

Radler am See

Inhalt

Bodenseekreis	2 - 3
Ravensburg	4
Konstanz	5
Friedrichshafen	6 - 9
Aktionen Bodenseekreis	10
Vereinsleben Bodenseekreis	11
Letzte Seite	12

Interview

In unserer Interview-Serie befragen wir Persönlichkeiten im Bodenseekreis, die sich dafür einsetzen, dass Radfahren attraktiver und sicherer wird und sich mehr Menschen für das Fahrrad entscheiden.

Der Bodenseekreis hat 2017 die Stelle des Radverkehrskordinators geschaffen. Diese Aufgabe mit ihren vielfältigen Themen nehmen **Stefan Haufs** vom Amt für Kreisentwicklung und **Regine Wehlen** vom Straßenbauamt gemeinsam wahr. Bernhard Glatthaar stellte den beiden Radverkehrskordinatoren folgende Fragen:

ADFC: Sie teilen sich im Bodenseekreis seit Ende 2018 die neu geschaffene Stelle des Radverkehrskordinators. Welches sind Ihre Aufgaben und Zuständigkeiten?

Haufs: Ich bin für das Rad-Marketing und die Kommunikation des Themas „Radfahren“ zuständig. Dies beinhaltet den Alltags- und touristischen Radverkehr. Dementsprechend sind die Aufgabenbereiche breit gefächert.



Schwerpunkte meiner bisherigen Tätigkeit waren zum Beispiel das Marketing für vier weitere touristische Radrouten im Westkreis zu organisieren sowie auch die erstmalige Teilnahme des Kreises am

STADTRADELN 2018.

Die Arbeit ist spannend, weil man mit vielen Akteuren „rund um den See“ in Kontakt kommt.

Wehlen: Der zweite Teil der Stelle des Radverkehrskordinators ist im Straßenbauamt angesiedelt und betrifft hauptsächlich die Infrastrukturmaßnahmen.

Meine Aufgaben sind dabei das Management und die Umsetzung der Baumaßnahmen entsprechend der Radverkehrskonzeption, die Planung von Radwegen an Kreisstraßen sowie die Koordination und Dokumentation der Radweg-Maßnahmen von Bund, Land und Gemeinden.

ADFC: Wo ist der Bodenseekreis bereits vorbildlich, was die Infrastruktur und Angebote für Radfahrer betrifft? Wo liegen nach Ihrer Einschätzung die vordringlichen Probleme?



Wer Radwege sät...

Die Fahrrad-Zählstation in Konstanz an der Fahrradbrücke über den Rhein beweist, dass attraktive Wege für Radfahrer gerne benutzt werden. Das Bild zeigt den 22. Januar 2019 um 11:27 Uhr: Bereits 2693 Radler waren an diesem Tag auf dieser Strecke unterwegs! (wf)

... wird Radverkehr ernten.

Die **Stadt Konstanz** motiviert seine Radler an der neuen Zählstation mit den Slogans „du zählst!“ und „Danke, dass du Rad fährst!“ Nicht nur Baumaßnahmen sind für den Radverkehr wichtig, sondern auch die Förderung einer Fahrradkultur, das heißt die Wertschätzung, dass Radfahrer der Stadt gut tun. Doch auch Konstanz ist kein Radler-Eldorado, denn es hapert zum Beispiel an der Fortsetzung der Fahrradstraße am Zähringerplatz.

Wehlen: Der Bodenseekreis hat mit 1.100 km bereits ein vergleichsweise großes Radverkehrsnetz und eine flächendeckende Radwegweisungsschilderung. Der Handlungs- bzw. Investitionsbedarf wird im Radverkehrskonzept des Kreises - nach Baulastträgern strukturiert - aufgezeigt. Die Maßnahmen des Bodenseekreises arbeiten wir sukzessive ab. In den letzten drei Jahren haben wir 4,7 km Radwege und vier Querungshilfen realisiert. In 2019 sollen 2,3 km Radwege und zwei Querungshilfen an Kreisstraßen hinzukommen.

Ein Großteil der Maßnahmen liegt jedoch bei Bund und Land. Um hier zügiger voran zu kommen, ist es wichtig, dass auch seitens des Landes genügend finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt werden.

Für alle Baulastträger liegen die größten Herausforderungen meist beim Grunderwerb – hier kommt es immer wieder zu deutlichen Verzögerungen wichtiger Projekte.

Haufs: Vorbildlich ist das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2016, welches in acht Handlungsfeldern Ziele vorgibt, um den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 22 % zu erhöhen. Positive Effekte ergeben sich dabei

Im **Landkreis Ravensburg** ging es 2018 nur in kleinen Schritten für bessere Bedingungen im Radverkehrsnetz voran. Das Radverkehrskonzept der Stadt Ravensburg tritt seit fünf Jahren auf der Stelle. Ein Fortschritt war dagegen die lang ersehnte Asphaltierung der Strecke nach Bad Waldsee. Richtig was los war bei der Fahrrad-Demo mit 600 Radlern auf der Landesstraße 314 von Bergatreute nach Baienfurt, denn auf dieser gefährlichen Strecke fehlt immer noch ein Radweg.

auch in Bezug auf die energiepolitischen Ziele des Kreises, da sich die Erhöhung des Radverkehrsanteils positiv auf die Klimaziele des Kreises auswirkt. Mit dem Velo-Ring und dem Rad-Parkhaus investiert besonders die Stadt Friedrichshafen in die Radmobilität.

Auch die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg zwischen Baidt und Friedrichshafen zählt zu den Meilensteinen der Radförderung. Gleichwohl tragen auch kleinere Maßnahmen wie Ampelgriffe oder Trixi-Spiegel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Die Herausforderung liegt darin, auf dem gesamten Kreisgebiet ein einheitliches Angebot mit hoher Qualität zu schaffen.

ADFC: Haben Sie bereits Schwerpunkte für Ihre Arbeit in den nächsten Jahren definiert?

Haufs: Längerfristig streben wir die AGFK-Landesauszeichnung als fahradfreundlicher Landkreis an. Dies erfordert Bemühungen auf vielen Ebenen. Selbst das Thema Fußverkehr wird in diesem Rahmen berücksichtigt, da der Verkehr der Zukunft als multimodales System verstanden wird, in

Auch im **Bodenseekreis** tun sich die Kommunen schwer damit, dem Radverkehr die notwendige Priorität einzuräumen. 2018 wurde nur wenig für Radfahrer verbessert, doch Negativbeispiele gab es zuhauf: Einbahnstraße in der Karlstraße Tettnang für Radfahrer frei: Abgelehnt. Schleichweggräber runter von den Gemeindestraßen in Markdorf und Kluffern: Geht nicht. Mehr Platz für Radfahrer am Stadtbahnhof: Kein Geld. Fahrradstraßen in Friedrichshafen: Nicht jetzt. Radfahrstreifen: Parkplätze sind heilig. (bg)

dem der Radverkehr ein Baustein von vielen darstellt.

Abgesehen davon sind weitere Kampagnen geplant. Für 2019 ist eine Cargo-Bike-Roadshow oder die Ausweitung der STADTRADEL-Kampagne auf weitere Kreiskommunen angedacht. Ferner ist beabsichtigt, in das Förderpaket „RadKULTUR“ einzusteigen.

Wehlen: Der Schwerpunkt meiner Arbeit wird klar auf der Verbesserung der Radinfrastruktur liegen.

Ziele hierbei sind wichtige Lücken im Radnetz zu schließen, Querungen vor Ortsdurchfahrten zu verbessern und die Sicherheit durch Rand- und Furtmarkierungen zu erhöhen. Dies sind alles kleine Bausteine, die in Summe dazu beitragen sollen möglichst viele Menschen aller Altersgruppen dazu zu bewegen, aufs Rad umzusteigen. ■



Alle Räder stehen still



Die Karlstraße in Tettang wurde in Absprache mit der Verkehrsbehörde so umgebaut, dass die Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden kann. Auch der Buslinienverkehr wurde dabei berücksichtigt. Nach der Fertigstellung verweigerte die Verkehrsbehörde die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung. Ein Skandal. (bg)

TETTANG. 2018 hat sich in Tettang für die Weiterentwicklung des Radverkehrs fast nichts bewegt, obwohl der Stadtrat 2017 die Umsetzung des vom Planungsbüro VIA entwickelten Radverkehrskonzeptes beschlossen hat und 100.000 Euro für erste Maßnahmen in den Haushalt eingestellt wurden.

Im Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Tettang wurde im März 2018 folgende Liste mit den geplanten Maßnahmen vorgestellt:

- Fahrradstraße Pestalozzistraße **nicht umgesetzt**
- Radverkehrsfurten an der Wanger Straße **z.T. rot eingefärbt**
- Schutzstreifen in der Bachstraße **nicht umgesetzt**
- Markierungen in Reutenen **nicht umgesetzt**
- Römerstraße in Laimnau (Kennzeichnung des Sperrpostens) **nicht umgesetzt**
- Asphaltierung der Verbindung zum Freibad Ried **nicht umgesetzt, möglicherweise Konflikt mit den Belangen des Naturschutzes**
- Bau einer Querungshilfe an der Langenargener Straße, Beleuchtung des Weges zu den Schulen **nicht umgesetzt, allerdings wurden inzwischen Markierungsposten eingerammt, die darauf schließen lassen, dass hier demnächst mit Bauarbeiten begonnen werden könnte.**

Nicht im Radverkehrskonzept enthalten, aber bereits im März auf Initiative der Grünen beschlossen, war, dass im touristischen Bereich Aufbewahrungskisten z.B. für Fahrradhelme, Taschen und ähnliches kombiniert mit Lademöglichkeiten für Pedelecs aufgestellt werden sollten. Auch dies wurde nicht umgesetzt. Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel wurden also nicht eingesetzt.

Auch Stadtrat Hans Schöpf, der für die Grünen im Arbeitskreis Radverkehr sitzt, zeigt sich unzufrieden mit dem, was 2018 in Tettang aus dem Radverkehrskonzept umgesetzt wurde: „Wenn die Stadt Tettang fahrradfreundlicher werden will und das Radverkehrskonzept kein Schubladendasein fristen soll, dann muss sich hier weit mehr bewegen“.

Ein besonders trauriges Kapitel ist die Nicht-Öffnung der Karlstraße für Radfahrer in Gegenrichtung; wir berichteten bereits im „Radler am See“ 2018 darüber. Obwohl die in der StVO genannten Voraussetzungen für die Freigabe einer Einbahnstraße (maximale zulässige Geschwindigkeit 30 km/h, Fahrbahnbreite mindestens 3,5 m, übersichtlicher Streckenverlauf) objektiv gegeben sind, konnten die Verkehrsbehörden nicht zu einer Änderung ihrer ablehnenden Einstellung bewegt werden. Der ADFC wird sich damit aber nicht zufrieden geben und sich weiterhin für die Öffnung der Karlstraße für Radfahrer in Richtung Bärenplatz einsetzen. (sh)

Artenschutz für Raser

MARKDORF/KLUFTERN. Es ist nicht immer leicht, sich damit abzufinden, wenn Vorschläge von Behörden abgelehnt werden. Es gibt Fälle, in denen Spielraum bestünde, die Grundlage einer Behördenentscheidung auf höherer, politischer Ebene zu diskutieren und dabei eine andere Entscheidung herbeizuführen.

Gerade bei Radverkehrsthemen sind die politischen Entscheidungsträger oft unwillig, gewohnte Pfade zu verlassen und Entscheidungen entgegen jahrzehntelanger, beinahe evolutionärer Gewohnheiten zu treffen. In den Köpfen vieler entscheidender Personen ist die automobilen Fortbewegung der Normalfall, deshalb folgen auch juristische Bewertungen oftmals diesem Muster: Spielräume und Optionen, dem Rad-

verkehr mehr Rechte einzuräumen, werden grundsätzlich verneint.

Die Gemeindegemeinschaft von Kluffern nach Ittendorf sind ein aktuelles Thema, welches in dieses Schema passt. Der ADFC und zahlreiche Bürger weisen immer wieder auf die inakzeptablen Verhältnisse auf den Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Kluffern und Ittendorf hin. Das Thema wurde im Runden Tisch Radverkehr Bodenseekreis und im Ortschaftsrat Kluffern diskutiert und vom ADFC und VCD an die Bürgermeister aus Friedrichshafen und Markdorf adressiert, ohne Erfolg. Die asphaltierten Wege zwischen Kluffern und Ittendorf werden von Radfahrern für Alltagswege und in der Freizeit genutzt. Problematisch sind dabei wenige, aber äußerst rücksichtslose Kfz-

Auf dem neuesten Stand

BODENSEEKREIS. Seit 2008 gibt es im Bodenseekreis eine flächendeckende Fahrradwegweisung. Jeder kennt die weiß-grünen Schilder mit Zielangaben, Streckenlängen, Sehenswürdigkeiten und Routenlogos. Damals war es für das zuständige Straßenbauamt Neuland, das neue Wegweisungssystem der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen) umzusetzen. Der ADFC war bei der Ausarbeitung des Routennetzes aktiv beteiligt.

Das Land Baden-Württemberg hat sich aktuell mit dem RadNETZ zum Ziel gesetzt, ein flächendeckendes und durchgängiges Netz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen im Land zu schaffen. Das RadNETZ hat eine Länge von ca. 7.000 Kilometern.

www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radnetz

Im Bodenseekreis wurden die bereits ausgeschilderten Strecken, welche auf den RadNETZ-Routen liegen, überprüft und ergänzt. Eine dieser Routen ist zum Beispiel der Bodensee-Radweg.

Die Überprüfung führte an manchen Stellen zu Verbesserungen, wo Schilder zum Beispiel nicht gut erkennbar waren. Außerdem ging ein lang gehegter Wunsch des ADFC in Erfüllung, indem verschiedene Pfeilwegweiser durch Tabellenwegweiser ersetzt wurden. Ein Pfeilwegweiser ist für den Radverkehr oft untauglich, denn ein

Pfeilwegweiser für geradeaus ist in Fahrtrichtung ausgerichtet und kann bei der Annäherung ans Schild nicht intuitiv erkannt werden (bei der Kfz-Beschilderung kommen solche Pfeilwegweiser nicht vor).

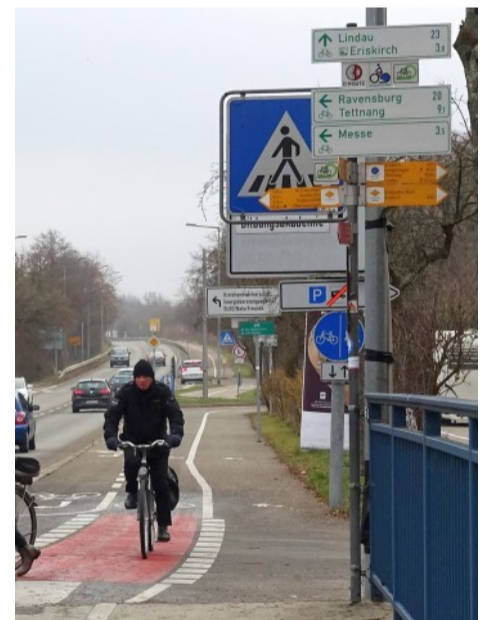
Ein Tabellenwegweiser steht dagegen quer zur Fahrtrichtung und kann beim Radeln erkannt und gelesen werden. Dass im Bodenseekreis vorwiegend Pfeilwegweiser vorhanden sind, wurde 2008 aus Kostengründen entschieden, denn an einem Knotenpunkt werden für die gleiche Wegweisung mehr Tabellenwegweiser als Pfeilwegweiser benötigt.

Ab 2019 plant der Landkreis, die Fahrradwegweisung auf den Strecken abseits des RadNETZes ebenfalls zu überprüfen. Es sollen dabei nicht nur Mängel behoben oder Verbesserungen eingeführt werden, sondern auch neue Routen beschildert werden. Es sind im Bodenseekreis weitere touristische Radrouten in Vorbereitung, aber auch das Alltagsradnetz soll besser beschildert werden. So muss zum Beispiel der Veloring in Friedrichshafen als neue Radstrecke ausgeschildert werden, aber auch geänderte Radrouten wie an den Straßen im Umfeld der B 31 neu in Friedrichshafen und Überlingen.

Dank den neuen engagierten Radverkehrskordinatoren im Landratsamt und dem gut gefüllten Radverkehrsbudget des Landkreises sind wir zuversichtlich, dass die Realisierung nicht lange auf sich warten lassen wird. (bg)



An der Lindauer Straße in Friedrichshafen standen bisher Pfeilwegweiser. Der Nachteil: Die Beschilderung in Fahrtrichtung war nicht zu erkennen. Für Radfahrer hatten diese Schilder deshalb wenig Nutzen. Es führte auch zu Fehlfahrten ins Ried. (bg)



2018 wurde die Beschilderung auf den RadNETZ-Strecken auf den aktuellen Stand gebracht. Dabei wurden auch Pfeilwegweiser durch Tabellenwegweiser ersetzt. Jetzt ist klar erkennbar, dass es hier geradeaus nach Lindau geht. (bg)

Fahrer, welche auf den schmalen Wegen mit hoher Geschwindigkeit unterwegs sind. Radfahrer werden mit geringem Abstand und nicht angepasster Geschwindigkeit überholt oder entgegenkommende Fahrzeuge fahren an Radfahrern mit zu geringem Abstand vorbei. Wer solche Situationen erlebt hat, überlegt sich, ob er diese Strecke erneut mit dem Rad fahren möchte. Ein Radfahrer stellte zu diesem Problem im Portal „sag's doch“ unter dem Anliegen Nr. 6073 eine Frage (<https://sags-doch.de/bms/6073>). Dieses Anliegen wurde von der Verwaltung wie folgt beantwortet:

„Das Verhalten beim Überholen ist klar geregelt: Wer überholt muss einen ausreichenden Seitenabstand vor allem bei Fußgängern und Radlern ein-

halten. Wer das missachtet begeht eine Ordnungswidrigkeit. Maßnahmen baulicher oder verkehrlicher Art gegen Verkehrsteilnehmer, die dieses Gebot missachten, sind leider nicht möglich.“

Diese Antwort der Verwaltung zeigt nicht nur eine Realitätsferne zu der Problematik, sondern lässt auch einen Unwillen und ein Desinteresse erkennen, das Problem zu lösen.

Aus Sicht des ADFC muss hier hinterfragt werden, ob es eine zwingende Anforderung gibt, dass diese Gemeindeverbindungsstraßen für den Kfz-Verkehr überhaupt zugänglich sind. Wir sind der Auffassung, dass die Verkehrswende attraktive und Kfz-freie Wege für den Radverkehr erfordert. Es liegt an den politisch Verantwortlichen, dies zu ermöglichen. (bg)

Im Einzelfall werktags Sonderregelung

BODENSEEKRIS. Eine Zugfahrt, vor allem mit Fahrrad, ist immer wieder ein Erlebnis der besonderen Art. Beim Einstieg wird die Oberkörpermuskulatur aktiviert, während beim Kampf um eine adäquate Abstellmöglichkeit im Fahrradabteil eher die psychische Belastbarkeit auf die Probe gestellt wird. Der Intelligenztest findet allerdings bereits vor Antritt der Fahrt statt: Ist die Fahrradmitnahme auf meiner geplanten Strecke kostenlos oder nicht? Falls nein, wie viel kostet sie? Die Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) stellt unter www.bwegt.de eine Übersichtskarte zur Verfügung, auf denen die Strecken eingetragen sind u.a. mit folgenden Informationen:

- Kostenlose Fahrradmitnahme Mo. bis Fr. (Werktag) bis 6:00 und ab 9:00 Uhr, samstags, sonn- und feiertags ganztägig
- Kostenlose Fahrradmitnahme mit Einschränkung (siehe Einzelfallerläuterung)

- Keine kostenlose Fahrradmitnahme
- Verbundgebiete mit Sonderregelungen

Das Ziel der Landesregierung, die kostenlose Fahrradmitnahme in ganz Baden-Württemberg zu ermöglichen, wird damit leider nicht erreicht.

Wegen des immer noch vorhandenen Flickenteppichs ist es selbst mit bestandenem PISA-Test ganz normal, die Regelungen nicht sofort zu verstehen. Für die Fahrradmitnahme im Bodenseekreis ist es aber einfach:

Im Westen wird es im IRE auf der Gürtelbahn (sollten Sie einen Fahrradplatz ergattern) erst ab Sipplingen teuer, wenn Sie kein Fahrrad-Ticket haben. Auf der Südbahn wird voraussichtlich ab Herbst Richtung Lindau elektrifiziert, damit erledigt sich hier die Fahrradmitnahme weitgehend. (bg)

Informationen zur Elektrifizierung:
www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/suedbahn



Die Übersichtskarte der NVBW soll erklären, wo die Fahrradmitnahme kostenlos ist und wo nicht. Im Bereich Tuttlingen und Trossingen sieht es eher nach einer Gefahrenzone aus.

Zu kleine Schritte vorwärts

MARKDORF. Nach zahlreichen Sitzungen des Arbeitskreises wurden 2018 einige Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt.

Am Bildungszentrum ist die Ausleitung des Radwegs auf die Fahrbahn am Bildungszentrum mit rot markierten Flächen an den Ein-/Ausfahrten der Bushaltestelle gut gelungen. Der Schutzstreifen im weiteren Verlauf ist allerdings unzureichend und endet zu früh. Es wäre stattdessen genügend Platz für einen von der Fahrbahn getrennten Radweg vorhanden, was auch für den Schulweg besser wäre. Gut gemeint, aber gründlich missraten ist die Querung der Einmündung der Bernhardstraße im Verlauf der B33.

Trotz der schwierigen Ausgangslage wäre hier viel mehr möglich gewesen. Insbesondere ist an der Einfahrt von der B33 ein kleinerer Radius der Fahrbahn für die Sicherheit des Radverkehrs unumgänglich, damit Kfz von der B33 langsamer und aufmerksamer abbiegen. Obwohl im Arbeitskreis zugesagt und vor Ort besprochen, wurde dies bei den Umbauarbeiten nicht mit umgesetzt.

Eine krasse Fehlleistung war die Versetzung des Zeichens „Radweg Ende“ an der Einmündung B33 / Gutenbergstraße. Anstatt am bisherigen Ende des Radwegs vor der Kreuzung für eine sichere Einfädelung in den fließenden Verkehr zu sorgen, wurde nur

Fahrlässige Verkehrsgefährdung

ERISKIRCH. Im Sommer 2018 wurden von der Gemeinde Eriskirch am Bodensee-Radweg beim Don-Bosco-Haus zwei Absperrpfosten aufgestellt. Die Pfosten sollten auf der Schotterstrecke den Kfz-Verkehr reduzieren, welcher zu Schlaglöchern führt.

Als weiteres Argument für die Pfosten wurde die von Kfz verursachte Staubeentwicklung angeführt, welche für Radfahrer und den Obstbau von Nachteil wäre.

Bei Absperrpfosten wird das Verursacherprinzip auf den Kopf gestellt: Pfosten sollen Autofahrer von verkehrswidrigem Verhalten abhalten, dabei wird aber die Gesundheit unbeteiligter Radfahrer leichtfertig aufs Spiel gesetzt. Diese Vorgehensweise ist in vielen Verwaltungen noch selbstverständlich, darf aber nicht akzeptiert werden.

Bei den Pfosten am Don-Bosco-Haus kam es zu einem Fahrradunfall eines Berufspendlers, welcher sich danach Hilfe suchend an den ADFC gewandt hatte. Bei der Begutachtung der Pfosten waren zahlreiche „Kontaktspuren“ von Fahrradreifen und auch metallischen Teilen erkennbar, es muss also zu weiteren Kollisionen gekommen sein. Kein Wunder, denn auf dem Bodenseeradweg herrscht im Sommer hohes Radverkehrsaufkommen in beiden Richtungen. Zwei Pfosten sind bei Begegnungsverkehr eine gefährliche Schikane, zumal bei den engen Abständen der Pfosten: Zwischen den



Offensichtlich hatten zahlreiche Radler an diesem Pfosten im Eriskircher Ried einen Unfall. Es ist unglücklich, dass solche Absperrpfosten überhaupt erlaubt sind. (bg)

Pfosten war der Abstand 119 cm, die Asphaltfläche außerhalb der Pfosten betrug 68 cm bzw. 91 cm! Es hätte also ein Mittelpfosten ausgereicht, um Kfz abzuhalten.

Diese Radler-Schikane war nicht nur ein gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr, sondern auch inkompetent ausgeführt, denn die vorgeschriebene Warnmarkierung wurde nicht angebracht.

Unser Einspruch war nicht ohne Erfolg: Nach einigen Tagen wurde einer der beiden Pfosten entfernt, später auch der zweite.

Es ist an der Zeit, dass sich Gerichte mit dem Thema Absperrpfosten beschäftigen und dieser fahrlässigen Verkehrsgefährdung einen Riegel vorschieben. (bg)



Eine gefährliche Schikane am Bodensee-Radweg - ohne Warnmarkierung. (bg)

das Schild „Radweg Ende“ versetzt. Dieser Schildbürgerstreich sorgt nun dafür, dass der direkte Übergang auf die Fahrbahn nicht mehr zulässig ist. Das Fehlen eines Verkehrskonzeptes beeinträchtigt Bauplanungen, ein aktuelles Beispiel ist die Verkehrsführung an der HEM-Tankstelle. Bei der Genehmigung wurde offensichtlich kein Gedanke an die Radverkehrsführung verschwendet. Ein Passieren dieser Stelle mit dem Fahrrad ist kaum möglich, ohne in eine bedrohliche Situation zu geraten, und daran ändert auch die rote Farbe der Radfurt nichts.

Ein weiteres Beispiel ist die neue Wohnbebauung an der Ittendorfer Straße. Für Radfahrer hatte man auf

Anraten des ADFC eine Zufahrt auf den Kreisverkehr der B33 geschaffen. Mit der hälftigen Asphaltierung und Pflasterung an der Ittendorfer Straße sind nun ein zu schmaler Gehweg und ein zu schmaler, nicht benutzungspflichtiger so genannter „anderer Radweg“ entstanden. Autofahrern wird damit suggeriert, dass Radfahrer nicht auf der Straße zu fahren haben.

Offensichtlich sind für die Zukunft ein Radverkehrskonzept und eine Begleitung der Bauplanungen durch ein Verkehrsplanungsbüro unumgänglich. Die Haushaltsplanung für die nächsten Jahre enthält einen Posten für Radverkehrskonzepte, so dass Hoffnung auf Verbesserungen besteht. (kh)



Die Ausleitung am Radweg der Ensisheimer Straße vor dem Bildungszentrum war ein langjähriger Wunsch des ADFC. 2018 wurde er realisiert. Bisher endete hier der Radweg. Radfahrer - vor allem Schüler - mussten absteigen und schieben. (kh)



Am Kreisverkehr der B 33 und der Ittendorfer Straße hatte der ADFC vorgeschlagen, vom Radweg eine Zufahrt zum Kreisverkehr zu öffnen. Nun ist die Fahrt Richtung Ittendorfer Straße möglich, doch dort fehlen weiterhin sichere Wege für Radler. (kh)



Das Schild „Radweg Ende“ ist der Offenbarungsidee der Verkehrsplanung. So auch hier an der Einmündung der Gutenbergstraße in die B 33, wo wegen eines fehlenden Radverkehrskonzeptes Radfahrer im Stich gelassen werden. (kh)



Auch in Markdorf trifft man auf das berühmte Schild „Radfahrer absteigen“. Abgesehen davon, dass dieses Schild keine rechtliche Relevanz hat, ist es ein Zeichen für fehlende Kompetenz, den Radverkehr an Baustellen sicher zu führen. (kh)

Radpolitisches Engagement lohnt sich



Raddemo an der L314 von Bergatreute nach Baienfurt am 21. September 2018. (gb)

BAIENFURT. Seit Jahren fordern der ADFC und der Radfahrerverein Weingarten alltagstaugliche Radwege vom Schussental nach Bad Waldsee und nach Bergatreute. Einen ersten Erfolg konnten wir Ende 2018 feiern: Die Verbindung nach Bad Waldsee wurde nach intensiven Gesprächen mit dem Straßenbauamt mit einem Asphaltbelag und einer komfortablen Breite von über 4 m ausgebaut.

Ermutigt durch diesen Erfolg konzentrieren wir uns jetzt auf die zweite Strecke, bei der es weit und breit keinen alltagstauglichen Weg für Radfahrer gibt: die Verbindung von Baienfurt nach Bergatreute. Hier muss man entweder Schotterwege benutzen, die bei Regen oder für flotte City- und Fitness-

bikes ungeeignet sind, oder die vielbefahrene Landesstraße 314 mit über 5000 Kfz pro Tag und erheblichem Schwerlastverkehr.

Nachdem das Land Baden-Württemberg eine baldige Realisierung eines Radwegs abgelehnt hat, organisierten die Gemeinden Bergatreute und Baienfurt zusammen mit dem ADFC eine Raddemo. Die Resonanz war überwältigend: 600 Radfahrerinnen und Radfahrer requirierten den Straßenraum für sich und fuhren als unübersehbare Schlange von Bergatreute nach Baienfurt. Hoffen wir, dass diese eindrucksvolle Demo Wirkung zeigt und wir in absehbarer Zeit auch die Eröffnung des Radwegs nach Bergatreute feiern dürfen. (mh)

„Kesselrollen“

BAD WALDSEE. Eingeladen zum Filmabend „Kesselrollen – wie rollt die Stadt von morgen?“ hatte der Grüne Ortsverband Bad Waldsee zusammen mit dem seenema Stadtkino.

Der Dokumentarfilm zeigt positive Initiativen und Menschen, die aufs Fahrrad umgestiegen sind, um tägliche Staus auf dem Weg zur Arbeit zu umgehen. Unter anderem eine Fahrradrepaturwerkstatt, in der liegen gebliebene Fahrräder repariert oder in Ersatzteile zerlegt und zu „neuen Fahrrädern“ zusammengebaut werden, um sie nach Afrika zu schicken, oder eine junge Frau, die angeregt aus ihrem Urlaub in Kopenhagen kurzerhand in Stuttgart einen Lastenradverleih aufgemacht hat.

Trotz seiner positiven Grundstimmung macht der Film die Begrenzungen durch den motorisierten Massenver-

kehr in Stuttgart deutlich, mit denen Radfahrende zu kämpfen haben, wie z.B. enge Räume, auf denen sich Radfahrende und Fußgänger neben vierspurigen Straßen arrangieren müssen. Im moderierten Gespräch nach dem Film richteten sich mehrere Zuhörer/innen an Jürgen Bucher von der Tiefbauabteilung der Stadt und wiesen auf konkrete Mängel, Schwachstellen und auf die schleppende Umsetzung der Verbesserungen für den Radverkehr hin.

Filmemacher Roman Högerle schloss den Abend mit der Aussage, es sei seiner Meinung nach jetzt an der Zeit, kräftig in den Radverkehr zu investieren, denn der fortgeschrittene Klimawandel zeige, dass nicht mehr viel Zeit bleibe. Dabei komme beim Tempo und der Priorisierung dem Gemeinderat eine entscheidende Rolle zu. (mb)



Vier Jahre Radverkehrskonzept

RAVENSBURG. Nachdem bei Baumaßnahmen an der Frauentorkreuzung ein seitlicher Radstreifen von der Einmündung der Gartenstraße in die Schussenstraße bis zum Abzweig durch das Frauentor zum Marienplatz gebaut worden war, wurden die noch fehlenden Markierungsmaßnahmen am Ende der Gartenstraße und über die Kreuzung leider ohne Abstimmung gestoppt. Kaum ein Bürger versteht nun den Sinn des kurzen Radstreifens auf der Kreuzung. Selbst in der Agedagruppe, die am Radkonzept mitgearbeitet hat, wurde die Ausgabenpolitik der Stadt sehr angezweifelt.

Dabei ist durch diese Maßnahme jetzt für Alltagsradler ein flottes und sicheres Vorwärtskommen in den Marienplatz möglich, ohne Fußgänger zu gefährden. Dass diese wichtige Maßnahme in der Lokalpresse sehr in der Kritik stand, ist bedauerlich.

Verschoben wurden folgende Projekte:

- Die geplante Markierung und Freigabe der Busspur von der Weststadt hinunter
- Umbau am Kreisverkehr Weissenauer Straße; die Planung muss erst fertiggestellt werden
- Markierungen an der Eywiesenstraße/Gartenstraße

Bisher wurden nur 20 von 118 Maßnahmen umgesetzt:

Im September 2019 wird das Radverkehrskonzept bereits fünf Jahre alt.



Frauentorkreuzung: Ein kurzer Radweg beginnt im Nichts. (ms)

Damit eine wirklich wirkungsvolle Verkehrsergänzung durch Maßnahmen für flotte Alltagsfahrer auf dem Weg zur Arbeit gelingen kann, muss mehr passieren! Ansonsten werden viele Bürger es vorziehen, sich mit ihren privaten Autos in die Staus zu stellen, die dadurch weiter zunehmen.

Wirklich dringend wäre daher, eine der geplanten Radvorrangrouten auszuwählen und alle Maßnahmen darauf fertigzustellen, damit Bürger exemplarisch daran den Wert des Radverkehrskonzeptes erfahren und verstehen können. (jw)

Mehr als Ritzel und Schaltnaben ...

Seit 1912. Leben ist Bewegung. Bleiben Sie in Schwung!

Unsere ganze Erfahrung für Ihr Rad!

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

...da fahren alle drauf ab!

AMANN

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

Ravensburg · Goldgasse 4-6

RadReiseRegion Allgäu

ISNY. Im Frühjahr 2019 werden zwischen Bad Waldsee und Isny, zwischen Neuravensburg und Aitrach über 1000 Kilometer Radrouten neu beschildert.

12 regionale Rundtouren mit Streckenlängen zwischen 30 und 50 Kilometer bilden das Herzstück der „Natur-schatzkammern“, wie die RadReise-Region im württembergischen Allgäu genannt werden soll.

Das Ostallgäuer Planungsbüro Toppplan hatte den Auftrag, die Beschilderung zu planen, der wichtigste Schritt für eine ADFC-Zertifizierung. Der touristische Zweckverband Ferienregion

Allgäu-Bodensee als Auftraggeber finanziert die Beschilderung mit Hilfe von EU-Leader-Förderung. Eine Zertifizierung setzt darüber hinaus eine umfassende Infrastruktur voraus:

Übernachtungsbetriebe und Gastronomie, Mietradangebote und Fahrradrepaturstätten, Infotafeln und eine Radkarte, Rastplätze, Ruhebänke, Fahrradabstellanlagen, E-Bike-Ladestationen, Reparatursets, etc.. Einen Großteil dieser Maßnahmen will der Zweckverband bereits 2019 umsetzen, um in der Folge die Zertifizierung der Radregion durch den ADFC zu erreichen. (rb)



Bestehende Raststation der Radrunde Allgäu - als Teil einer umfassenden Infrastruktur Voraussetzung für eine EU-Leader-Förderung. (rb)

Wie weiter im Handlungsprogramm?

Im Frühjahr 2018 konnte ein wesentlicher Teil der Fahrradstraße zwischen Radbrücke und Zähringerplatz im Rahmen des Handlungsprogramms Radverkehr endlich fertig gestellt werden. Räder haben hier nun endgültig die Hoheit über den Verkehrsweg und das ist gut so.

Zwei Anläufe waren nötig, bis alle Bedenken von Anliegern und Gewerbetreibenden sowie die Kompetenzen über die Ampelanlage (sie gehört zu einer Bundesstraße!) geklärt waren, bis die Aufstellanlagen vor und hinter der Bahnschranke und an der Reichenaustraße das richtige Maß hatten. Das Ganze ist v.a. für die Automobilisten noch gewöhnungsbedürftig, und leider endet die Fahrradstraße am völlig chaotischen Zähringerplatz, wo alte Ampelsysteme, zu kleine Radwe-

ge, lange Ampelwartezeiten zu Verdross und Falschnutzung führen. Hier fordert der ADFC dringend schnelle Lösungen, die dem Radverkehr gerecht werden. Warum nicht das ganze Chaos in einem Kreisverkehr auflösen? Eine bedenkenwerte und sicher kostengünstige Variante!

Hier zeigt sich, dass das Handlungsprogramm Radverkehr zwar endlich einen Weg und die entsprechenden Mittelplanung bietet, den Radverkehr in Konstanz zu verbessern, letztlich aber viel zu langsam und mit zu wenig Mitteln ausgestattet ist: Warum bekommt Friedrichshafen 2019 ein Budget von 550.000 Euro für den Radverkehr zustande, bei uns sind es nur 330.000 Euro? Warum werden dort über 9 Euro pro Einwohner und bei uns nur 3,50 Euro ausgegeben? (rs)



Autos ausgebremsst: Erst die RadfahrerInnen, dann rechts abbiegen. (rs)



Unrühmliches Ende einer Fahrradstraße: der ganze Elan wird „abgewürgt“. (rs)

Die bösen RadfahrerInnen

Uns RadfahrerInnen schlägt nicht immer ein wohlwollender Wind ins Gesicht, auch wenn das Radfahren insgesamt ein positives Image hat.

So ist doch jede und jeder im Verkehr eine multiple Persönlichkeit: Kaum sitzt Mann/Frau im Auto, wird auf die Radler geschimpft, sitzt man auf dem Sattel, wird der Verkehr zur bösen Autowelt. So diskutierte auch in Konstanz der AK-Radverkehr über das allgemeine Verkehrsklima nach einer Reihe von Zeitungsartikeln, Leserbriefen und facebook-Kommentaren. Wollen wir ein „ordentliches“ und rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern nur durch Kontrollen erwirken? Richtet das nicht ein über die Maßen konzentriertes Licht auf die RadfahrerInnen und lässt es das Verhalten von AutofahrerInnen außen vor?

Die Meinungen gingen weit auseinander: Einige Mitglieder sehen keinen Handlungsbedarf, andere plädieren für Kampagnen, wie man sie durch die landesweite RadKULTUR auch fördern lassen kann. Mehr Polizeipräsenz

(auch auf Rädern) und Kontrollen wurden genauso eingefordert wie die Verbesserung der Infrastruktur, um Konflikte durch gute Radwege zu minimieren.

Diese Diskussion geht unserer Ansicht erst richtig los, der ADFC braucht sich da aber nicht zu verstecken: Unsere Fahrradschule arbeitet intensiv durch Gruppen- und Einzelschulungen am Thema Verhalten im Straßenverkehr, unsere Lichtaktionen helfen das Niveau der Licht-Ausstattung und damit die Verkehrssicherheit zu heben. Durch die Teilnahme an vielen Info-Veranstaltungen trägt der Verein zur gesellschaftlichen Akzeptanz des Radfahrens bei.

Hier müssen wir aber dranbleiben und uns nicht die „Lufthoheit“ über das Thema Radkultur von denjenigen nehmen lassen, die als Auto-Lobbyisten oder als Dauer-Kritiker das allgemeine Diskussionsklima verderben! Parolen helfen nicht weiter – dauernder Diskurs und Kompromissfähigkeit sind angesagt! (rs)

Radverleih – Touren – Reparaturservice

Kultur-Rädle

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

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

Eins, zwei, drei... 12000!



Anfang Oktober 2018 waren kurz vor acht Uhr morgens schon 1.100 Radler unterwegs... die neue Zählstelle an der Fahrradbrücke. (gg)

Zusammen mit der Eröffnung der Fahrradstraße erhielt Konstanz im Frühjahr 2018 eine Zählstelle. Die digitale, gut sichtbare Anzeigetafel steht unterhalb der Rheinbrücke an der Fahrradstraße und hat schon am ersten Tag die Betrachter in Erstaunen versetzt: Die Vermutungen aus den ersten Handzählungen im Vorfeld des Handlungsprogramms Radverkehr wurden vollakt bestätigt: Konstanz kann in punkto Radnutzungsfrequenz mit den sogenannten Fahrradhaupt-

städten wie Münster oder sogar Kopenhagen absolut mithalten. Durchschnittlich wurden zwischen August und September werktags 7.500 Fahrbewegungen gemessen, am Seenachtfest - sicher ein Ausnahmetag - fast 12.000. Und auch zu Schulbeginn schnellte die Kurve sofort auf über 10.000! Die Zählstelle wird eine große Hilfe darstellen bei der Beurteilung des innerstädtischen Radverkehrs und soll durch mobile (unsichtbare) Zählstellen ergänzt werden. (rs)

Wo, wie, was in Konstanz

In der Zeit der digitalen Informationen erscheint er fast steinzeitlich: Der neue Fahrradstadtplan der Stadt Konstanz. Schon seit langem diskutierten die Mitglieder des AK-Rad über eine Neuaufgabe des schon früher existierenden, aber längst vergriffenen Planes für die Rad-Infrastruktur der Stadt und fanden es wichtig, dass der papierbasierte Führer durch die Radstadt wiederbelebt wurde. Seit Gregor Gaffga die Stelle des städtischen Radverkehrsbeauftragten innehatte, wurde das Projekt nun mit voller Energie angegangen, und er machte sich an die akribische

Kleinarbeit, Routen, Radwege, Abstellanlagen, aber auch Werkstätten, Service-Stationen, Infos über Radmitnahme im Bus, die Stellplätze der Lasten- und KONRAD-Räder und vieles mehr in ein übersichtliches und informatives Kartenwerk einzuarbeiten. Der Plan im Maßstab 1:15.000 hilft nun Neubürgern, aber auch Touristen und „alten Konstanzern“, sich in der Radstadt Konstanz zurecht zu finden.



Radstadt Konstanz

Er wird über den „Baupunkt“ im technischen Rathaus für 3 Euro vertrieben, Neubürger erhalten ihn umsonst. Eine digitale Variante wird angestrebt. (rs)



Der neue Fahrrad-Stadtplan mit vielen wichtigen Infos.

Leutholdstraße jetzt sicherer



Zur Einweihung des neuen Fahrrad-Schutzstreifens in der Leutholdstraße trafen sich (v.l.): Bernhard Glatthaar (Kreisvorstand ADFC), Gerhard Leiprecht (Stadtrat der Grünen), Geschäftsführer Jörg Bischof und Johannes Steurer (Zeppelin), Mathilde Gombert (Stadträtin der Grünen und Fraktionsvorsitzende) und Roland Merz (Kreisvorstand ADFC). (gs)

Die Luftschiffbau Zeppelin GmbH als Baulastträger der Leutholdstraße markierte 2018 im Zuge der Fahrbahnsanierung Fahrrad-Schutzstreifen und gestaltete damit diese für Radfahrer wichtige Straße fahrradfreundlich. Der ADFC hatte bereits im Jahr 1999 bei seiner verkehrspolitischen Radtour „Radlers Höhen und Tiefen“ in der Leutholdstraße die Markierung von Fahrrad-Schutzstreifen vorgeschlagen. Diese waren 1997 in die Straßenverkehrsordnung eingeführt worden. 19 Jahre vom Vorschlag des ADFC bis zur Realisierung ist ein langer, aber kein ungewöhnlicher Zeitraum für die Realisierung von Radverkehrsanlagen, aber in diesem Fall mag es auch an der Eigentümerstruktur der Straße gelegen haben, da es sich um eine unternehmerische Entscheidung eines Stiftungsbetriebs handelt. Der ADFC freut sich trotzdem über diese Verbesserung der Verkehrssicherheit für den



Bei den „Radlers Höhen und Tiefen“ im Jahr 1999 simulierte der ADFC in der Leutholdstraße mit Klopapier, wie Schutzstreifen aussehen könnten. (gs)

Radverkehr, zumal die Umsetzung gut gelungen ist.

Fahrrad-Schutzstreifen werden oft kritisch bewertet, da sie keinen vom Kfz-Verkehr abgetrennten und geschützten Bereich für Radfahrer bieten. Auch im ADFC werden sie kontrovers diskutiert. Fahrrad-Schutzstreifen sind stets ein Kompromiss, wenn die Fahrbahn zu schmal ist, um vollwertige, vom Kfz-Verkehr und Fußverkehr getrennte Radwege zu bauen. Die einzige Alternative wäre in diesen Fällen, gar keine Radverkehrsführung zu realisieren. Viele Radfahrer fühlen sich auf Schutzstreifen unsicher, weil sie dort vom Kfz-Verkehr mit zu geringem Seitenabstand überholt werden. Hier ist die Überwachung des Kfz-Verkehrs und die Information der Verkehrsteilnehmer zu verstärken, doch die Verantwortung dafür liegt bei der Polizei und den Behörden. Auf der Leutholdstraße, wo vorwiegend erfahrene Radfahrer auf dem Weg zur Arbeit unterwegs sind, hält der ADFC Fahrrad-Schutzstreifen für eine praktikable und sichere Führung.

Nach dem Umbau der Leutholdstraße sollte jetzt der westliche, noch nicht sanierte Abschnitt im Bereich des Industriewegs und der Heinrich-Heine-Straße von den verantwortlichen Stellen verbessert werden: Aufgrund erheblicher baulicher Mängel der Fahrbahn und der mangelhaften Führung des Fußverkehrs sind dort Sicherheitsprobleme offensichtlich. Die seit mehr als 20 Jahren geplante Neuordnung der Verkehrsführung im Industriegebiet sollte deshalb unbedingt weiter verfolgt werden. (bg)

Murks in Sicht

Ende 2020 wird die B31-Westumfahrung fertiggestellt sein. Rechtfertigung für die beispiellose Zerstörung wertvoller Landschaft war und ist, die Innenstadt vom motorisierten Verkehr zu entlasten und vor allem die Friedrichstraße weitgehend davon zu befreien. Konsequenz wäre es, wenn mit der Freigabe der B31-Umgehung die Bagger umgehend in die Innenstadt umziehen würden, um dort den Umbau der alten B31 und der inneren Umgehung zu starten. Den Menschen zuliebe, die dort wohnen.

Weit gefehlt. In Fischbach beginnen die ersten Diskussionen, wie die Ortsdurchfahrt verändert werden könnte, während es für die Albrecht- und Maybachstraße bisher weder eine konkrete Idee noch einen Zeitplan für eine Umgestaltung gibt, wie sie in der Ehlers- und Keplerstraße realisiert wurde. Wie lange der Prozess der Vorplanung, der politischen Meinungsbildung und der Bürgerbeteiligung dauert, sieht man an der Friedrichstraße. Seit 2013 beschäftigt sich der Verkehrsentwicklungsplan mit Varianten und Prognosen zur Umgestaltung der Friedrichstraße, und 2016 diskutierte die Stadt mit den Bürgern im ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) darüber.

Da die Umgestaltung der Friedrichstraße mit dem Uferpark abgestimmt sein soll, werden noch weitere Jahre verstreichen, bis Planungen beschlussreif und Entscheidungen gefällt werden. Fakten zu den Verkehrsstärken in der Friedrichstraße (Quelle VEP): 2013 wurden an der Einmündung der Riedleparkstraße 16.100 Kfz/Tag und auf Höhe Metzstraße 17.400 Kfz/Tag ermittelt. Im Prognosebezugsfall 2030, welcher eine Hochrechnung des Verkehrs mit der neuen B31-Umgehung, aber ohne Veränderungen in der Friedrichstraße darstellt, nimmt der Verkehr in der Friedrichstraße lediglich um 2.500 Kfz/Tag ab!

Diese erschreckende Prognose ist anhand aktueller Daten des B31-Dialogforums nachvollziehbar: Auf der B31 in Friedrichshafen sind 17 % der Kfz im Durchgangsverkehr unterwegs, 83 % ist Ziel- und Quellverkehr. Das bedeutet: Trotz durchgehender B31-Umgehung wird sich in der Innenstadt der Verkehr kaum reduzieren, wenn keine einschneidenden Maßnahmen ergriffen werden, die Autofahrer zu „motivieren“, die neue B31-Umgehung zu benutzen.

Was plant die Stadtverwaltung für den Umbau der Friedrichstraße zum „Prachtboulevard“? Die erste Fehlentscheidung steht schon fest, denn die Mauer zum Uferpark soll nicht angetastet werden.

Der heutige Querschnitt der Friedrichstraße auf dem Abschnitt von der Schillerstraße bis zur Karlstraße beträgt von der Uferparkmauer bis zur



nördlichen Bebauung etwa 17,3 Meter. Eine simple Addition der für einen Umbau notwendigen Flächen ergibt: Fünf Meter Breite werden für einen Gehweg auf der Nordseite und mindestens sechs Meter für eine zweispurige Fahrbahn benötigt. Zusammen mit einem mindestens drei Meter breiten Gehweg auf der Südseite errechnen sich 14 Meter. Die verbleibenden 3,3 Meter sind keinesfalls ausreichend für den Bodensee-Radweg in beiden Fahrtrichtungen, zumal die zwingend erforderliche bauliche Trennung zum Fußweg noch nicht eingerechnet ist. Nachdem die Stadt den Architekturbüros beim Wettbewerb zum Uferpark die Vorgabe gemacht hatte, den Bodensee-Radweg nicht durch den Uferpark zu führen (was im westlichen Bereich wegen eines Privatgrundstücks ohnehin kaum möglich wäre), stellt sich die Frage: Wo sollen die Urlaubsradler zukünftig fahren? Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nur für einen Teil der Radtouristen eine sinnvolle Führung, deshalb wird ein attraktiver baulicher und ausreichend breiter Radweg erforderlich sein, um Radfahrer von Fußgängern getrennt zu führen. Fazit: Mit der heutigen Uferpark-Mauer kann es keine Verbesserung für den hoch frequentierten Bodenseeradweg im Bereich der Friedrichstraße geben. Der ADFC fordert deshalb: **Die Mauer muss weg!** (bg)

s Sporträdle

> Beratung > Verkauf > Service
 Meersburgerstr. 27
 88090 Immenstaad
 Tel.: 07545/14444
 mail: info@sportraedle.de

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

Unsere Marken:

Pedelec und S-Pedelec:

RIESE & MÜLLER

[MOUSTACHE]

Senioren und Sonderfahrzeuge:

HP VELOTECHNIK

HASE BIKES **draisin**

City | Urban | Mountain Bikes:

BREEZER **VELOVILLE**

UNIVEGA **RALEIGH**

KELLYS **BIKE COMPANY**

Kinderfahrzeuge:

Leggero **SCOOOL**

CROOZER **m-ero** we are mobility

Leasing Partner:

JOBRAD

BUSINESSBIKE leasing

lease a bike

- **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

Potential auf der „Hauptradverkehrsroute“ verschenkt

Nach längerer Bauzeit wurde 2019 der Umbau der Keplerstraße fertiggestellt. Unter dem Titel „Hauptradverkehrsroute“ wurde dieser Abschnitt der ehemaligen innerstädtischen Umgehung umgestaltet und somit das seit 2002 bestehende Provisorium abgelöst. 2013 war bereits die Ehlersstraße mit den beiden großen Kreisverkehren, Radfahrstreifen und breiten Radwegen am ZF-Werk 1 umgebaut worden. Wenn man bedenkt, dass die Ehlersstraße und Keplerstraße bereits im Jahr 2001 durch die Freigabe der B31-Umgehung Löwental vom Durchgangsverkehr entlastet wurden und schon damals Planungen liefen, kann

man nicht von einer zügigen Umsetzung sprechen. Hoffentlich dauert der Umbau der Maybachstraße, Albrechtstraße und Meersburger Straße nach Freigabe der B31-Westumgehung nicht so lange wie in der Ehlersstraße und Keplerstraße. Die Stadtverwaltung führte 2015 für die Keplerstraße eine Bürgerbeteiligung durch, in der die beiden zur Diskussion stehenden Umbauvarianten vorgestellt wurden. Der ADFC favorisierte in seiner Stellungnahme die nun gebaute Planung, schlug aber die Verbreiterung des in der Fahrbahnmitte verlaufenden Grünstreifens von 2,5 m auf 3,0 m vor.

Begründung: Die Keplerstraße wird an der Katharinenstraße und Allmandstraße von zwei wichtigen Radrouten in Nord-Südrichtung gequert. Damit für querende Radfahrer mit Anhänger genügend Platz zum Aufstellen vorhanden ist, hält der ADFC eine Breite der Mittelinsel von 3,0 m für erforderlich. Leider wurde die Insel aber nur mit 2,5 m Breite gebaut. Warum, das wurde uns nie mitgeteilt. Bisher war LKW-Verkehr in der Keplerstraße nicht erlaubt. Mit dem Umbau zur „Hauptradverkehrsroute“ wird LKW-Verkehr wieder ganzjährig freigegeben, was der ADFC für eine Fehlentscheidung hält. (bg)



So sah der zu schmal geratene Mittelstreifen der Keplerstraße in der Bauphase vor der „Begrünung“ aus: Ein nachhaltiges Wachstum der Alleebäume ist in dieser schmalen Betonrinne kaum möglich. Auch das eine vermeidbare Fehlplanung. (bg)



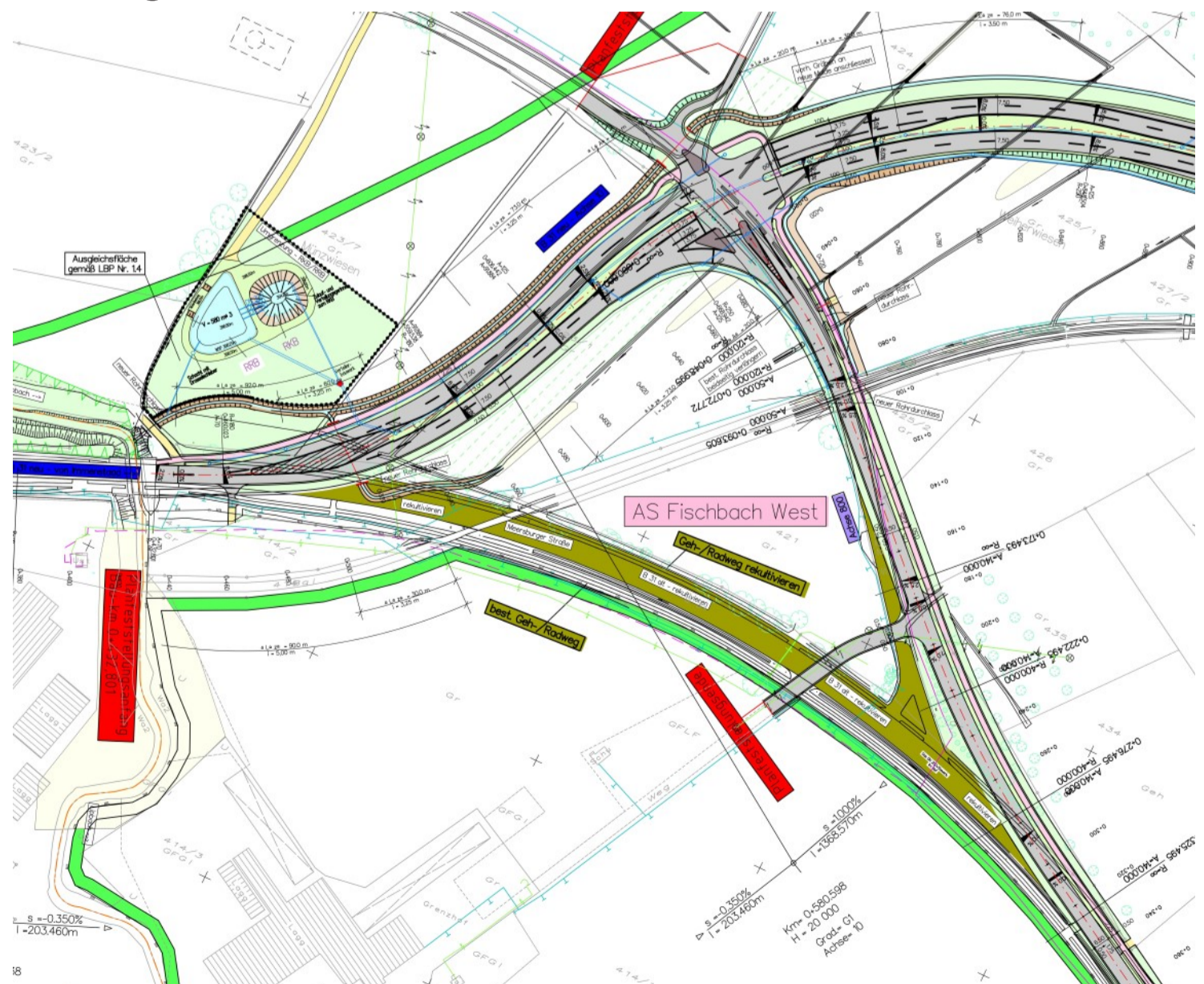
Das Bild von 1998 zeigt die Keplerstraße unter Durchgangsverkehr mit vier Fahrspuren. 2001 wurde die Umgehungsstraße eröffnet und die Keplerstraße vom Durchgangsverkehr „befreit“. Es dauerte noch ein Jahr, bis die Straße provisorisch verschmälert wurde und Radfahrstreifen markiert wurden, denn es gab politische Widerstände dagegen. (bg)



2018 wurde die Keplerstraße umgestaltet und das 16 Jahre bestehende Provisorium abgelöst. Der Straßenquerschnitt wurde völlig neu aufgeteilt. Gut sind die breiten Radfahrstreifen, die bereits im Provisorium vorhanden waren. Leider wurde die Mittelinsel zu schmal gebaut. Schlecht für querende Radfahrer und die ärmlichen Bäume im Grünstreifen. (bg)

B 31 West ... Anschluss ungelöst

Eine schöne Bescherung erwartet die Bodensee-Radler im Fischbacher Westen, wenn Ende 2020 die B31-Westumfahrung fertiggestellt sein wird. Da die heutige B31 zwischen dem Lipbach und der Einmündung Ziegelgrube rekultiviert wird, wird auch der Radweg auf der Nordseite aufgelöst. Glimpflich kommen dagegen Radler von Immenstaad nach Friedrichshafen davon, denn der Radweg wird auf der heutigen Trasse verlaufen. Doch die Gegenrichtung – von Fischbach Richtung Immenstaad – wird ist eine Fehlplanung, die noch für Stauern sorgen wird: Der Radweg auf der Nordseite der Meersburger Straße wird entlang des neuen Zubringers zum B31-Anschlussknoten Fischbach West geführt. Dort müssen Radler die große neue Ampelkreuzung der B31 überqueren, um entlang der vierspürigen B31 Richtung Kläranlage zur bestehenden B31 zurückzufahren. Welchen Eindruck Friedrichshafen mit dieser haarsträubenden Führung des Bodensee-Radwegs hinterlassen wird, kann sich jeder ausmalen. Werden Radler diese miserable Verkehrsführung, also den Umweg nach Norden und die Ampelkreuzung mit langen Wartezeiten, akzeptieren? Es ist damit zu rechnen, dass Radfahrer aus Fischbach kommend versuchen werden, die alte B31 bei der ersten Gelegenheit zu queren. Die alte B31 wird auch nach der Freigabe der Umgehung noch eine Verkehrsbelastung von ca. 13.000 Kfz/Tag haben, deshalb ist das nicht ungefährlich. Die Verantwortlichen im Bund, Land und der Stadt sind jetzt gefordert, eine sichere und komfortable Führung des Bodensee-Radwegs zu bauen. (bg)



Der Plan zeigt den Anschluss Fischbach West der B31-Umgehung. Man erkennt oben die vierspürige neue B 31 von Osten kommend und die neue Ampelkreuzung. Über diesen großen signalisierten Knoten führt der Bodensee-Radweg von Friedrichshafen nach Immenstaad.

Klimaschutz Fehlanzeige

In Friedrichshafen wird viel über Verkehrsthemen geredet, geschrieben und gejammert. Doch tut die Stadt Friedrichshafen das Nötige, um die drängenden Probleme der Gegenwart und Zukunft zu lösen?

Ein Radverkehrskonzept gibt es seit 2000, es wird mal mit mehr, mal mit weniger Elan umgesetzt. Ein flächen-deckendes, sicheres und komfortables Radwegenetz sucht man immer noch vergebens, denn gebaut wurden meistens Einzelmaßnahmen.

Fußverkehr? Die Stadtverwaltung hat in den letzten Jahren aktiv verhindert, konzeptionelle Schritte für die Verbesserung der Wege für Fußgänger in die Wege zu leiten. Ein Fußverkehrskon-

zept wurde abgelehnt. Im Verkehrsentwicklungsplan werden zwar hehre Leit-ziele für den Fußverkehr formuliert, doch werden die Verwaltung und der Gemeinderat zukünftig danach handeln?

Kfz-Verkehr? Seit 2013 arbeitet ein externer Gutachter für die Stadt Friedrichshafen am Verkehrsentwicklungsplan (VEP). Im VEP geht es um die wichtige Frage, wie der Straßenverkehr in Friedrichshafen im Jahr 2030 geführt werden soll.

Der ADFC kritisiert den VEP, denn wir halten vor allem die Zielsetzungen der Verkehrsverlagerung und die geplanten Maßnahmen für ungenügend, um eine lebenswerte Stadt zu gestalten

und die erforderlichen Schritte für den Klimaschutz einzuleiten. Denn der Modal Split soll sich nach den Zielen der Stadtverwaltung nur geringfügig ändern: 7 % weniger Kfz-Verkehr. Das ist zu wenig, denn durch die zunehmende Verkehrsleistung, vor allem verursacht durch Einwohnerwachstum und längere gefahrene Strecken, wird es 2030 wahrscheinlich genauso viel Kfz-Verkehr geben wie heute.

Der Öffentliche Verkehr kommt im VEP kaum vor. Es wird lediglich eine neue Schienenhaltestelle beim ZF-Forum und eine Bushaltestelle beim GZH vorgeschlagen. Es fehlen aber konkrete Vorschläge für zusätzliche Buslinien und eine Taktverdichtung.

Klimaschutz? Die Ziele des VEP bleiben weit hinter den notwendigen Reduktionen der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr zurück. Die Stadtverwaltung und die Mehrheit im Gemeinderat scheinen für die Klimaziele von Paris immun zu sein. Oder fehlt es am Willen und am Mut zur Veränderung? Der über fünf Jahre dauernde Planungsprozess des VEP hat klar gezeigt, dass Friedrichshafen nicht dazu bereit ist, die im Verkehrssektor notwendigen Veränderungsprozesse zu starten, um die Herausforderungen des Klimaschutzes, der Luft- und Lärmemissionen, des demographischen Wandels und der sozialen Gerechtigkeit anzunehmen. (bg)

Verkehrswende zu klimafreundlicher Mobilität 2030 - was muss sich ändern?

www.bwstiftung.de/mobiles-bw



Doppelt so viele Fahrgäste in Bus und Bahn



Jedes dritte Auto klimaneutral



Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in Städten



Jeder zweite Weg selbst aktiv zu Fuß oder mit dem Rad

Abgeleitet vom Klimaschutzszenario 2030 des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg „Mobiles Baden-Württemberg“, 2018

Die Veto-Abteilung

Die Zuständigkeiten für den Bau und die verkehrsrechtliche Anordnung von Verkehrswegen sind oft in verschiedenen Abteilungen, in Friedrichshafen sogar in verschiedenen Dezernaten angesiedelt. Andere Städte machen es anders...

Obwohl viele geplante Radverkehrsanlagen im Arbeitskreis Radverkehr besprochen werden, entscheiden die Behörden erst im Nachgang darüber, ob sie das vereinbarte Vorgehen mittragen oder sich doch anders entscheiden.

Statt im Arbeitskreis Radverkehr klar Position zu beziehen und die Ablehnung anzukündigen, kam es beim Veloring zu einem nachträglichen Veto der Verkehrsbehörde zu einem mehrfach besprochenen Thema: Die Anord-

nung einer Fahrradstraße in der Aistegstraße, die zum berühmten Veloring gehört, wurde abgelehnt.



Die Aistegstraße wurde so ausgebaut, dass sie eine Fahrradstraße wird. Danach sagte die Verkehrsbehörde: Nein. (bg)

Der Abschnitt der Aistegstraße nördlich der Flugplatzstraße wurde 2017 auf eine Breite von fünf Metern ausgebaut und so gestaltet, dass nach der Fertigstellung eine Fahrradstraße eingerichtet wird. Die Stadt führte Fahrradzahlungen durch, die Ergebnisse hält die Stadt allerdings unter Verschluss.

Nach Fertigstellung des Umbaus der Aistegstraße verweigerte die Verkehrsbehörde für alle überraschend die Anordnung einer Fahrradstraße und kündigte an, sich erst nach Fertigstellung des gesamten Velorings bis Fischbach „en bloc“ wieder damit zu beschäftigen. Die Fertigstellung des gesamten Velorings wird nach 2025 realistisch sein. Um die Logik noch weiter zu strapazieren, stellt die Ver-

kehrsbehörde auch die Anordnung aller anderen, seit Jahren geplanten Fahrradstraßen zurück, also die Schlossstraße, Klosterstraße und Seewiesenstraße. Dieser Skandal ist bereits weit über die Grenzen von Friedrichshafen bekannt und sorgt in Fachkreisen für Kopfschütteln über die städtische Verkehrsbehörde. (bg)

„Nur durch prägnante und wahrnehmbare Verbesserungen und den entsprechenden Mut und eine entsprechende Entschlossenheit wird es Friedrichshafen gelingen, die Fahrradstadt schlechthin in Süddeutschland zu sein. Die Voraussetzungen sind gegeben, das Potenzial ist vorhanden“
(Dr.-Ing. Stefan Köhler, 2017)

Geld gestaltet Zukunft

Die Modernisierung des Stadtbahnhofs war ab Mitte 2019 geplant, mit einer zweijährigen Bauzeit. Noch ist es verdächtig ruhig, eine Verzögerung ist wohl zu erwarten.

Wird der Stadtbahnhof mit dem Umbau für den erwarteten – und für die Verkehrswende notwendigen – Zuwachs an Fahrgästen wirklich fit gemacht? Die Bundesregierung schätzt das Fahrgastaufkommen am Stadtbahnhof im Jahr 2030 auf 5,38 Mio. Personen, das sind fast 15.000 pro Tag. Die Landesregierung fordert in ihrem Klimaschutzszenario für 2030 eine Verdoppelung der Wege im öffentlichen Verkehr. Die Weichen für die Zukunftsfähigkeit müssen also jetzt gestellt werden, doch die Beschlusslage der DB und der Stadt Friedrichshafen führt nicht in die Zukunft, sondern aufs Abstellgleis.

Die Modernisierung des Stadtbahnhofs kostet die Stadt voraussichtlich knapp drei Mio. Euro, womit eine Minimalausstattung gebaut werden kann.

Zum Vergleich, ob die Bahnhofsmodernisierung teuer ist oder nicht, sollte man Kosten anderer Verkehrsprojekte kennen: Die Stadt zahlt 42 Mio. Euro als freiwillige Leistung für eine Verlängerung des Tunnels der B31 neu in Waggershäusern und investiert 13 Mio. Euro für die Sanierung der GZH-Tiefgarage. Solche Zahlen sagen mehr über politische Zielsetzungen aus als Fraktionserklärungen und Reden von Bürgermeistern.

Bereits bei der Beschlussfassung im Gemeinderat über die Bahnhofsmodernisierung war klar, dass die Stadt wenig Herzblut zeigt, einen zukunftsfähigen Bahnhof mitzufinanzieren. Die Grünen reichten 2017 im Gemeinderat einen Antrag ein, größere Aufzüge und eine Verbesserung der Rampe auf der Nordseite zu finanzieren. Doch anstatt die Notwendigkeit zu erkennen und dafür zu werben, die Verbesserung der Infrastruktur am Stadtbahnhof zu finanzieren, war die Stadtverwaltung kreativ, Argumente zu finden,

warum es keine städtische Aufgabe ist und was nicht möglich ist. Graf Zeppelin rotiert bei solchen innovationsfeindlichen Abwehrargumenten im Grab: „Man muss nur wollen und daran glauben...“ Die politische Mehrheit folgte der Verwaltung, nicht Zeppelin. Die Aufzüge werden also 1,1 Meter breit sein, enger geht's kaum. Auf den Bahnsteigen werden die Aufzüge 2,1 Meter lang sein, was keine komfortable Größe ist, wenn Fahrgäste mit Fahrrädern, Gepäck, Kinderwagen und



Der Stadtbahnhof heute und morgen. (bg)

Rollstühlen das Gleis wechseln. Die Aufzüge auf der Südseite (Gleis 1) und auf der Nordseite (Franziskusplatz) sollen nicht vergrößert werden, was ein gravierender Fehler ist.

Warum wird es keine Rampen an den Bahnsteigen der Gleise 2/3 und 4/5 geben? Damit könnten gerade Radfahrer viel schneller und bequemer die Bahnsteige wechseln. Die DB sagt: Weil die Bahnsteige zu kurz seien und dadurch die Rampensteigung zu groß wäre. Stimmt nicht. Wenn Aufzüge vorhanden sind, dürfen die Rampensteigungen auch steiler sein. Das würde helfen, die Aufzüge zu entlasten. Warum wird das ehemalige Gleis 1a bei der früheren Post nicht reaktiviert? Damit könnten die Züge aus Radolfzell, die in Friedrichshafen Rad enden, die anderen Gleise entlasten. Wurde das geprüft?

Nirgends sieht man die verkehrspolitischen Prioritäten der Stadt Friedrichshafen so klar und deutlich wie am Stadtbahnhof. (bg)

Parkplatzlobby gefährdet Radler

Im städtischen Radverkehrskonzept von 2013 wurde der Radweg an der Paulinenstraße stadtauswärts als Unfallhäufungslinie identifiziert, denn polizeiliche Unfallanalysen zeigten über einen Fünfjahreszeitraum, dass an den Einmündungen auf der Südseite überdurchschnittliche viele Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern passierten.

Als Abhilfemaßnahme wurde im Radverkehrskonzept ein Radfahrstreifen stadtauswärts vorgeschlagen, ergänzt durch drei Querungsiseln in der Paulinenstraße. Diese Querungsiseln sollten die Querung der Fahrbahn erleichtern und damit ordnungswidriges Linksfahren reduzieren, denn dieses ist eine häufige Unfallursache.

Was steckt hinter dem Vorschlag des Radfahrstreifens? Ein Radfahrstreifen ist ein auf der Fahrbahn mit durchgezogener, 25 cm breiter weißer Markierung abgegrenzter, etwa zwei Meter breiter Radweg mit offizieller StVO-Beschilderung. Experten halten Radfahrstreifen für eine der sichersten Radverkehrsführungen, auch für weniger geübte Radler.

Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Wenn Radfahrer auf der Fahrbahn fahren, sind sie im Sichtfeld ein- und abbiegender Autofahrer und werden dadurch nicht so häufig übersehen wie auf Radwegen neben der Fahrbahn. Auf dem bestehenden Radweg an der Paulinenstraße tauchen Radfahrer an den Einmündungen plötzlich hinter Häusern oder Hecken auf. Aber auch der Grünstreifen der Baumallee ist für die Sichtbeziehung zwischen Autofahrern und Radfahrern ungünstig. Da der Radweg vergleichsweise breit ist, wähnen sich viele Radfahrer in einer trügerischen Sicherheit, statt an den Einmündungen aufmerksam zu sein.

Durch einen Radfahrstreifen wäre auch das ständige Auf- und Ab an den miserabel abgesenkten Bordsteinen Vergangenheit.

Der Bau des Radfahrstreifens auf der Paulinenstraße stadtauswärts war bereits für das Jahr 2016 geplant und vom Gemeinderat freigegeben, doch eine Realisierung ist mittlerweile in weite Ferne gerückt: Das städtische „Amt für Parkdruckreduzierung“ (BSU) forderte Ersatzparkplätze, da wegen des Radfahrstreifens auf der Südseite öffentliche Parkplätze entfallen würden. Die Stadt startete deshalb eine Planung, zwischen den Alleebäumen im Bereich der Grünflächen Ersatzparkplätze zu schaffen. Die Kosten stiegen wegen dieser Ersatzparkplätze von 185.000 EUR auf 1,4 Mio. EUR. Damit war das Projekt nicht finanzierbar und somit gestorben.

Der ADFC hält die Vorgehensweise der Stadt für nicht akzeptabel, denn hier wird das Parken im öffentlichen Raum höher gewichtet als der Gesundheitsschutz beim Radfahren. Die Radfahrunfälle in der Paulinenstraße sind eine Tatsache, Parken im öffentlichen Raum ist dagegen ein Gewohnheitsrecht aus der Zeit der autogerechten Stadtplanung. Auch der Verkehrsentwicklungsplan stellt in seinen Leitzielen dieses Gewohnheitsrecht in Frage und fordert: „Reduzierung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum“.

Dass an der Paulinenstraße seit Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung längst nicht alle Parkplätze belegt sind und die nördliche Fahrbahnseite für das Parken völlig ausreichend ist, kann jeder selbst besichtigen. Man könnte sogar auf die Parkplätze auf beiden Seiten verzichten und Radfahrstreifen in beiden Fahrrichtungen markieren. Damit wäre die Rüttelstrecke über die Wurzeln und der Slalom um Mülleimer und das Chaosparken am Autohaus passé!

Der ADFC fordert die Stadtverwaltung auf, schnellstmöglich den geplanten Radfahrstreifen auf der Südseite zu markieren und die geplanten Querungsiseln zu bauen. (bg)

Vorsicht Schlaglöcher



Auf dem Radweg an der B 31 vom Immenstaad nach Friedrichshafen wird man an der Ortseinfahrt Fischbach vorgewarnt: Achtung „unebener Radweg“. Arme reiche Stadt. (bg)

Es ist ein bundesweites Problem: Der Erhalt der Verkehrs-Infrastruktur ist unterfinanziert. Offensichtlich ist es politisch immer noch wichtiger, Neubauten zu eröffnen als bestehende Wege zu erhalten.

Vor allem auf Wegen für Fußgänger und Radfahrer sind Mängel durch vernachlässigte Instandsetzung, nicht fachgerechte Reparaturen und falsche Beläge besonders spürbar. Viele Radwege in der überdurchschnittlich vermögenden Stadt Friedrichshafen sind in einem jämmerlichen Zustand.

Der Radweg an der Ailinger Straße ist auf vielen Abschnitten eine Zumutung, wenn man mit normalem Reifendruck unterwegs ist. Die seit Jahren notdürftig geflickten Plattenbeläge sind ein Armutszeugnis für Friedrichshafen. Auch die Wurzelaufrüche in der

Ravensburger Straße und Paulinenstraße machen die Fahrt zu einem ungewollten Test, ob die Wirbelsäule noch elastisch ist und die Einkäufe im Korb vorschriftsgemäß gesichert sind. Kennen Sie die Margaretensstraße und die Hofener Straße? Die Margaretensstraße taugt zur Teststrecke für Fahren ohne Federung, während das Stadtbauamt in der Hofener Straße seit Jahren verdrängt, dass der Einbau von Feinbelag vergessen wurde.

Wenigstens hat die Stadt dafür gesorgt, das Radler rechtzeitig vorgewarnt werden, wenn sie nach Friedrichshafen kommen: In Fischbach steht am Stadteingang das Zeichen 112 StVO „unebene Fahrbahn“. Da freut sich der Bund der Steuerzahler, wenn vor holprigen Radwegen gewarnt wird, statt sie zu sanieren. (bg)



An der Paulinenstraße stadtauswärts ist ein Radfahrstreifen geplant, der laut Stadtverwaltung aber wegen des hohen Parkdrucks nicht möglich ist. (bg)



Auch auf der Paulinenstraße stadteinwärts parken nur wenige Autos. Parkdruck sieht anders aus. Es wäre auch hier ein Radfahrstreifen möglich. (bg)

Wir leisten uns was

Das Graf-Zeppelin-Haus wurde 1985 eröffnet und ist aus Friedrichshafen nicht mehr wegzudenken. 2018 hat der Gemeinderat beschlossen, die viergeschossige Tiefgarage zu sanieren, da gravierende Schäden vor allem durch Streusalzeintrag von den Autos, aber auch durch das fortgeschrittene Alter eingetreten sind. Es ist von „Gefahrenabwehr“ die Rede, denn der Bodensee soll bleiben, wo er ist... Draußen.

Der Verfasser der Sitzungsvorlage des Gemeinderates schreibt unter anderem: „Die Hochwertigkeit der Veranstaltungen im Graf-Zeppelin-Haus und die herausragende Lage am See findet im Ambiente der Tiefgarage keinerlei Entsprechung. Die ‚Adressbildung‘ und Visitenkarte des Hauses ist für die mit dem PKW anreisenden Besucher, die in beträchtlicher Zahl – oftmals festlich gekleidet – durch die Tiefgarage im Gebäude ankommen, schlecht.“ Soso.

Kostenschätzungen der Sanierung gehen von 13 Mio. Euro aus, die aus der Zeppelin-Stiftung finanziert werden. Somit kostet die Sanierung 30.000 Euro pro Stellplatz. Die insgesamt 440 Stellplätze verteilen sich auf eine Gesamtfläche von 14.200 m², somit beansprucht ein parkendes Auto 32 m². Bei einer durchschnittlichen Belegungsquote der GZH-Tiefgarage von 30 % kann man nicht von einer wirtschaftlichen Investition sprechen, sondern von einer sehr fragwürdigen Subventionierung von Parkplätzen, die mehrheitlich von zahlungskräftigem

Publikum benutzt werden. Es ist auch geplant, die Stellplätze zu verbreitern, damit der festlich gekleidete Konzertgast seinen Stadtgeländewagen nicht durch die Heckklappe verlassen muss. Der mildtätige Stiftungszweck der Zeppelin-Stiftung wird hier weit gedehnt.

Was hat die Tiefgarage mit dem Radverkehr zu tun? Auf Druck des ADFC wurden im Jahr 2008 einige Felgenkiller am GZH erstmals durch ordentliche Fahrradständer ersetzt. Erst 2017 wurde die erste Überdachung installiert, leider sind die Abstellanlagen zu dicht aufgestellt und schlecht beleuchtet. Bei Veranstaltungen mit Kindern und Jugendlichen sind die Abstellanlagen überfordert, so dass ein ordentliches Abstellen und das Anschließen der Fahrräder nicht möglich ist.

Adressbildung? Visitenkarte? Übrigens: Am wichtigsten Kultur- und Kongresszentrum der Region gibt es keine Bushaltestelle des öffentlichen Verkehrs. Noch Fragen? (bg)



TIPP
FAHRRAD-KOMBI
ALLE ZONEN
ERWACHSENE
ab € 38,-

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



Fahrradparker . Werbe-Fahrradständer
Fahrradgaragen . Fahrradüberdachungen
Sperrpfosten

Hartmut Kilian
Keplerstr. 11 . 72762 Reutlingen
Telefon 07121 / 33 89 25 . Telefax 07121 / 33 91 75
www.kilian-rt.de

„Klimabohne on Tour“



Die Lastenradler vor dem Start zur letzten Etappe von Friedrichshafen nach Bregenz. Rechts im Bild: Organisator Daniel Sperl vom Klimabündnis Vorarlberg. (bg)

Eine Radtour der besonderen Art machte am 16. Juni in Friedrichshafen Halt: Fünf engagierte junge Frauen und Männer transportierten ökologisch angebaute Kaffeebohnen mit Lastenrädern von Amsterdam nach Bregenz. Zuvor waren die Kaffeebohnen mit einem Segelschiff von Kolumbien nach Amsterdam gebracht worden. Die einzigartige Aktion wollte damit auf die Bedeutung fairer globaler Handelsbeziehungen und die Problematik des umweltverschmutzenden Warentrans-

ports hinweisen. Die Aktion des Klimabündnisses Vorarlberg in Kooperation mit fairvelo besuchte auf der insgesamt 1200 Kilometer langen Strecke zahlreiche Städte des Klimabündnisses, dem auch Friedrichshafen angehört.

In Friedrichshafen empfing der ADFC die Lastenradler und begleitete sie auf der letzten Etappe nach Bregenz, wo das Klimabündnis Vorarlberg die müden, aber stolzen Lastenradler und ihre Unterstützer empfing. (bg)

Der Klassiker seit 1993

Seit 1993 ist der Fahrrad-Gebrauchtmärkte des ADFC eine feste Größe im Terminkalender in Friedrichshafen. In Tettngang kooperiert der ADFC seit 2003 mit den Grünen beim Gebrauchtmärkte an der Manzenbergschule. Bei den Märkten in Friedrichshafen und in Tettngang standen insgesamt 736 Fahrräder zum Verkauf, davon wurden 486 verkauft.

Vom E-Bike-Boom war bei den Gebrauchtmärkten noch wenig zu spüren, denn höchstens ein Duzend Exemplare wurden zum Verkauf abgegeben. Bei der Fahrradcodierung sind Pedelecs mittlerweile bei der Mehrzahl, denn der Diebstahlschutz ist gerade für teure Fahrräder beliebt. (bg)

Termine 2019: 13.04. und 12.10. in Friedrichshafen, 04.05 in Tettngang



Beim ADFC-Fahrrad-Gebrauchtmärkte am 24. März warteten in der Alten Festhalle 342 Fahrräder darauf, den Besitzer zu wechseln. (bg)

Tettngang mobil

Der ADFC beteiligte sich am 6. Mai am Tettnganger Aktionstag „Tettngang mobil“.

Im Mittelpunkt der ADFC-Aktion stand ein Fahrradparcours für Kinder, bei dem sie ihr Geschick beim Radfahren ausprobieren konnten. Der städtische Bauhof hatte nach Vorgabe des ADFC verschiedene Hindernisse und Geräte aus Holz gebaut, zum Beispiel eine Wippe oder eine Kufe zum Balancieren. Der Parcours musste von den Kindern so schnell wie möglich fehlerfrei absolviert werden, jeder Teilnehmer wurde mit einer Urkunde belohnt. Natürlich fehlten beim Aktionstag nicht der obligatorische Infostand und die

Codieraktion, wo 28 Fahrräder graviert wurden. (bg)



Der ADFC hatte beim Aktionstag „Tettngang mobil“ einen Geschicklichkeits-Parcours für Kinder aufgebaut. (bg)

Eurobike im Wandel

Leider war die Eurobike 2018 eine Fachbesuchermesse ohne Publikumstag, deshalb fehlten die Endverbraucher und damit war die wichtigste Zielgruppe des ADFC nicht auf der Messe. Der ADFC-Messestand wurde allein vom ADFC-Bundesverband und ohne Unterstützung der aktiven Mitglieder aus dem Bodenseekreis ausgerichtet. Das Thema des Messestandes waren die „Protected Bike Lanes“, die vom Bundesverband neuerdings als die beste Radverkehrsführung propagiert werden. Ob dieses – auch im ADFC nicht unumstrittene Thema – auf einer Fachbesuchermesse richtig platziert war?

Im Rahmen der Kongresse referierte der ADFC bei einer Veranstaltung des



Charlotte Hepp aus Immenstaad berichtete im SWR-Interview über das Leben einer Familie ohne Auto. (bg)

Lehrstuhls für Mobilität, Handel und Logistik der Zeppelin-Universität zum Thema „Moderne Lastenräder für Gewerbe“. Unternehmer aus konnten sich danach bei einem Messerundgang über Lastenräder und das Projekt „Ich entlaste Städte“ informieren.

www.lastenradtest.de

Der SWR hatte am Sonntagnachmittag beim Eurobike-Interview auch den ADFC eingeladen. Die Moderatoren interessierten sich für das autofreie Leben der Großfamilie Hepp, erkundigten sich über die Schwachstellen im Radwegenetz und über die Trends der Eurobike.

Wir freuen uns, dass es 2019 wieder einen Publikumstag geben wird. (bg)



Der ADFC-Bundesverband demonstrierte auf seinem Eurobike-Stand den Fachbesuchern die „Protected Bike Lanes“. (bg)

Radeln mit netten Leuten

Das Tourenprogramm 2018 war wieder vielfältig in seinen Zielen, Strecken und Anforderungen. Fast alle Touren konnten durchgeführt werden, was auch dem Jahrhundertsommer zu verdanken war.

Der ADFC versteht sich als Anbieter von Radtouren für alle Radler, vom gemütlichen bis sportlichen Genießer. Sowohl die Rennradler finden Touren-

angebote als auch die Freunde der unbefestigten Bergwege.

Wer Interesse hat, beim ADFC als Tourenleiter mitzumachen, darf sich gerne an Markus Barthold, Tourenkoordinator des ADFC, wenden. (bg)

Das aktuelle Tourenprogramm ist im Infoladen und im Internet auf der ADFC-Homepage verfügbar.



Die Tour „Romantisches Donautal“ fand bei bestem Herbstwetter statt. (dj)



Die Auftakttour am 8. April. (mb)



Die Mountainbiker fahren von St. Gallen zum Hohen Kasten und Kamar. (bg)



Die Feierabend-Rennradtour mit Start und Ziel in Tettngang ist ein Geheimtipp. (bg)

Wechsel im Kreisvorstand

Bei den Vorstandswahlen der Kreis-Mitgliederversammlung am 6. März in Überlingen war ein Teil der Vorstandsposten neu zu besetzen: Der bisherige Kreisvorsitzende Karl Honnen stellte sein Amt zur Verfügung, auch für die stellvertretenden Vorsitzenden Arthur Wetzel (seit 2006) und Fritz Jähnichen (seit 2012) wurden Nachfolger gesucht.

Mit Ralf Müller als Kassenwart und Stefan Heiland stellten sich zwei erfahrene Vorstände erneut zur Wahl, wäh-

rend mit Roland Merz und Markus Barthold zwei langjährige aktive Mitglieder in den Vorstand nachrückten. Da für den Vorsitz kein neuer Kandidat gefunden werden konnte, erklärte sich Bernhard Glatthaar, bereits Kreisvorsitzender bis 2014, zur Kandidatur bereit. Die Wahl des neuen Vorstandes erfolgte einstimmig.

Der ADFC Bodenseekreis wird somit die nächsten zwei Jahre von einem fünfköpfigen Team aus neuen und bekannten Gesichtern geführt. (bg)



2018 wurden in den Vorstand des Kreisverbandes Bodenseekreis gewählt (v.l.): Roland Merz, Bernhard Glatthaar, Markus Barthold, Dr. Stefan Heiland und Ralf Müller. (kh)

Der Infoladen für alle

Der Kreisverband ist stolz auf seinen Infoladen in der Innenstadt von Friedrichshafen. Er wurde 2005 eröffnet und wird seither in ehrenamtlicher Arbeit betreut. Ein Team aus sechs Mitgliedern stellt sicher, dass der Infoladen an seinen Sprechstunden zweimal in der Woche geöffnet ist.

Interessierte Radler erhalten Informationen zu allen Themen und können auch ihre Anliegen vorbringen. Es sind viele Informationsbroschüren vorrätig und es gibt eine große Anzahl interessanter Literatur zu allen Themen des Radfahrens, vom Erlebnisbericht über Weltreisen bis zu Grundlagen der Verkehrsplanung.

Literaturliste siehe www.adfc-bw.de/bodenseekreis/infoladen

Der Infoladen ist ein unverzichtbarer Raum für den Verein geworden, denn hier finden vereinsinterne und öffentliche Treffen und Veranstaltungen statt. Für die Vereins-Assistentin ist der Infoladen der Arbeitsplatz.

Dank der Unterstützung durch die Stadt Friedrichshafen und den ADFC-Landesverband ist der Betrieb des Infoladens möglich. (bg)



Wer Interesse an einer Mitarbeit im Infoladen-Team hat, ist herzlich willkommen und kann uns während der Öffnungszeiten oder auch schriftlich kontaktieren.

Öffnungszeiten:

Donnerstag 16:30 – 19.00 Uhr

Samstag 9:30 – 13:00 Uhr

Adresse:

Friedrichstraße 36/2 (beim Kindernest)

88045 Friedrichshafen

Tel. 07541/382988

infoladen-bodenseekreis@adfc-bw.de

www.adfc-bw.de/bodenseekreis/infoladen

infoladen

Neue Vereins-Assistentin

Der Kreisverband Bodenseekreis beschäftigt seit 2012 eine Vereins-Assistentin zur Unterstützung des Vorstands und für Aufgaben der Vereinsverwaltung. Seit Oktober 2018 arbeitet Brigitte Seebeck als Assistentin für den Kreisverband Bodenseekreis.

Nach der Einarbeitung in die wichtigsten Themen zählten bereits 2018 die Akquise von Werbeanzeigen und die Unterstützung bei Finanzaufgaben zu

ihren ersten Aufgaben. Auch bei der Erstellung des Programmheftes und vielen organisatorischen Tätigkeiten entlastet Brigitte Seebeck den Vorstand bei seiner ehrenamtlichen Arbeit. (bg)



Erfahrungsaustausch der Mitglieder

Nach Abschluss der Radtourensaison findet im Kreisverband Bodenseekreis im Oktober traditionell das Treffen aller Tourenleiter statt. Im Mittelpunkt steht dabei der Erfahrungsaustausch der Tourenleiter über ihre Touren. Aufgrund des vielfältigen Angebots von gemütlichen bis sportlichen Touren können unterschiedliche Probleme und Fragen entstehen. So wurden zum Beispiel die neuen Richtlinien der Datenschutz-Grundverordnung diskutiert, insbesondere um die Rechte der Toureteilnehmer sicherzustellen.

Im zweiten Teil des Treffens wurden die Ideen und Planungen für Radtouren der nächsten Saison besprochen.

Der Kreisverband sucht neue Radtourenleiter, die diese interessante und verantwortungsvolle Aufgabe übernehmen möchten. Bei Interesse an einer Mitarbeit im Radtourenteam wenden Sie sich an Radtourenkoordinator Markus Barthold (markus.barthold@adfc-bw.de).

Bereits seit Mitte der neunziger Jahre lädt der Kreisverband seine Mitglieder an einem Samstagnachmittag im November zum „Kreistreffen“ ein. Dabei stehen Aktivitäten und Pläne für die Zukunft im Mittelpunkt, aber auch der Rückblick auf das vergangene ADFC-Jahr kommt nicht zu kurz. Jedes Mitglied kann seine Anliegen einbringen, seien es neue Ideen für Aktionen, Projekte oder organisatorische Themen. Im November 2018 war Sonja Lehmann vom ADFC-Landesverband Baden-Württemberg zu Gast. Sie ist Referentin für Verbandsentwicklung und somit die erste Ansprechperson für alle Fragen von ADFC-Gliederungen. Sie informierte uns über Themen des Landesverbands, im Vordergrund ihres Besuchs stand aber, die aktiven Mitglieder vom Bodenseekreis mit ihren Anliegen kennenzulernen und die Zusammenarbeit zwischen dem Kreisverband und Landesverband zu verbessern. (bg)



Die Tourenleiter des ADFC trafen sich im Oktober im Infoladen in Friedrichshafen zum Erfahrungsaustausch und zur Planung der Touren der nächsten Saison. (bg)

saikls

BIKES & MORE

Ravensburger Str. 14-18, 88074 Meckenbeuren
Tel. 07542 539118, E-Mail info@saikls.com

www.saikls.com



fahrradspezialitaeten.com
KONSTANZ + FREIBURG



Betreiber von
TINK Konstanz

Für jeden Typ den passenden Typ

Liegeräder | Dreiräder | Lastenräder | Tandem



Stauen Sie noch oder fahren Sie schon ...?

Wer parkt beim Einkaufen direkt vor jedem Geschäft? Wer trifft in der Stadt unterwegs beim Einkaufen immer Bekannte? Wer hilft, dass weniger Autos in der Stadt fahren? Lastenradler!

Lastenfahrräder waren der Mega-Trend auf der Eurobike 2018, doch man sieht sie im Straßenverkehr leider immer noch selten.

Woran liegt das? Sind Lastenräder zu teuer? Wohl kaum, wenn man Autos vergleicht. Sind sie uncool? Ist Stau cool? Ist das Lastenradeln anstrengend? Nein, dank E-Antrieb.

Das bundesweite Projekt „**Ich entlaste Städte**“ (www.lastenradtest.de) will Lastenräder als clevere Transportalternative bekannt machen und im Praxistest mit professionellen Nutzern aus Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen Anstöße für eine umweltgerechte Verlagerung des Verkehrs liefern. Das Verkehrsforschungsinstitut im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) koordiniert das Projekt im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative und begleitet es wissenschaftlich. Es wird dabei vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert.

Die **Umweltabteilung der Stadt Friedrichshafen** testete im Sommer 2018 ein Lastenfahrrad des Projekts drei Monate lang. Hauptsächlich Jugendliche im freiwilligen ökologischen Jahr benutzten das Lastenfahrrad.

Die Bilanz war positiv: Das Lastenfahrrad eignete sich gut für den Transport von Material in der Innenstadt an

Standorte, die mit dem Pkw nur schlecht oder gar nicht erreichbar sind. Transportiert wurde zum Beispiel Geschirr, Ausstellungsmaterial, Werkzeuge oder Blumenerde für das Urban Gardening. Insgesamt legten die Testfahrer rund 70 Kilometer auf dem Lastenfahrrad zurück, es gab es keinerlei Schwierigkeiten und auch die Akkus arbeiteten einwandfrei. Einziger Schwachpunkt des Lastenfahrrades ist das Fahren von engen Kurven. Fazit: Das Lastenfahrrad eignet sich im Innenstadtbereich als Transportmittel, doch es ist nicht immer einfach, eine geeignete Abstellfläche für das Lastenfahrrad zu finden.

Auch das **Abfallwirtschaftsamt des Landratsamtes Bodenseekreis** hatte Ende 2018 ein Lastenrad zum Test im Einsatz. „Wir wollen den Flitzer dafür nutzen, Lehr- und Infomaterial zu transportieren, wenn unsere Abfallberater zu Schulen und Kindergärten im Friedrichshafener Stadtgebiet unterwegs sind“, erklärte Amtschef Stefan Stoeßel. Auch auf dem Gelände des Entsorgungszentrums Weiherberg sollen damit Werkzeug und Ausrüstung auf Kontroll- und Wartungstouren mitgenommen werden. Rund 100 Kilogramm Nutzlast können in der geschlossenen Box mit bis zu 25 Stundenkilometern bewegt werden. (bg)



Arne Behrensen (links; cargobike.jetzt) mit Aiyana Graf, Jürgen Schock, Astrid Müller von der Stadt Friedrichshafen. (fn)



Stefan Stoeßel, Bernd Heim-Bühler, Michaela Leidig, Stefan Haufs und Günther Jordan (v.l.) vom Landratsamt Bodenseekreis. (bk)

Über 8.000 (€)-Bikes am Lager

Joos
Radolfzell | Konstanz | Gottmadingen | FN-Immenstaad

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

E-Bike Center FN-Immenstaad | Gehrenbergstraße 1b
88090 Immenstaad | Fon 07545 - 7499984

Lastenrad-Förderprogramm Friedrichshafen

Seit 2019 gibt es in Friedrichshafen ein attraktives Förderprogramm für den Kauf von elektrounterstützten Lastenfahrrädern.

Der Zuschuss beträgt 20 % des Kaufpreises, max. 1000 Euro.

Das Förderprogramm soll Anreize schaffen für mehr umweltschonenden Verkehr, sowohl für Kleingewerbe als auch für Privatpersonen als Zweitwagenersatz. Bezuschusst wird der Kauf eines Lastenrades mit Elektrounterstützung bei Verwendung von Ökostrom bzw. Eigenstrom. Bei Gewerbetreibenden können bis zu zwei Lastenräder gefördert werden.

Informationen unter www.foerderprogramme.friedrichshafen.de

Impressum

Radler am See

Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis

Ausgabe 26, 2019

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

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

Redaktion: Bernhard Glatthaar

Texte:
Bernhard Glatthaar (bg), Karl Honnen (kh), Stefan Heiland (sh), Margarete Bareis (mb), Martin Hulin (mh), Jürgen Wagener (jw), Robert Blaser-Sziede (rb), Ralf Seuffert (rs)

Fotos / Grafiken:
Bernhard Glatthaar (bg), Karl Honnen (kh), Gunthild Schulte-Hoppe (gs), Martin Hulin (mh), Gemeinde Bergatreute (gb), Robert Blaser-Sziede (rb), Martin Spener (ms), Gregor Gaffga (gg), Werner Frank (wf), Ralf Seuffert (rs), Markus Barthold (mb), Dieter Jaeschke (dj), Karl Honnen (kh), Stadt Friedrichshafen (fn), Landratsamt Bodenseekreis (bk)

Anzeigen: Brigitte Seebeck

Layout: Bernhard Glatthaar

Druck: Druckhaus Müller

Auflage: 1800

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

JETZT NEU >

Flyon All Mtn 8.0 6999,- **HAIBIHE**

> Ultrakompakter Antrieb mit 120 Nm Drehmoment
> Uollintegrierter, leistungsstarker 630 Wh Akku

Macina Sport XT 11 3499,- **KTM**

> Shimano Deore XT Ausstattung
> Bosch Performance CX Technologie

WEIDEMANN

FAHRRAD- UND E-BIKECENTER

VERLEIH-SERVICE IM CITY-SHOP

- ✓ Elektrobikes
- ✓ Rennräder
- ✓ Zubehör
- ✓ Trekkingräder
- ✓ Kinderräder
- ✓ Mountainbikes
- ✓ Citybikes

ab 8 €
pro Tag

Auch online buchen: www.fahrradshop24.com

Auszug aus unserem Markenprogramm:

Kalkhoff
Kreidler
Husqvarna

Kellus
Ghost
Winora

Unser Hauptgeschäft im Gewerbegebiet
Rengoldshauer Str. 9 | 88662 Überlingen
Fon 07551 - 948255

Öffnungszeiten: Mo - Fr: 09.30 - 18.00 Uhr
(Hauptgeschäft) Sa: 09.30 - 13.30 Uhr
GRATIS PARKEN am Hauptgeschäft möglich

Unser CITY-SHOP - Verleih, Zubehör, Reparatur
Hofstatt 12 | 88662 Überlingen
Fon 07551 - 9897512 www.fahrradshop24.com