Wegweiser, der ankommende Radfahrer zum Bodensee-Radweg leitet.

Der ADFC wies die Stadtverwaltung seither Jahr für Jahr darauf hin, dass dieser Wegweiser immer noch fehlt. Wir hatten insgeheim geplant, den Wegweiser im Jubiläumsjahr 2017 der Stadt öffentlichkeitswirksam zu schenken und selbst zu montieren. Ende 2016 wurde der Wegweiser beim Treppenaufgang am Kiosk schließlich montiert.

Wie sagte der ehemalige OB Wiedmann einmal bei einem ähnlichen Fall treffend? „Die Verwaltung arbeitet manchmal langsam, aber plötzlich.“ bg



2016 am Stadtbahnhof: Nach 11 Jahren wurde der Wegweiser Realität. Ein großer Schritt für den Radverkehr...

## Mittelmaß oder erste Liga?

2015 trat die Novelle der Landesbauordnung (LBO) in Kraft, in der die Qualitätsstandards für Fahrradabstellanlagen an Gebäuden deutlich angehoben wurden. Die seit 2007 gültige Häfler Fahrradstellplatz-Richtlinie verlor mit der neuen LBO ihre Gültigkeit. Eine Fahrradstellplatz-Satzung hätte weiterhin Bestand gehabt und nur an die LBO angepasst werden müssen. Das Bauordnungsamt hat es seit 2015 versäumt, die bisherige Richtlinie als Satzung wieder einzuführen. Für die Qualität von Fahrradabstellanlagen an Neubauten ist dieses Versäumnis des Bauordnungsamtes ein Rückschritt, denn die Qualitätsstandards der Häfler Richtlinie waren in vielen Punkten höher als die der LBO. Die Inaktivität der Verwaltung geht zu

Lasten der fahrradfreundlichen Gestaltung von Neubauten. Angesichts der zahlreichen Bauaktivitäten in Friedrichshafen wäre eine kommunale Satzung für Fahrradstellplätze sehr wichtig, um das Radfahren zu fördern. bg

Fahrradparker · Werbe-Fahrradständer  
Fahrradgaragen · Fahrradüberdachungen  
Sperrpfosten



kilian

Fahrradpark-Systeme

Hartmut Kilian  
Keplerstr. 11 · 72762 Reutlingen  
Telefon 07121 / 33 89 25 · Telefax 07121 / 33 91 75  
[www.kilian-rt.de](http://www.kilian-rt.de)

## Vor-Ort-Termin mit Grünen

Die Gemeinderatsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen hat einen Antrag auf barrierefreie Zugänge zum Stadtbahnhof gestellt. Bei den Vorbereitungen informierten sich die Grünen beim ADFC-Kreisvorsitzenden Karl Honnen über die Belange des Radverkehrs. Dabei kamen sowohl die zu engen oder fehlenden Aufzüge wie auch die unzureichenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Sprache. „Die Modernisierung der Bahnsteige durch die DB ist beschlossene Sache,

darin wollen wir nicht rütteln“, sagt Gerhard Leiprecht, Verkehrsexperte bei den Grünen. Allerdings dürften die barrierefreien Zugänge zur Unterführung nicht vernachlässigt werden, und dafür sei die Stadt zuständig. „Es würden mehr Menschen mit dem Zug zur Arbeit pendeln, wenn sie ihr Fahrrad sicher abstellen könnten“, ist sich der ADFC-Kreisvorsitzende Karl Honnen sicher. Sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite sieht er Bedarf für zusätzliche Fahrradboxen. gs



Beim Ortstermin am Stadtbahnhof Friedrichshafen (v.l.): ADFC-Kreisvorsitzender Karl Honnen, Grünen-Gemeinderäte Mathilde Gombert (Vorsitzende), Regine Ankermann und Gerhard Leiprecht mit Alfred Waibel vom Arbeitskreis Barrierefrei.

# Ist Friedrichshafen fahrradfreundlich?

Zwei mögliche, gegensätzliche Meinungen:

<i>Ja,</i>	<i>Nein,</i>
... denn die Häfler fahren gerne Rad. Sie benutzen für 25 % ihrer Wege in Friedrichshafen das Fahrrad.	... denn viele Radler fühlen sich auf den Straßen und Radwegen in Friedrichshafen nicht sicher.
... denn die Stadt Friedrichshafen fördert seit vielen Jahren den Radverkehr: 2001 wurde das Metron-Radverkehrskonzept beschlossen, 2013 folgte das VIA-Radverkehrskonzept.	... denn es wurden bisher vorwiegend die einfach zu realisierenden Maßnahmen umgesetzt. Große Problemstellen wie der Colsmanknoten oder die Friedrichstraße sind nach wie vor ungelöst.
... denn die Stadt Friedrichshafen hat für den Doppelhaushalt 2016/2017 jeweils eine halbe Million Euro jährlich für den Radverkehr geplant.	... denn das Radverkehrs-Budget wurde von der Verwaltung für 2016/2017 auf ein Viertel reduziert. Erst durch Fraktionsanträge wurde es wieder erhöht.
... denn mit dem Veloring wird ab 2017 ein großes Projekt für den Radverkehr umgesetzt. Und ein Radschnellweg entlang der Südbahn ist in Planung.	... denn der Veloring entfaltet seine Wirkung erst mit dem westlichen Abschnitt vom Colsmanknoten bis nach Manzell, dessen Trassenverlauf noch völlig ungeklärt ist.
... denn die geplante Radbrücke vom Metzquartier über die Millionenschlucht zur Sedanstraße ist ein wichtiger Lückenschluss für den Radverkehr.	... denn die 2,2 Mio. Euro teure Brücke dient vor allem der Belebung des Fränkel-Quartiers durch Fußgänger, sie hat keine wichtige Funktion für den Radverkehr.
... denn 2015 und 2016 wurden zahlreiche Markierungen erneuert sowie Belagsverbesserungen aufgebracht. Am Stadtbahnhof wurde ein Wegweiser aufgestellt.	... denn viele kleine Verbesserungen wie Änderungen von Wegweisern oder Ergänzungen von Fahrradständern dauern (zu) viele Jahre bis zur Umsetzung.
... denn im Radverkehrskonzept wurden auch Verbesserungen für Radfahrer an Baustellen definiert. Radfahrer bekommen an Baustellen eigene Spuren oder ausgeschilderte Umleitungen.	... denn bei Baustellen werden Radfahrer oftmals nicht sicher geführt. Beispiel 2015/2016: Die chaotische Baustellenführung an der Karlstraße während der Renovierung der Antonius-Tiefgarage.
... denn die Stadt investiert in hochwertige Radwegbauten, zum Beispiel an der umgebauten Montfortstraße oder dem Radweg an der Ailinger Straße.	... denn die neuen Pflasterbeläge – zuletzt in der Ailinger Straße neu eingebaut – sind nicht so eben wie Asphalt und haben einen höheren Rollwiderstand.
... denn die Stadt hat 2016 ihre Öffentlichkeitsarbeit verstärkt, zum Beispiel durch Presseberichte und Aktionen, die von der AGFK unterstützt werden.	... denn seit Jahren fehlt eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren. Es fehlen vor allem nachhaltig wirksame Projekte und Kooperationen.
... denn die Stadt arbeitet im Verkehrsentwicklungsplan an einer Verkehrsberuhigung der Friedrichstraße, auch um dem Radverkehr mehr Platz einzuräumen.	... denn eine politische Mehrheit und vor allem viele Einzelhändler wollen weiterhin die Durchfahrt des Kfz-Verkehrs in der Friedrichstraße und der Innenstadt erhalten.
... denn die Stadt erarbeitet einen Verkehrsentwicklungsplan und bezieht im integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) die Bürger ein.	... denn es fehlt ein städtisches Mobilitätskonzept. ISEK wird die geweckten hohen Erwartungen der Bürger womöglich nicht erfüllen können.
... denn der Oberbürgermeister macht jedes Jahr eine Bürger-Radtour durch die Stadt.	... denn die Bürgermeister nutzen das Fahrrad im Alltag und auf Dienstwegen viel zu wenig.
... denn es gibt viele öffentliche Fahrradabstellanlagen, auch an Schulen werden sie zunehmend renoviert. Der Gemeinderat hat beschlossen, am Stadtbahnhof ein Fahrradparkhaus zu bauen.	... denn viele Fahrradabstellanlagen sind chronisch überfüllt, z.B. am Franziskusplatz oder K42. Die Stadt hatte bis 2015 eine Fahrrad-Stellplatzrichtlinie, dann wurde sie ohne Grund außer Kraft gesetzt.
... denn 2016 durften Radfahrer außerhalb der Öffnungszeiten ihr Fahrrad durch den Weihnachtsmarkt schieben. Es wurden außerdem Umleitungen ausgeschildert.	... denn seit 2014 hatte die Stadt das Problem ignoriert, dass während des Weihnachtsmarktes die Innenstadt vier Wochen lang für Radfahrer nicht passierbar war.
... denn der Stadtbahnhof wird bei der geplanten Modernisierung ab 2019 an den Bahnsteigen Aufzüge bekommen.	... denn die DB und Stadt sind nicht bereit, wichtige Ergänzungen wie Rampen und größere Aufzüge zu finanzieren.

**Fazit:** Friedrichshafen investiert seit vielen Jahren überdurchschnittlich in die Radverkehrs-Infrastruktur. Es gibt kontinuierliche Verbesserungen und es sind große Projekte wie ein Radschnellweg und ein Fahrradparkhaus geplant. Doch es fehlt der systematische Ansatz, um Radfahren für Einheimische und Gäste sicherer, attraktiver und komfortabler zu machen. Nicht für alle Ämter im Rathaus hat die Förderung des Radfahrens einen hohen Stellenwert. Leider fehlt eine nachhaltige Werbung fürs Radfahren durch Aktionen und Informationen, und der Fußverkehr wird in Friedrichshafen stiefmütterlich behandelt. Es wird zu wenig dafür getan, die Unternehmen stärker einzubinden und ein kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement in Gang zu bringen. Wenn Eltern ihre Kinder gerne mit dem Rad in die Schule fahren lassen, wenn Senioren sich auf Gehwegen wieder sicher fühlen, wenn Unternehmen konsequent das Radfahren ihrer Mitarbeiter fördern, wenn Einzelhändler Radfahrer als Kunden spürbar wertschätzen und wenn der Anteil des Autoverkehrs in der Stadt zurückgeht, dann ist Friedrichshafen tatsächlich eine fahrradfreundliche Stadt. bg

# Radfahrer im Stich gelassen

Von Oktober 2015 bis Dezember 2016 wurde das Parkhaus am See renoviert, mit einer Unterbrechung im Sommer. Die Stadt war für die oberirdische Verkehrsführung während der Bauarbeiten zuständig. Von der Verkehrsbehörde wurde der Geh-/Radweg an der Karlstraße entlang des Geländers am Uferpark durch einen Bauzaun verschmälert. Dieser Weg, auf dem der Bodensee-Radweg verläuft und der in der Sommersaison ohnehin zu eng bemessen ist, wurde als Radweg-Umleitung ausgeschildert, während Fußgänger auf die Nordseite der Karlstraße verwiesen wurden. Der ADFC hatte diese Führung bereits 2015 als nicht praktikabel kritisiert und die Freigabe der Karlstraße für den Radverkehr in beiden Richtungen vorgeschlagen. Die breite Fahrbahn wäre dafür gut geeignet gewesen. Viele Fußgänger gingen trotz städtischer Ausschilderung weiterhin auf ihrem bisherigen Weg am Geländer zum Uferpark. Dieser Weg war nun aber allein für Radfahrer ausgeschildert.

Auch viele Radfahrer konnten die unverständliche Beschilderung nicht nachvollziehen. Somit kam es auf dem schmalen Weg zu den vom ADFC befürchteten Konflikten, vor allem für Radgruppen war diese Führung völlig ungeeignet. Auch die dauerhaft auf den Flächen für Radfahrer abgestellten Motorräder waren ein Ärgernis. Die Stadtverwaltung schaffte es nicht, ein Motorrad zu entfernen, das wochenlang mitten auf dem Bodensee-Radweg stand. Während der etwa einjährigen Bau-phase an der Tiefgarage hatte die Stadtverwaltung die Chance verpasst, dem Radverkehr eine funktionierende Führung einzurichten. Die Karlstraße sollte zukünftig bereits ab der Friedrichstraße als Fußgängerzone oder verkehrsberuhigter Bereich gewidmet werden. Denn es ist nicht einzusehen, warum Radfahrer zwischen die Tiefgaragenrampen und die Baumreihe gezwängt werden, während Pkw eine fünf Meter breite Fahrbahn exklusiv befahren dürfen. bg



Motorräder, auch Dauerparker, stehen monatelang auf dem Radweg, wo auch der Bodensee-Radweg verläuft. Im Sommer wuchs bereits Unkraut unter dem Motorrad...



Ein Motorrad stand an der Karlstraße wochenlang im Radweg. Der schmale Radweg wurde dadurch zusätzlich behindert.



Plötzlich war das Motorrad auf der Südseite abgestellt. Unser Vorschlag an die Stadtverwaltung war: Abschleppen!



**NEU**  
ALS TAGESKARTE  
ODER 3-TAGES-PASS  
ERHÄLTlich

**ERLEBEN SIE DEN SCHÖNEN BODENSEE  
GRENZENLOS MIT BAHN, FÄHRE UND FAHRRAD.  
ALLES MIT EINER KARTE FÜR EINEN TAG ODER DREI TAGE.**

MEHR INFOS ERHALTEN SIE UNTER  
euregiokarte.com  
facebook.com/euregiokarte



## Interview

... Fortsetzung von Seite 1

**Härle:** Ziel ist und muss es sein, das vorliegende Radverkehrskonzept des Bodenseekreises sowie der Gemeinde zügig abzuwickeln. Die dafür notwendigen Finanzierungsvereinbarungen und Haushaltsansätze sind vorhanden bzw. eingeplant. Das heißt, der politische Wille ist da. Die größten Probleme und Schwierigkeiten beim Bau von neuen Geh- und Radwegen sehe ich vor allem im Grunderwerb. Wenn nur einer der Anlieger nicht mitmacht, droht ein Projekt unter Umständen zu scheitern.

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

**Härle:** Der ADFC ist eine starke Interessensvertretung und sehr nahe an den Bedürfnissen der Radfahrer dran.



Ich wünsche mir eine gute Beratung bei laufenden und zukünftigen Maßnahmen und Projekten. Dazu gehört für mich auch der kritische Dialog, um innovative Konzepte und neue Trends rechtzeitig zu erkennen und aufzugreifen.

**ADFC:** Vielen Dank für das Interview.

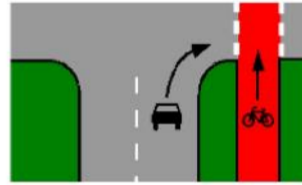
## Mobilität integriert

Die Mobilität der Flüchtlinge und Asylsuchenden ist ein wichtiger Teil der Integration und dabei kommt dem Fahrrad die größte Bedeutung zu. Nun unterscheiden sich die Verhaltensweisen der deutschen Verkehrsteilnehmer doch wesentlich von dem, was die Neuankömmlinge in ihren Heimatländern gewohnt waren. Auch der Umfang und die Komplexität der Verkehrsregeln ist wesentlich größer. Die Unerfahrenheit im deutschen Straßenverkehr hat deshalb bereits zu gefährlichen Begegnungen geführt. Der ADFC hat Schulungsmaterialien bereitgestellt, und in Zusammenarbeit mit den vielen Helferkreisen haben wir im gesamten Bodenseekreis Schulungen durchgeführt. Bei Dunkelheit nicht ohne Licht zu fahren, auf den Gehwegen das Vorrecht

der Fußgänger zu beachten und Radwege nicht in der falschen Richtung zu benutzen, sind einige der Punkte, bei denen Unkenntnis bestand. Ein ganz wichtiger Aspekt ist der tote Winkel großer Lastwagen, die einen bedeutenden Anteil des Verkehrs ausmachen. Mit einem Video wurde eindrucksvoll demonstriert, wie groß der Bereich ist, den der Lastwagenfahrer beim Rechtsabbiegen nicht einsehen kann und welche Gefahrenzonen Radfahrer vermeiden müssen. Flyer, die die Verkehrsregeln in den Sprachen der Herkunftsländer erklären, wurden ausgeteilt. Spendenfahräder werden, auch mit Unterstützung des ADFC, verkehrssicher gemacht und über die Helferkreise verteilt. Die Teilnahme an einem Kurs berechtigt dazu, ein Fahrrad zu bekommen. kh

### أنتباه: سيارات منعطفه يمينا

سائقو الناقلات او السيارات المنعطفون  
يمينا غالباً لا يرون سائقو الدرجات الذين  
يعبرون الشارع.



لذلك من المهم التاكيد دائما من ان سائقي السيارات المنعطفة  
لاحظوك, حتى وان كانت الاولوية في العبور لك. في حال لم تكن  
متأكد أنتظر!

In ADFC-Schulungsunterlagen für Flüchtlinge und Asylsuchende wird in verschiedenen Sprachen über wichtige Regeln für Radfahrer informiert.

## Sommerfest

Ende September 2016, begünstigt vom schönen Altweibersommerwetter, richtete der ADFC sein Mitglieder-Sommerfest im Garten des Kreisvorsitzenden aus. Von Regen war und breit keine Spur, so dass das aufgestellte Zelt als willkommener Schattenspende dienen konnte. Für das leibliche Wohl war mit frisch gezapftem Fassbier, Gegrilltem, Salaten und Kuchen vollauf gesorgt. In lockerer Atmosphäre war Raum für nette Gespräche, lebhaft Diskussionen und intensiven Erfahrungsaustausch. Mit hereinbrechender Dunkelheit wurde ein Lagerfeuer entzündet und in gemütlicher Runde zog sich der Abend dann doch länger hin als mancher gedacht hatte. Der große Erfolg verlangt nach Wiederholung im nächsten Jahr, wobei der späte Termin im Herbst sich als durchaus vorteilhaft erwiesen hat. kh



Beim ADFC-Sommerfest im Garten von Karl Honnen.



## Impressum

### Der Radler am See

Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis

Ausgabe 24, 2017

#### Herausgeber:

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

V.i.S.d.P.: Karl Honnen

Redaktion: Bernhard Glatthaar

#### Texte:

Karl Honnen (kh), Stefan Heiland (sh),  
Gunthild Schulte-Hoppe (gs), Bernhard  
Glatthaar (bg), Stefan Valentin (sv),  
Anita Wilhelm (aw), Karin Gragert (kg),  
Margarete Bareis (mb), Ralf Seuffert  
(rs)

#### Fotos / Grafiken:

Bernhard Glatthaar, Karl Honnen,  
Gunthild Schulte-Hoppe, Karin Gragert,  
Margarete Bareis, Martin Hulin, Marco  
Walter, Vera Zahner

Anzeigen: Petra März

Layout: Bernhard Glatthaar

Druck: Druckhaus Müller

#### Auflage:

1400 (FN), 300 (KN), 300 (RV)

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

**BULLS** **CUBE** **SCOTT** **FLYER** **KTM** u.v.m.






Über  
8.000  
[€]-Bikes  
am Lager



Radolfzell | Konstanz | Gottmadingen | FN-Immenstaad

- » **E-Bike Center**  
in Radolfzell und **NEU** in FN-Immenstaad
- » **Riesige Auswahl** an  
unseren **4 Standorten** auf insgesamt  
**6.000m²** Ausstellungsfläche
- » **Lagerverkäufe**  
in **Konstanz** und **Gottmadingen**
- » **Große Leihradflotte**  
mit über **390** Leihrädern davon **90** Leih-E-Bikes
- » **Online-Shop**  
[www.fahrradlagerverkauf.com](http://www.fahrradlagerverkauf.com)

E-Bike Center FN-Immenstaad | Gehrenbergstraße 1b | 88090 Immenstaad  
Telefon 07545 - 7499984 | [www.zweirad-joos.de](http://www.zweirad-joos.de)

KOGA FOCUS MERIDA +STROMER RIESE & MÜLLER cervélo

  
 Mobil mit Bus und Bahn

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

- Kostenlose Radmitnahme
- Alle Infos unter:  
[www.radexpress-oberschwaben.de](http://www.radexpress-oberschwaben.de)

www.bodo.de

Verkehrstage Radexpress

752 Aulendorf - Bad Wurzach:

30. April, 1./14./21./28. Mai,  
4./11./18. Juni, 2./9./30. Juli, 13./27.  
August, 17. September, 1./8. Okt.

754 Aulendorf - Pfullendorf:

7./14./25. Mai, 5./15./25. Juni,  
16./23. Juli, 6./20. August,  
3./10./24. Sept., 3./15. Okt., 9. Dez.