



Alternative für viele Teile des Bodenseeradwegs, die Fahrradstraße Foto:www.pd-f.de / David Koßmann

Bodenseeradweg

BODENSEEKREIS. Wer sich im Sommer entlang des Bodensees bewegt kennt das Problem. Auf engen Straßen drängen sich Familien mit Kindern mit Roller und Badeschlauchboot, Senioren beim Spaziergang, Radfahrgruppen auf Seeumrundung, Rennradfahrer und viele andere mehr. In den Ortsdurchfahrten kommen dann noch Pkws von Anliegern und Hotelgästen und Lieferanten mit Lkws dazu. Statt Erholung, unbeschwertem Weg zur Arbeit oder sportlicher Betätigung findet mancher nur Frust und Ärger. Ein wenig gegenseitige Rücksichtnahme würde völlig ausreichen um jedem ganz ungestört seiner Betätigung nachgehen zu lassen. Das scheint aber unsere Mentalität nicht zuzulassen, wir brauchen Regeln.

Als ein Beispiel sei hier nur Hagnau genannt. Der gesamte Bereich entlang des Sees ist als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen:

Hier gilt:

- Kinderspiele sind überall erlaubt
- Schrittgeschwindigkeit
- Fahrzeugführer dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern
- Fußgänger dürfen Fahrverkehr nicht unnötig behindern

Das sollte doch eigentlich ausreichen, um die gegenseitige Rücksichtnahme zu verlangen, zu überprüfen und auch durchzusetzen. Bei Problemen ist es erforderlich, mit Ordnungskräften für die Einhaltung dieser Regeln zu sorgen. Stattdessen hat die Gemeinde versucht, die Verkehrsteilnehmer mit einem Sammelsurium an Zusatzschildern zu beeindrucken. Man hat jetzt wohl eingesehen, dass dies ein untauglicher Ansatz ist und scheint zu beabsichtigen, hier in den Sommermonaten eine Fußgängerzone einzurichten. Mit den passenden zeitlichen Einschränkungen, um Lie-

ferverkehr und Fahrradpendler angemessen zu berücksichtigen, ist dies sicher der richtige Weg.

Ein weiteres benachbartes Teilstück des Bodenseeradwegs ist die Strecke zwischen dem Campingplatz Hagnau und dem Ortseingang Immenstaad. Nicht nur im Sommer wird der Verkehr hier von Radfahrern dominiert. Der Hauptstörfaktor allerdings sind Autofahrer, die den Stau auf der B31 umfahren wollen und trotz Tempolimit 30km/h sehr schnell fahren, um den potentiellen Zeitgewinn auch realisieren zu können.

Hier drängt sich die Einrichtung einer Fahrradstraße geradezu auf. Dies würde den Touristen Ruhe verschaffen, den Fahrradpendlern eine stressfreie Fahrt zur Arbeit erlauben und hätte nur unerheblichen Einschränkungen für den motorisierten Verkehr zur Folge. Der ADFC hat die Einrichtung solcher Fahrradstraßen bei der Verwaltung angeregt und wird dies weiter intensiv verfolgen.

Inhalt

Bodenseekreis.....	2-3
Ravensburg.....	4
Konstanz.....	5
Friedrichshafen.....	6-7
Weiteres.....	8

200-Jahr Jubiläum

BODENSEEKREIS. Zum 200. Geburtstag des Fahrrads hatte der ADFC Bodenseekreis am Sonntag, 12.3.2017 zusammen mit dem „Verein historischer Fahrräder“ und dem „Deutschen Fahrradmuseum“ zur Ausstellung „200 Jahre Fahrrad“ ins GZH eingeladen. **Seite 2 >>**



Foto:www.pd-f.de / Thomas Geisler

Fahrradkurier für Konstanz

KONSTANZ. Briefe, Päckchen, sogar Pakete und Größeres kann der Radkurier „FAKT“ (Fahrradkurier und Transport Konstanz, www.fakt-kn.de) im ganzen Stadtgebiet schnell und umweltschonend transportieren. **Seite 5 >>**

Im Interview

Jan Zeitler, Oberbürgermeister Überlingen im Interview mit Karl Honnen.

„... Jeder soll dann selbst entscheiden können, wie er mobil sein möchte“



Jan Zeitler legt im Interview dar, wie er die Entwicklung der Mobilität in Überlingen sieht und welche Bedeutung er dem Radfahren, auch in Hinsicht auf die Landesgartenschau 2020, beimisst. **Seite 8 >>**

Radhaus aufgestellt

RAVENSBURG. Am 8.4.2017 wurde in Anwesenheit von den Ministern Winfried Hermann und Manfred Lucha der Bau des Radhauses am Bahnhof Ravensburg mit dem Spatenstich gestartet. Dabei handelt es sich um ein automatisches Hochregal-Lager für Fahrräder nach einem Vorbild in Offenburg. 2017 konnte es nicht mehr in Betrieb gehen. Geplant ist nun eine Testphase im Februar 2018. Voraussichtlich wird es für März und April ein Schnupperangebot geben. **Seite 4 >>**

Fahrrad Klima Test 2016

BODENSEEKREIS. Wie fahrradfreundlich ist ihre Stadt? Diese Frage stellte der ADFC im Herbst 2016 beim bundesweiten Fahrradklima-Test. Um in die Auswertung zu kommen, musste eine Stadt eine Mindestanzahl an eingereichten Fragebögen erreichen. Dies gelang im Boden-

seekreis in Friedrichshafen, Markdorf, Tettang, Überlingen und Immenstaad. In allen fünf Städten im Bodenseekreis wurde die Fahrradwegweisung als gut bewertet. Vernichtend fällt das Urteil dagegen über die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr aus. **Seite 6 >>**

Karlstraße nicht geöffnet

TETTANG. Am 25.11.2017 wurde nach 6-monatiger Bauzeit und einem Einsatz von 4,8 Millionen Euro die neu gestaltete Karlstraße mit Musik und Ansprachen feierlich eröffnet. Ziel dieser aufwändigen Maßnahme war, die dreibahnige Blechlawine aus fahrenden und parkenden Autos abzustellen, Platz

für Menschen zu schaffen und Lebens- und Aufenthaltsqualität für Bürger und Kunden zu verbessern. Umso größer war die Enttäuschung, am Tag der Eröffnung festzustellen, dass die Karlstraße weiterhin aus südwestlicher Richtung für den Radverkehr gesperrt bleibt. **Seite 7 >>**

200 Jahre Fahrrad

FRIEDRICHSHAFEN Zum 200. Geburtstag des Fahrrads hat der ADFC Bodenseekreis am Sonntag, 12.3.2017 zusammen mit dem „Verein historischer Fahrräder“ und dem „Deutschen Fahrradmuseum“ zur Ausstellung „200 Jahre Fahrrad“ ins GZH eingeladen. „Das Interesse der Bevölkerung war riesig, wir sind sehr zufrieden“ freute sich Ralf Hoppe (ADFC), der die Veranstaltung zusammen mit Georg Schmitz vom Verein Historischer Fahrräder organisiert hat. Ausgestellt waren 45 Fahrräder, die die Entwicklung des Fahrrads von der Draisine über das Hochrad bis zum modernen Lastenrad verdeutlichten. Georg Schmitz beeindruckte die Besucher bei den von ihm angebotenen Führungen mit seinem Fachwissen. Bei den jungen Besuchern waren die Ausprobieräder des Deutschen Fahrradmuseums beliebt, die auf der Außenterrasse des GZH genutzt werden konnten. Begeistert war Mona Buchmann vom Deutschen Fahrradmuseum:

nehmen, der Ausstellung einen Besuch abzustatten. Bürgermeister Andreas Schmid aus Meckenbeuren nutzte die Gelegenheit und wurde Mitglied beim ADFC. Roland Merz (ADFC) und sein Team codierten Fahrräder, Stefan



MdL Hoher im Gespräch mit Ralf Hoppe Foto: Gunthild Schulte-Hoppe

Huber (ADFC) beantwortete Fragen zu Lastenrädern. Stark nachgefragt waren auch die Informationsmaterialien des ADFC. Arthur und Sabine Wetzel vom ADFC informierten über GPS-



Georg Schmitz beantwortet Fragen zu jedem Detail Foto: Gunthild Schulte-Hoppe

„In diesen tollen Räumlichkeiten kommen die Fahrräder sehr gut zur Geltung, solche Möglichkeiten der Präsentation würde ich mir öfter wünschen.“ Freuen konnten sich die Veranstalter auch über die vielen Gäste aus der Politik: FDP-Landtagsabgeordneter Karl Hoher informierte sich bei Karl Honnen, Kreisvorstand des ADFC über aktuelle Themen rund ums Rad. Auch Baubürgermeister Stefan Köhler, Friedrichshafen ließ es sich nicht



Nachbau der Draisine Foto: Gunthild Schulte-Hoppe

gesteuertes Radfahren. Ralf Hoppe freute sich über die positiven Rückmeldungen vieler Besucher und das große Interesse: „Radfahren begeistert die Menschen und zeigt, dass Friedrichshafen mit seinem Radverkehrskonzept auf dem richtigen Weg ist. Unsere Veranstaltung ist auch ein kleines Dankeschön an unsere Stadt.“



BM Andreas Schmid diskutiert das Radwegenetz Foto: Gunthild Schulte-Hoppe

Text: Ralf Hoppe

Interview mit Jan Zeitler

Jan Zeitler ist seit dem 2. Februar 2017 Oberbürgermeister der Stadt Überlingen und beantwortet Fragen des ADFC Kreisvorsitzenden Karl Honnen.



ADFC: Herr Zeitler, welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?

Zeitler: Seit meiner Kindheit bin ich ein begeisterter Radfahrer, mit Beginn meiner Studienzeit auch Mountainbike-Fahrer auf befestigten Wegen. Radfahren verschafft meiner Frau und mir einen wunderbaren Ausgleich zum Arbeitstag. Aktuell beschäftigen wir uns privat mit dem Thema „E-Bike“, sind uns aber noch nicht ganz schlüssig, ob wir tatsächlich umsteigen werden.

ADFC: In Überlingen wird gerne und viel Rad gefahren. Wie können wir noch mehr Menschen für das Fahrrad begeistern?

Zeitler: Müssen wir das? Mein Ziel ist es, jedem die von ihm bevorzugte Mobilitätsform anzubieten. Fußgängern und Radfahrern eine adäquate Infrastruktur, Nutzern des ÖPNV gute Konditionen und angemessene Taktung sowie Autofahrern passende Einfahr- und Parkmöglichkeiten. Jeder soll dann selbst entscheiden können, wie er mobil sein möchte. Ich glaube aber, dass das Fahrrad in der Gesamtschau nach und nach weitere Anhänger finden wird.

ADFC: Die Umsetzung des 2015 beschlossenen Verkehrskonzepts und die Landesgartenschau 2020 werden größere Änderungen für die Radverkehrsführung mit sich bringen. Die Radfahrer erhoffen sich, dass im Zuge dieser umfangreichen Baumaßnahmen die Attraktivität des Radfahrens im Überlingen großen Aufschwung erfährt. Was sind aus Ihrer Sicht die Herausforderungen der Umsetzung dieser Konzepte in den nächsten Jahren?

Zeitler: Zur Landesgartenschau 2020 werden wir in der neuen Bahnhofstraße den Fahrradstreifen voll nutzen können. Bis zur Fertigstellung des Parkhauses Therme im Jahr 2020 wird dieser noch temporär für Parkplätze be-

reitgestellt, um den enormen Parkdruck nach Wegfall des Parkplatzes am Bahnhof Therme (dem zukünftigen Landesgartenschauengelände) etwas zu kompensieren. 2018 werden wir die Möglichkeiten des Umbaus der Hafenstraße für Radfahrer beraten und beschließen. Wir gehen von einer Fertigstellung der erforderlichen Tiefbauarbeiten bis zur Landesgartenschau aus, so dass auch dieser wichtige Baustein des Radverkehrskonzept umgesetzt sein wird. Ziel muss es sein, Radfahrern eine vernünftige West-Ost-Verbindung durch Überlingen anzubieten. Herausforderung wird dabei, wie es mit der Jakob-Kessenring-Straße weitergehen könnte. Da wir bei der Umsetzung des bestehenden Verkehrskonzeptes alle Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und motorisierte Verkehrsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigen möchten, könnte ich mir hier einen gemeinsamen Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer vorstellen.

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

Zeitler: Der ADFC ist in allen Fragestellungen zum Thema „Radfahren“ ein kompetenter Ansprechpartner. Ich erhoffe mir einen konstruktiven Austausch und eine gute Zusammenarbeit.

s Sportradle

> Beratung
> Verkauf
> Service

Ihr kompetenter Paterner, für die Fortbewegung auf zwei und mehr Rädern.

Unsere Marken:

Pedelec und S-Pedelec:
RIESE & MÜLLER
MOUSTACHE

City | Urban | Mountain Bikes:
BREEZER | **VELDORVILLE**
UNIVEGA | **RALEIGH**
KOLLUS

Leasing Partner:
JOBRAD
 BUSINESSBIKE

Senioren und Sonderfahrzeuge:
HPVELOTECHNIK
HASE BIKES | **draisin**

Kinderfahrzeuge:
leggero | **SCOOOL**
CROOZER | **m-iro**

we are mobility

's Sportradle
 Inhaber Bernd Rimmele
 Meersburgerstr. 27
 88090 Immenstaad
 Tel.: 07545/14444
 mail: info@sportradle.de

Fahrrad Klima Test 2016

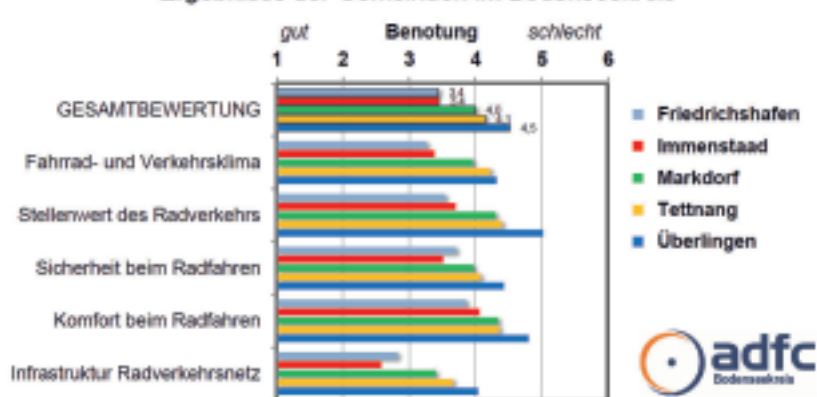
BODENSEEKREIS. Wie fahrradfreundlich ist ihre Stadt? Diese Frage stellte der ADFC im Herbst 2016 beim bundesweiten Fahrradklima-Test. Über 120.000 Personen aus allen Altersgruppen haben an der Befragung bundesweit teilgenommen und die fahrradfreundlichkeit ihrer Städte und Gemeinden bewertet. Um in die Auswertung zu kommen, musste eine Stadt eine Mindestanzahl an eingereichten Fragebögen erreichen. Dies gelang im Bodenseekreis in Friedrichshafen, Markdorf, Tett nang, Überlingen und Immenstaad.

„Die meisten Bewertungen der hiesigen Radler bestätigen die uns bekannten Vorzüge und Defizite der fünf Kommunen“, kommentiert Karl Honnen vom ADFC-Kreisvorstand die Ergeb-

nisse. „Die Durchschnittsnote allein ist aber nicht aussagekräftig, man muss auf die Antworten der einzelnen Fragen schauen und sie mit Städten vergleichbarer Grössenordnung vergleichen.“ Für die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung geben die weniger gut bewerteten Themenfelder wertvolle Hinweise auf mögliche Verbesserungen.

An zwei Beispielen der insgesamt 27 Fragen ist erkennbar, dass die einheimischen Radler die positiven und negativen Rahmenbedingungen realistisch einschätzen: In allen fünf Städten im Bodenseekreis wurde die Fahrradwegweisung als gut bewertet. Damit wurde die seit 10 Jahren existierende kreisweite Beschilderung von den Radlern positiv gewürdigt. Vernichtend fällt das Urteil

ADFC-Fahrradklimatest 2016
Ergebnisse der Gemeinden im Bodenseekreis



Grafik: Bernhard Glatthaar

Gutes Konzept durch späte Einwände ruiniert

TETT NANG Am 25.11.2017 wurde nach 6-monatiger Bauzeit und einem Einsatz von 4,8 Millionen Euro die neu gestaltete Karlstraße mit Musik und Ansprachen feierlich eröffnet. Betont wurde immer wieder, dass es Ziel dieser aufwändigen Maßnahme war, die dreibahnige Blechlawine aus fahrenden und parkenden Autos abzustellen, Platz für Menschen zu schaffen und durch erhöhte Lebens- und Aufenthaltsqualität Bürger und Kunden in eine lebendige Innenstadt zu locken. Hierzu ge-

hörte auch, dass der Gemeinderat 2016 mit der Verabschiedung des Radverkehrskonzeptes beschlossen hatte, dass die Karlstraße als Einbahnstraße für den Radverkehr in der Gegenrichtung geöffnet werden sollte.

Umso größer war die Enttäuschung, am Tag der Eröffnung festzustellen, dass die Karlstraße weiterhin aus südwestlicher Richtung gesperrt bleibt. Die Nachfrage des ADFC ergab, dass von Seiten des Regierungspräsidiums, der unteren

Verkehrsbehörde und der Polizei Einwände erhoben wurden, die sich auf die Breite der Fahrbahn und die früher festgestellte Verkehrsbelastung einschließlich des Busverkehrs gründen. Radfahrer in Richtung Bärenplatz müssen also weiterhin entweder schieben oder größere Umwege in Kauf nehmen. Nachdem auch die Durchfahrt durch das Torschloss gesperrt und das Kronengässle zu steil sind, bleibt den Radfahrern nur, über den höchst problematischen Knoten Martin-Luther- Straße / Lindauer Straße zu radeln. Dies wird sicher nicht den Anteil derer erhöhen, die mit dem Rad statt dem Auto in die Stadt fahren und auf diese Weise zu einem lebens- und lebenswerten Stadtklima beitragen könnten.

Bleibt zu hoffen, dass in dieser Angelegenheit das letzte Wort noch nicht gesprochen ist und dass nicht wieder, wie schon an anderen Stellen im Bodenseekreis, eine Maßnahme, die den motorisierten Individualverkehr zu Gunsten des Radverkehrs reduzieren soll, mit dem Hinweis auf die zu hohe (Auto-) Verkehrsbelastung abgelehnt wird.

Text: Stefan Heiland



Platz für Parkplätze aber nicht für Radfahrer in Gegenrichtung

Foto: Stefan Heiland

dagegen über die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr aus: Die Benotung ist in allen fünf Kommunen schlechter als eine 4,5 – in einer Prüfung fällt man damit durch. „Die mangelhaften Beförderungsbedingungen für Fahrräder auf der Südbahn und der Bodenseegürtelbahn sowie die fehlende Barrierefreiheit vieler Bahnhöfe sind die Ursache für dieses Urteil“, ist Karl Honnen überzeugt. „Für eine Tourismusregion ist dies eine alarmierende Bewertung, die einen dringenden Handlungsbedarf aufzeigt.“

In allen fünf Kommunen wurde die Erreichbarkeit des Stadtzentrums gut bewertet und das Fahrrad als zügiges Verkehrsmittel in der Stadt geschätzt. Für den ADFC ist dies der Beweis für die große Bereitschaft der Bevölkerung, das Rad für ihre Alltagswege und in der Freizeit zu benutzen. Für die Kommunen sollte dies ein Ansporn sein, dieses Potential zu nutzen und die Innenstädte für Radfahrer noch attraktiver zu machen, denn Fahrradfreundlichkeit bringt viele Kunden in die Stadt und fördert die Lebensqualität.

Text: Bernhard Glatthaar

Das neue Radhaus

Im Rahmen eines Mobilitätstags wurde am 8.4.2017 unter anderem mit den Ministern Winfried Hermann und Manfred Lucha der Bau des Radhauses am Bahnhof Ravensburg mit dem Spatenstich gestartet. Dabei handelt es sich um ein automatisches Hochregal-Lager für Fahrräder nach einem Vorbild in Offenburg. Wegen Verzögerungen beim Innenausbau konnte das Parkhaus 2017 nicht mehr in Betrieb gehen. Geplant ist nun eine Testphase im Februar 2018. Voraussichtlich für März und April wird es ein Schnupperangebot geben: 2 Monate zum Preis von einem, d.h. 12,50 Euro für beide Monate. Danach strebt die TWS Jahresverträge zum Preis von 150 Euro an, die im ersten Jahr um 20% reduziert werden, d. h. auf 120 Euro. Für den ADFC geht mit dem Radhaus ein lang gehegter



Das radhaus ravensburg

Foto: Martin Hulin

Wunsch in Erfüllung, denn gerade für Pendler stellt die Kombination aus Zug- und Radfahren eine lohnende Alternative zum täglichen Stau dar.

Text: Martin Hulin

Ravensburg: Langer Weg zur Fahrradfreundlichkeit!?



Absolut positiv: Direkte Radführung mit weniger Ampeln – Kreuzung Garten-/Ulmer Straße Foto: Stefan Valentin

Die Stadt Ravensburg ist Mitglied der AGFK Ba-Wü, der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg. Zum angestrebten Zertifikat gehören „harte Faktoren“, also Investitionen in die Hardware, wie durchgehende, attraktive Radverkehrsanlagen, genügend Abstellanlagen, an denen Räder sicher angeschlossen werden können, oder Ampeln, die für den Radverkehr optimiert sind. Auch „weiche“ Faktoren tragen wesentlich zum guten Fahrradklima bei: Wird Falschparken auf Radwegen verfolgt? Ist eine Radmitnahme im Zug und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln möglich? Werden Imagekampagnen und Aktionen durchgeführt, um für das gesunde und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu werben? Ravensburg ist in vielerlei Hinsicht auf einem guten Weg. „Radhaus“ (Fahrradparkturm am Bahnhof), E-Bike-Leihsystem, Oberbürgermeister und Verwaltungsleute, die sich fürs Radfahren engagieren, neue Schutzstreifen, Radwege, umgestaltete Kreuzungen und einiges mehr zeugen davon. Einige Beispiele haben wir in den letzten Jahren hier vorgestellt. Ganz aktuell wurde die Kreuzung Gartenstraße / Ulmer Straße an der Stadtgrenze zu Weingarten so umgestaltet, dass Radfahrer Richtung Zentrum Ravensburg maximal einen Zwischenstopp einlegen

müssen, um die Kreuzung zu überqueren, gegenüber bis zu drei zuvor. Dass Licht und Dunkel oft nah beieinander liegen, bewahrt sich keine 300m entfernt am Hauptradweg Richtung Oberschwabenhalle: Dort soll der Radler an einer Baustellenausfahrt durch Schilder und Schikanen zum Absteigen gezwungen werden. Ein absolutes No-Go für eine fahrradfreundliche Stadt. Vergleichbar wäre dies, wenn KFZ mitten auf der Autobahn eine Stopfstelle wegen einer „gefährlichen“ Baustellenausfahrt vorfinden würden. Die aktuelle Regelung mag eine Begründung haben, durchaus hätte aber eine akzeptablere Lösung gefunden werden können. Soviel zum Wunsch nach Gleichberechtigung des Radverkehrs. Der Weg bis zur Fahrradfreundlichkeit in allen Köpfen scheint noch länger zu sein...

Text: Stefan Valentin



No-Go: „Radfahrer absteigen“ an der Baustelle, auch an der Ulmer Straße Foto: Stefan Valentin

RIESE & MÜLLER

Das Herz schlägt höher. Nicht schneller.

Charger
 • Bosch CX-Motor
 • Versteckte Züge
 • Bis zu 300% Tretunterstützung



Liebfrauenstr. 39 | 88250 Weingarten | www.bici-weingarten.de
 Di. – Fr.: 9.30 – 12.30, 14.30 – 18.30 Uhr, Sa.: 9.30 – 14.00 Uhr

BICI | Wir wissen Rad

Pedelec-Verleih der TWS in Ravensburg: Gute Idee schwach umgesetzt



Mühsamer Anstieg zur Veitsburg Foto: Martin Hulin

Man kann die Pedelecs lediglich an den Verleihstationen mieten und zurückgeben. Es sind aber nur wenige Stationen von Weingarten bis zur Weststadt geplant, nicht aber am Freibad oder in den umliegenden Gemeinden wie Grünkraut, Berg, Schlier oder Waldburg. Damit ist das Angebot zu teuer für Touristen (1,50 €/30 Minuten). Für diese Zielgruppe sollten attraktive Halbtages- und Tages-Tarife angeboten werden. Wir hoffen, dass die TWS unsere Empfehlungen beherzigt und das Konzept anpasst, damit die Leih-Pedelecs ein Erfolg werden.

Text: Martin Hulin

Die Technischen Werke Schusental beabsichtigen ein Netz von Verleihstationen für Pedelecs in Ravensburg und Weingarten aufzubauen. Bislang gibt es eine Verleihstation am Bahnhof Ravensburg. Derzeit testen mehrere Testpersonen den Leihvorgang, die Fahrräder, die Rückgabe und die Abrechnung, darunter auch einige ADFC-Mitglieder. Wir vom ADFC-Kreisverband Ravensburg finden es gut, dass man endlich auch in Ravensburg Fahrräder ausleihen kann. Bislang war das nicht möglich. Durch die Pedelecs ist ein müheloses Radeln auch bei leichten Steigungen möglich. So werden Fahrräder für Pendler und Gelegenheitsradler zu einem attraktiven Verkehrsmittel. Nähere Informationen gibt es unter www.velocity-ravensburg.de. Allerdings befürchten wir, dass das Angebot so, wie es derzeit von der TWS geplant ist, wenig angenommen wird: Die Fahrräder haben keinen Gepäckträger, sind sehr schwer (> 30 kg), haben keine Gangschaltung und sind daher für unsere Gegend mit steilen Bergen ungeeignet. Die Motorunterstützung ist für den Stadtverkehr zu stark, es gibt keine unterschiedlichen Unterstützungsstufen. Die Akku-Reichweite ist zu klein: mehrfach war der Akku nach 10 km leer; 50 km sollten unserer Meinung nach garantiert werden.

Mehr als Ritzel und Schaltmaben ...

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



Passte perfekt zum Jubiläum: Jost Rüegg aus Kreuzlingen mit seinem Hochrad Foto: Roland Lindenthal

200 Jahre Fahrrad am Bodensee?

Schwierig, hier am See ein Jubiläum zu feiern, das so gar nichts mit unserer Landschaft zu tun hat – besonders bei der Konkurrenz (Luther-Jahr/ Konzilsfeiern in Konstanz)! Und trotzdem erarbeiteten wir zusammen mit den Schweizer Freunden von ProVelo ein schließlich geglücktes „Event“ und trafen uns an der Grenze zwischen Konstanz und Kreuzlingen, hörten von kompetenter Seite, was beiderseits der Grenze los war im Jahre 1817 und fuhren mit ca. 40 TeilnehmerInnen quer und quer durch die beiden Städte, verglichen die verkehrspolitische Lage und die jeweilige technische Ausstattung diesseits und jenseits der Grenze und erlebten als Höhepunkt einen Besuch bei der „Tour de Suisse“, einer in Kreuzlingen ansässigen Fahrradfabrik, wo uns der Inhaber Reto Meyer gastfreundlich

bewirtete und kompetent die Geschichte der Firma, die Herausforderungen in der modernen (Fahrrad-)Welt erläuterte und uns sogar eine Kopie einer Draisine und ein originales Michaux-Rad zeigen konnte! Was will man mehr zum Thema 200 Jahre Fahrrad an einem solchen Jubiläumstag!

Text: Ralf Seuffert



Eine echte „Michauline“ aus den 1860er Jahren

Foto: Roland Lindenthal



ADFC und Provelo bei einer „Kreisdiskussion“

Foto: Roland Lindenthal



ADFC Konstanz und ProVelo Thurgau in Kooperation: Vera Zahner und Ralf Seuffert

Foto: Roland Lindenthal

Radverleih – Touren – Reparaturservice

Kultur-Rädle

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

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

Ein Fahrradkurier für Konstanz

Endlich! Nachdem ein erstes Projekt zum Transport von Dokumenten und Päckchen per Fahrrad vor einigen Jahren „eingeschlafen“ war, können sich KonstanzerInnen wieder Hoffnung machen: Briefe, Päckchen, sogar Pakete und Größeres kann der Radkurier „FAKT“ (Fahrradkurier und Transport Konstanz, www.fakt-kn.de) im ganzen Stadtgebiet schnell und umweltschonend transportieren. Ein echtes Desiderat in der verkehrsgeplagten Stadt an Rhein und See und ein Übergreifen der Fahrradbe-

geisterung vom Privatbereich auf die Ebene von Wirtschaft und Industrie: Wenn man sieht, wie groß der Zuspruch zu den privat nutzbaren Lastenrädern (TINK) in Konstanz ist, scheint es fast selbstverständlich, dass Firmen, Institutionen, Behörden, Arztpraxen und Labors ihre Dokumente und Lasten per Vélokurier versenden. Wünschen wir den beiden Firmeninhabern Vera Zahner und Eddie Kessler alles Gute und immer genug Luft in den Reifen!

Text: Ralf Seuffert

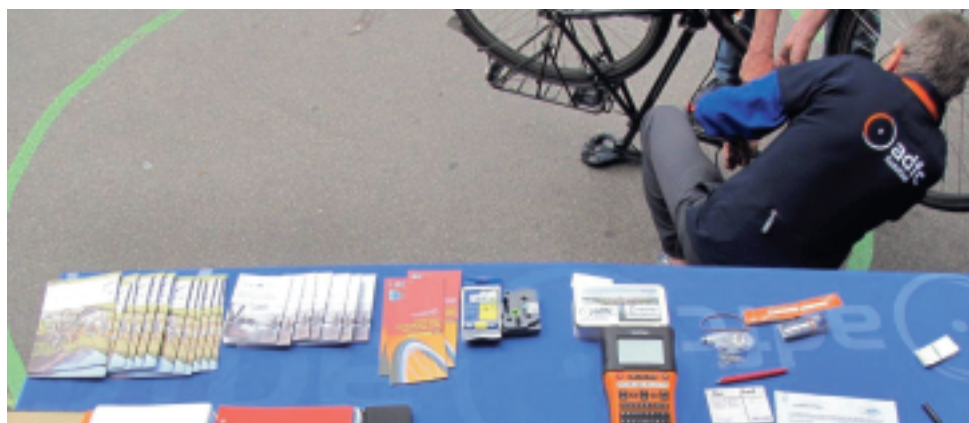
Ein Radschnellweg in unserer Region?

Man hört es immer wieder: ein Radschnellweg, wie man ihn aus Holland oder aus NRW kennt, ginge hier nicht - zu hügelig die Landschaft, zu eng die Verkehrsinfrastruktur, zu wenig Platz. Wer es aber nicht anpackt, erreicht nie, dass RadfahrerInnen z.B. auf dem Weg zur Arbeit zwischen Konstanz und Radolfzell schnell, sicher und bevorrechtigt an ihr Ziel gelangen. Jetzt wäre die Gelegenheit: die B33 wird in den nächsten Jahren autogerecht und mit vielen Schutzmaßnahmen, Galerien und Tunneln ausgebaut.

Jetzt könnte die Idee eines Radschnellweges gleich mit in die Planung und Ausführung gepackt werden, man muss nur wollen! Der ADFC bleibt hier zusammen mit dem VCD, BUND und NABU dran, damit nicht nur Autofahrer bequem fahren können, Anwohner ausreichend geschützt werden, sondern die vielen Pendler, die aufs Auto verzichten und mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, zu ihrem Recht kommen!

Text: Ralf Seuffert

Codieraktionen im Landkreis Konstanz



„Ordnung ist das halbe Codieren!“ Foto: Roland Lindenthal

Ein neues Liegerad, das hochwertige Pedelec, aber auch das ganz „normale“ Alltagsrad – egal welches Rad ich mein eigen nennen, ich rege mich fürchterlich auf, wenn mein geliebtes umweltfreundliches Fortbewegungsmittel geklaut wird. Eine Methode zur Sicherung ist neben einem guten Schloss die Codierung. Nachdem jahrelang der ADFC – Bodenseekreis da führend war und uns immer sehr vereinskameradschaftlich ausgeholfen hat, wollten und wollen wir es jetzt auch selber stemmen: v.a. die Ortsgruppe Radolfzell unter der Leitung von Hape Bürgel hat sich reingekniert und technisch aufgerüstet: ein Etiketten-Klebegerät wurde angeschafft und bei vielen Aktionen in Radolfzell und Konstanz den „Endverbrauchern“ ein Stückchen Sicherheit für das Rad mitgegeben. Klar, dass nun die Diskussion aufkommt, wie es technisch weitergeht: die Nagler-

Geräte sind sicher die natürliche Weiterentwicklung und geben wesentlich sichereren Schutz. Allein der Anschaffungspreis lässt uns noch verzweifeln, aber vielleicht finden wir genügend edle Spender, sodass wir im Jahr 2018 das Angebot des ADFC um ein interessantes Stück breiter machen können! Die Termine für 2018 sind im Jahresprogramm des ADFC Konstanz zu finden!

Text: Ralf Seuffert



„Die Radolfzeller Codierer in action“ Foto: Roland Lindenthal

Radlers Höhen und Tiefen

Ein Rückblick auf zwei Jahrzehnte städtische Förderung des Radverkehrs war das Thema der 26. Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ des ADFC Bodenseekreis.



Bericht der Seewoche 1995

Es begann 1992 öffentlichkeitswirksam mit der ersten verkehrspolitischen Radtour und Presseaktionen, in denen der ADFC Verbesserungen für Radfahrer einforderte.

Als Konsequenz reifte Mitte der neunziger Jahre in der Stadtverwaltung Friedrichshafen die Erkenntnis, dass eine Förderung des Radverkehrs unumgänglich sein würde. 1995 wurde der städtische Arbeitskreis Radverkehr gegründet, welcher seither in 149 Sitzungen Verbesserungen für Radfahrer diskutiert und die Umsetzung begleitet hat.



Fahrt über den Veloring
Foto: Bernhard Glatthaar

Paulinenstraße

Die für Radfahrer gefährlichsten Stellen in der Stadt befinden sich auf dem Radweg an der Paulinenstraße, stadtauswärts Richtung Ravensburg. Die zahlreichen Einmündungen über den Radweg, der durch Grünstreifen und parkende Autos von der Fahrbahn abgesetzt ist, führen zu vielen Unfällen, insbesondere bei Abbiegevorgängen von Autos. Schon seit



Der abgetrennte Radweg an der Paulinenstraße Foto: Karl Honnen

1996 fand ein öffentlicher Ideenwettbewerb statt, bei dem 500 Ideen aus der Bevölkerung eingingen. Darauf aufbauend entstand das erste städtische Radverkehrskonzept, erarbeitet vom Schweizer Ingenieurbüro Metron. Die Ideen von Metron waren für viele politische Vertreter und Verwaltungsmitarbeiter gewöhnungsbedürftig, denn die Planungen stellten das gewohnte autofixierte Denken in Frage.

Im Jahr 2000 beschloss der Gemeinderat das erste städtische Radverkehrskonzept. Die Umsetzung stellte sich von Anfang an als schwierig heraus, denn sowohl die zuständigen Ämter der Stadtverwaltung als auch der Gemeinderat taten sich schwer mit der Finanzierung und Priorisierung der Maßnahmen. Auch die personellen Ressourcen waren nie ausreichend, um die selbst gesteckten Ziele zu erreichen.

Nach Jahren der Stagnation bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wurde 2012 eine Fortschreibung durch das Planungsbüro VIA beauftragt. 2013 beschloss der Gemeinderat das zweite Radverkehrskonzept mit vielen kleinen Maßnahmen, aber auch großen Projekten wie ein Radschnellweg und der Veloring. Nichtinvestive Maßnahmen wie zum Beispiel die Öffentlichkeitsarbeit werden in Friedrichshafen traditionell kaum durchgeführt. Auch bei der Realisierung verkehrsrechtlicher Maßnahmen oder Führungen Baustellen für den Radverkehr, welche ohne hohe Investitionen realisiert werden können, besteht noch Verbesserungspotential. Auf eine ämterübergreifende Radverkehrsplanung, die Berücksichtigung des Fußverkehrs im Straßenverkehr und eine Vernetzung der Verkehrsmittel sollte zukünftig stärker geachtet werden. Der ADFC hält deshalb ein umfassendes Mobilitätskonzept und ei-



Diskussion am Veloring
Foto: Bernhard Glatthaar

ne daran ausgerichtete Struktur in der Stadtverwaltung für unverzichtbar, um diese wichtige Zukunftsaufgabe erfolgreich zu meistern.

Friedrichshafen hat in den letzten 20 Jahren im Vergleich zu anderen Städten in der Region zahlreiche beispielhafte Radverkehrsanlagen realisiert, welche die Verkehrssicherheit und der Attraktivität des Radfahrens erhöht haben. Gleichzeitig fehlt oftmals an entscheidenden Stellen – vor allem an größeren Verkehrsknoten – eine sichere Radverkehrsführung, so dass kein sicheres durchgehendes Radnetz in der Stadt besteht. Die subjektive Gefährdung ist insbesondere für Kinder und Senioren ein Hemmnis, das Rad öfters für Alltagswege zu benutzen.

Bei der Radtour wurden sowohl gute Beispiele für Radverkehrsanlagen als auch Handlungsbedarf an problematischen Stellen besichtigt und diskutiert. Die Bandbreite reichte von ersten Maßnahmen des Metron-Radverkehrskonzeptes aus dem Jahre 2000 bis zu laufenden Projekten wie der Veloring am Bodensee-Center. An den Stationen wurden Markierungen, Fahrbahnoberflächen, Fahrradabstellanlagen, Wegweiser und vieles mehr diskutiert.

Text: Bernhard Glatthaar

Parken hat hier offensichtlich einen so hohen Stellenwert, dass eher eine Vielzahl von Radunfällen in Kauf genommen wird als das Abstellen der Autos in Hausnähe zu erschweren.

Alternativ könnte der Randstreifen so gestaltet werden, dass die Parkplätze an anderer Stelle erhalten bleiben. Diese allerdings kann man nicht mit einfachen Mitteln erstellen wie das für einen Radfahrstreifen möglich ist. Für Parkplätze hält die Verwaltung eine größere Lösung erforderlich, die die Kosten vervielfacht. Das wiederum sind die Radfahrer der Stadt nicht wert. Es scheint so, dass erst die Finanzierung der komfortablen Parkplätze gesichert sein muss, bevor die Verwaltung daran geht, diese Gefährdungsstellen zu beseitigen.

Text: Karl Honnen



VEP

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) soll 2018 beschlossen werden, ein Zwischenbericht liegt inzwischen vor. Die zu Grunde liegende Zielsetzung hält der ADFC allerdings für völlig unzureichend. Der Anteil des Umweltverbundes, also des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs, soll von heute 43 auf nur 50 Prozent erhöht werden. Unsere Nachbarstadt Konstanz hatte bereits 2007 einen um 10 Prozentpunkte höheren Anteil des Umweltverbundes von 60 Prozent. Dort wurde sogar noch ein Steigerungspotential des Umweltverbundes von weiteren 20 Prozentpunkten ermittelt. Darüber hinaus verstößt Friedrichshafen mit seiner Zielsetzung gegen die selbst gesteckten Ziele seines eigenen Energie- und Klimaschutzkonzeptes, das eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 30 Prozent bis 2030 vorgibt. Hier ist eine sehr viel ambitioniertere Zielsetzung nicht nur möglich sondern unumgänglich.

Schwerpunktmäßig wird im VEP die Innenstadt betrachtet. Eine wirksame Lenkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch ein innovatives Parkleitsystem kann die Erreichbarkeit der Parkhäuser in der Innenstadt wesentlich verbessern, während gleichzeitig unnötiger Durchgangsverkehr ferngehalten wird. Dies wird die Attraktivität der Innenstadt, gerade auch für Kunden der Geschäfte, wesentlich erhöhen.

Die Ortschaften werden jedoch kaum berücksichtigt. Gerade hier liegt jedoch großes Potential für den Umweltverbund. Da ist zum einen der rekordverdächtig niedrige Anteil des öffentlichen Verkehrs von fünf Prozent am Gesamtverkehr. Mit einer besseren Taktfrequenz ließe der sich leicht um ein Vielfaches steigern. Zum anderen fehlen attraktive Radwegverbindungen in die Stadt. Vorhandene Wege sind oftmals durch Abkürzungsverkehr der Autofahrer beeinträchtigt. Der ADFC fordert auch für den Radverkehr ein Vorhaltsnetz, wie es im VEP für den Kfz-Verkehr bereits definiert wurde, um attraktive Wege für die Radfahrer zu sichern.

Text: Karl Honnen

Eröffnung des ersten Teilstücks des Velorings



Karl Honnen bei der Ansprache mit Bürgermeister Stefan Köhler Foto: Gunthild Schulte-Hoppe



Schnitt des Eröffnungsbands Foto: Gunthild Schulte-Hoppe



Infostand des ADFC Foto: Gunthild Schulte-Hoppe

Am Samstag den 9.09.2017 wurde der erste Teil des Velorings unter Beisein unseres Vorsitzenden Karl Honnen eröffnet. Der ADFC unterstützte die Veranstaltung mit einem Infostand und einer Codieraktion. Die Stadt Friedrichshafen übernahm dankenswerterweise die Gebühren für das Fahrrad-Codieren. Nach Fertigstellung aller Abschnitte wird dieser dann 7 Kilometer lange Radschnellweg in einem Halbkreis das Klinikum, die vielfältigen Einrichtungen des Fallenbrunnens, die Industriegebiete nördlich der Kernstadt, den Sportpark und das Bodenseecenter verbinden.

So froh wir sind, dass dieses ambitionierte Projekt begonnen wurde, werden wir noch lange auf die Fertigstellung der wichtigsten Abschnitte des Velorings, die Hochtrassen über den Colsmannknoten und den Kreisverkehr Ehlersstraße, warten müssen. Ohne diese aufwändigen Bauwerke wird er die beabsichtigte Funktion aber nicht erfüllen können. Hier müssen wir auf den Gemeinderat einwirken, damit dieser die benötigten finanziellen Mittel bereitstellt. Genauso werden wir natürlich darauf achten, dass im Schatten dieses Großprojekts die kleinen wichtigen Maßnahmen nicht unterbleiben. Einige Kritikpunkte waren allerdings gleich offensichtlich. Nun lassen sich Provisorien in der



Die unsinnige Führung des Velorings an einem der Kreisverkehre Foto: Karl Honnen

Übergangszeit sicher nicht vermeiden, allerdings sind die Querungen der Straßen auch für eine Übergangszeit so nicht akzeptabel. An den Kreisverkehren war die Führung des Radverkehrs bisher auf der Fahrbahn und dies ist für die bereits bestehenden Radwege und Schutzstreifen auch so beibehalten worden. Diese Führung entspricht den Standards und ist völlig unproblematisch. Für den Veloring wurde eine ganz andere Regelung gewählt, die die Funktion des Velorings konterkariert: untergeordnet und parallel zum Zebrastreifen. Der Radfahrer auf dem Veloring wird somit schlechter gestellt als die Radfahrer, die im Querverkehr

die Fahrbahn des Kreisverkehrs nutzen. Dies ist auch Verkehrsminister Hermann bei seinem Eurobike Besuch aufgefallen und ist auch auf Kritik bei einigen Stadträten gestoßen. Diese fordern, wie auch von Hermann vorgeschlagen, den Radfahrern bei den Querungen Vorrang einzuräumen und dies mit blauen Markierungsflächen zu kennzeichnen. Das gleiche gilt allerdings auch für einige andere Radwegquerungen in der Stadt, zum Beispiel am Colsmannknoten, wo der Radweg direkt auf einen Zebrastreifen führt. Radfahrer werden dadurch gezwungen abzusteigen, um die Straße dann schiebend auf dem Zebrastreifen zu queren. Begrün-

det wird dies damit, dass so die Radfahrer ein Tempo hätten, mit dem die Autofahrer sie wahrnehmen können. Ein Autofahrer sollte doch sehr wohl, insbesondere an dieser übersichtlichen Stelle, in der Lage sein die Vorfahrt von Radfahrern zu beachten. Das muss er schließlich an jeder Einmündung, über die ein Radweg führt. Als Radfahrer ist man es ohnehin gewohnt auf Querverkehr zu achten, unabhängig davon, ob man vorfahrtberechtigt ist oder nicht. Kein vernunftbegabter Radfahrer quert eine Straße ohne sich zu vergewissern, dass er nicht Gefahr läuft, von einem die Vorfahrt missachtenden Autofahrer überfahren zu werden. Den Radfahrer aus Sicherheitsgründen zum Absteigen zu nötigen erscheint doch als sehr vorgeschobenes Argument. Vermutlich geht es darum, einerseits das zügige Abbiegen des Autofahrers nicht zu behindern und ihn andererseits im Falle eines Unfalls rechtlich besser zu stellen. Insgesamt kann man den Eindruck bekommen, dass das eine Dezernat der Stadtverwaltung die Maßnahmen des anderen mit nachgeschobenen und der Situation unangemessenen Anordnungen sabotiert. Wenn das Bauamt Verkehrsplanungen baulich umsetzt, dann muss dies selbstverständlich mit der beabsichtigten Verkehrsregelung abgestimmt sein. Dass dann die Verkehrsbehörde im Nachhinein andere, mit der Planung unverträgliche Regelungen anordnet, zeigt das Fehlen der notwendigen Koordination. Es erscheint notwendig, dass die Verantwortung für Verkehrsplanung, Straßenbau und Verkehrsrecht in einem Amt gebündelt werden, damit konsistente und zukunftssichere Verkehrsführungen erzielt werden können.

Text: Karl Honnen

fahrradspezialitaeten.com
KONSTANZ + FREIBURG

Betreiber von TINK Konstanz

Für jeden Typ den passenden Typ

Liegeräder | Dreiräder | Lastenräder | Tandem

TIPP
FAHRRAD-KOMBI
ALLE ZONEN
ERWACHSENE
ab € 37,-

BODENSEE TICKET.
GRENZENLOS MIT BAHN, FÄHRE UND FAHRRAD.
ALLES MIT EINER KARTE FÜR EINEN TAG ODER DREI TAGE.

bodensee-ticket.com/fahrrad
facebook.com/bodenseeticket

BODENSEE TICKET
BAHN | BUS | FÄHRE
Drammenheim und Mittelland

Vom Biwa-See zum Bodensee

FRIEDRICHSHAFEN Im Rahmen seiner Deutschlandreise besuchte Yoshikazu Fujimoto, Präsident der japanischen Fahrradinitiative „Wanokuni Lake Biwa Cycling Promotion Council“, auch den Bodensee. Um sich über den Fahrradtourismus und die Fahrradinfrastruktur zu informieren, traf er sich in Friedrichshafen mit Bernhard Glatthaar vom ADFC Bodenseekreis. Journalist Masahiro Matsuda begleitete Herrn Fujimoto als Übersetzer.



Bernhard Glatthaar begrüßt Yoshikazu Fujimoto

Foto: Bernhard Glatthaar

Der Biwa-See ist der größte See in Japan und 1,3-mal so groß wie der Bodensee. Die Fahrradinitiative von Fujimoto besteht seit 2009 und möchte am Biwa-See die Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung voranbringen. Im Mittelpunkt steht dabei die Planung der touristischen Radwege, aber auch die Publikation von Karten und Werbeproschüren. Das Fahrrad hat in Japan nicht den Stellenwert wie in Deutschland, vor allem im Alltag wird das Fahrrad noch selten genutzt.

Fujimoto zeigte vielfältiges Interesse an der Fahrradinfrastruktur am Bodensee, am Tourismus-

marketing und an der Zusammenarbeit der Verbände mit den Behörden bei der Konzeption von Verbesserungen im Radtourismus. Auch mögliche Konflikte zwischen Radtouristen und Einheimischen brachte er zur Sprache. Die Frage nach herausragenden Beispielen für Radinfrastruktur am Bodensee-Radweg im Bodenseekreis war für den ADFC-Vertreter schwer zu beantworten. Aus Sicht des ADFC fehlen im Bodenseekreis Vorzeigeprojekte wie zum Beispiel der Kaiserstrand in Lochau oder die Radbrücke über die Bregenzer Ach in Hard.

Bei einer kleinen Radtour durch Friedrichshafen zeigte Glatthaar den beiden japanischen Gästen einige „Höhen und Tiefen“ im Radwegenetz. Das Chaos auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg in der Friedrichstraße sprach für sich selbst und beantwortete die Frage von Herrn Fujimoto nach dem Konfliktpotential des Bodensee-Radweges. Danach radelten die Fahrradaktivisten auch zu positiven Beispielen wie den Fahrradmietboxen am Stadtbahnhof, dem Veloring sowie den Kreisverkehren und Radwegen an der Ehlersstraße.

Fujimoto war auch an der Arbeit des ADFC interessiert und ließ es sich nicht nehmen, an einer geführten Radtour teilzunehmen. Bei der Radtour „Fünf Schlösser“ mit ADFC-Tourenleiter Otto Remmert lernte er am Seehasensontag bei bestem Radlerwetter nicht nur das schöne Bodenseehinterland kennen, sondern auch Geschichtliches über die Schlösser in Langenargen, Wasserburg, Achberg, Gießen und Tettngang.

Text: Bernhard Glatthaar

- KOMPETENZ
- QUALITÄT
- SICHERHEIT

im Fahrradangebot und im Technischen Service

Dieter Senger-Frey

RadSPORT Senger

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

Mitglied werden

Interessiert an einer **Einzel- und Familienmitgliedschaft** oder **Fördermitgliedschaft**, mehr Informationen unter:
adfc-bw.de/bodenseekreis/mitglied-werden/

Info-Material

Regionalkarte Bodensee des ADFC (erhältlich für 8,95 EURO im Buchhandel, weitere Infos beim ADFC-Kreisverband, z. B. im Infoladen)
Jahresprogramm (als Download auf unserer Website)

Kinder auf dem Fahrrad

Fahrradfahren ist schon immer die wichtigste Form der Mobilität für Kinder gewesen. Die selbstständige Erkundung der weiteren Umgebung, die eigenständige Fahrt zur Schule, der Kontakt mit dem Freundeskreis - ohne Fahrrad hätte ein Großteil der Kinder an starken Einschränkungen zu leiden.

Wichtig ist zu beachten, dass die Wahrnehmungs- und Reaktionsleistungen der Kinder noch nicht denen der Erwachsenen entsprechen. Es fällt ihnen schwer, Entfernungen und Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Und wegen der geringeren Körpergröße können sie auch nicht über Autos hinwegsehen. Der Nachholbedarf lässt sich nicht an einzelnen Verhaltensweisen festmachen sondern muss in der Gesamtheit eingeschätzt werden. Hier hilft Übung und Beobachtung, am besten in Bereichen, wo Rücksicht auf Kinder genommen wird und zu erwarten ist, dass Autofahrer jederzeit mit spontanen Reaktionen von Rad fahrenden Kindern rechnen.

Allerdings kann die Fahrpraxis die Lücken bei den Wahrnehmungsfähigkeiten und dem Reaktionsvermögen nicht ganz kompensieren. Hier sollten die Eltern einfache Geduld haben und mit viel Übung in geschützten Räumen die Grundlage dafür schaffen, dass die Kinder sich dann ab etwa 6 Jahren in Begleitung Erwachsener sicher im Straßenverkehr bewegen können.

Für den Anfang sind Kinderlaufräder sehr sinnvoll um Gleichgewicht, Motorik und Koordination für das spätere Radfahren zu trainieren. Im nächsten Schritt ist Rollerfahren optimal, es macht Spaß, ist spielerischer und weniger zweckbestimmt als das Radfahren, zudem kann das Kind in schwierigen Situationen leicht abspringen. Mit vier oder fünf Jahren kann das Kind dann mit einem Spielrad beginnen, wichtig ist hier unbedingt auf Stützräder zu verzichten. Stützräder verhindern, dass Kinder das richtige Lenken, Anfahren, Anhalten und Kurvenfahren lernen.



Foto: www.pd-f.de / Kay Tkatzik

Unter Umständen können sich schon die Erstklässler auf dem Fahrrad selbstständig bewegen. Andererseits darf die schulische Radfahrprüfung, die im Alter von 8 bis 10 Jahren ansteht, nicht überschätzt werden. Generell sollten Kinder ab 10 Jahren sicher Fahrrad fahren können. Bei den 11- bis 14-jährigen sind dann aber noch die Gefahren aufgrund der größeren Risikobereitschaft zu berücksichtigen.

Text: Karl Honnen

JOOS
 Fahrrad | E-Bike | E-Bikeverleiher

Über 8.000 (€) - Bikes
 im Lager

- 1 E-Bike Center
 in Radolfzell und DEU in FN-Immenstaad
- 2 Riesige Auswahl an
 unseren 4 Standorten auf insgesamt
 9.500m² Geschäftsfläche
- 3 Lagerverkäufe
 in Konstanz und Gortmadingen
- 4 Große Leihradflotte
 mit über 400 Leihrädern davon
 100 Leih-E-Bikes
- 5 Online-Shop
www.fahrradlagerverkauf.com

E-Bike Center FN-Immenstaad / Seehasensstraße 13
 88090 Immenstaad / Tel 07545 - 749 99 94

KONA FOCUS HARROBEE STROZEN KRENNHOLZ

Impressum

DER RADLER AM SEE
 Jahreszeitschrift des
 ADFC-Kreisverbandes
 Bodenseekreis

Ausgabe 25, 2018

HERAUSGEBER:
 ADFC Bodenseekreis
 Friedrichstraße 36/2
 88045 Friedrichshafen

Telefon: 07541/382988
 Website: adfc-bw.de/bodenseekreis

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

Redaktion: Karl Honnen
Anzeigen: Annegret Nacken
Layout: Karl Honnen, Claudia
 Matthias

Druck: Druckhaus Müller
Auflage:
 1400 (FN), 300 (KN), 300 (RV)

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