

Inhalt	
Bodenseekreis	2 - 5
Ravensburg	6
Konstanz	7
Friedrichshafen	8 - 10
Bodenseekreis - Vereinsleben	11
Letzte Seite	12

Jeder Radler kennt die bedrohliche Situation, von Autofahrern mit zu geringem Seitenabstand überholt zu werden. Wenn der Rückspiegel zum Greifen nah am Ellenbogen vorbeirauscht, überlegt man sich, ob man sich mit dem Fahrrad nochmals auf diese Straße wagen soll.

Solche gefährlichen Situationen sind leider an der Tagesordnung und schrecken gerade Kinder und ältere Radler ab, bestimmte Straßen zu benutzen. Diese Gefahrenlage stellt eine inakzeptable Einschränkung der individuellen Mobilität von Radfahrern dar.

Man fragt sich: Warum nehmen viele Autofahrer beim Überholen von Radfahrern so wenig Rücksicht? Liegt es an der zunehmenden digitalen Spielerei und der Ablenkung im Auto, dass Radfahrer nicht mehr wahrgenommen werden? Führen der ständige Zeitdruck und der zunehmende Egoismus dazu, dass Radfahrer auf der Fahrbahn weniger akzeptiert werden? Vielleicht denken manche Autofahrer, die sich aufgrund der modernen Sicherheitssysteme ihrer Autos für unverletzlich halten: „Ich bin geschützt, also passiert anderen auch nichts...“

Im Jahr 2020 wurde die Vorschrift in den § 5 der Straßenverkehrsordnung eingeführt, dass innerorts mindestens 1,5 Meter und außerorts 2,0 Meter Seitenabstand beim Überholen von Radfahrern einzuhalten sind. Bisher war dieses Gebot allein aus der Recht-

Abstand halten!



Der vorgeschriebene Seitenabstand von 1,5 Meter wird vom blauen BMW ignoriert. Für Radfahrer sind solche Situationen oftmals Angst einflößend. Das Bild zeigt die Barbarossastraße in Friedrichshafen, wo im Jahr 2020 ein Modellversuch für Fahrrad-Schutzstreifen auf (zu) schmalen Fahrbahnen durchgeführt wurde. (bg)



sprechung abgeleitet, nun ist es verbindlich geregelt.

Tatsache ist, dass ein Pkw auf einer zweispurigen Straße zum Überholen eines Radfahrers die Gegenfahrbahn benutzen muss, um den nötigen Seitenabstand gemäß der StVO einhalten zu können. Somit ist auf einer zweispurigen Straße das Überholen bei Gegenverkehr nicht möglich.

Verschärft wird das Problem des Überholabstands auf Straßen mit Fahrrad-Schutzstreifen. Die gestrichelte Linie wird von Autofahrern oft so interpretiert, dass der Seitenabstand zu Radfahrern hier enger sein darf, weil Radler auf einem abmarkierten Weg fahren. Ein weit verbreiteter Irrtum!

Schutzstreifen sind kein Radweg, sondern Bestandteil der Fahrbahn. Auch bei Schutzstreifen ist somit ein Überholen von Radfahrern nur mit mindestens 1,5 Meter Abstand zulässig und folglich nur ohne Gegenverkehr regelkonform möglich.

Im Jahr 2020 fand in Friedrichshafen ein Modellversuch statt, Schutzstreifen an Straßen zu markieren, die eigentlich dafür zu schmal sind. Dieser Modellversuch war für Radfahrer kontraproduktiv, denn sie wurden jetzt noch enger überholt.

Welche Möglichkeiten gibt es, das Problem des zu geringen Seitenabstandes beim Überholen zu lösen?

Eine Plakat-Aktion des Landratsamtes Bodenseekreis, die in Kooperation mit 20 Kommunen stattfand, wies Autofahrer auf den Seitenabstand von 1,5 Meter hin. Leider hingen die kleinen Plakate oft an Lichtmasten außerhalb des Sichtfeldes von Autofahrern, der Zielgruppe der Aktion.

Die kommunalen Behörden und die Polizei sind dringend gefordert, durch die Aufklärung der Autofahrer und notfalls durch die Sanktionierung von Verstößen beim Überholen die Sicherheit des Radverkehrs zu verbessern. (bg)



In Friedrichshafen, der Stadt der vielen Schutzstreifen, werden Radler auch in der Hochstraße zu eng überholt. (bg)



Auch der Stadtbus in Friedrichshafen hält in der Eckenerstraße leider nicht immer den Mindestabstand zu Radlern ein. (bg)



Es geht doch: Ein Überholvorgang in der Leutholdstraße mit gut 1,5 Meter Abstand ist nur ohne Gegenverkehr möglich! (bg)



Im Bodenseekreis fand 2020 eine Plakataktion zum Seitenabstand statt, das Bild zeigt Schnetzhausen. (bg)

Interview

In unserer Interview-Serie kommen Persönlichkeiten aus dem Bodenseekreis zu Wort, die zum Radfahren etwas zu sagen haben.

Elisabeth Kugel ist seit 2018 Bürgermeisterin der Gemeinde Meckenbeuren. Sie beantwortet Fragen von Bernhard Glatthaar.

ADFC: Welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?

Kugel: Da ich auf dem Land aufgewachsen bin, war das Rad für mich schon früh ein optimales Fahrzeug, um meinen persönlichen Bewegungsradius zu erweitern und mir damit selbständig Freiräume zu erobern. Heute genieße ich das Radfahren so oft ich dazu komme und staune immer wieder darüber, wieviel mehr man beim Radfahren entdecken und erleben kann im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln.



ADFC: Welche drei Maßnahmen sind für Sie besonders wichtig, um mehr Menschen zum Radfahren zu animieren?

Kugel: Jährlich wiederkehrende Aktionen wie etwa das Stadtradeln motivieren bei uns in Meckenbeuren durch Wettbewerbsanreize und Spaßfaktoren immer mehr Teilnehmerinnen und Teilnehmer aller Altersstufen, das Rad auch im Alltag zu nutzen. Dies führt sicher bei dem einen oder anderen auch zu der Erfahrung, dass Radfahren zum persönlichen Wohlbefinden beiträgt und zudem den Klimaschutz wesentlich unterstützt.

Manche Arbeitgeber können ihre Unternehmen fahrradfreundlich ausrichten und finanzielle Anreize bei der Anschaffung eines Job-Rades anbieten. Sie können regelmäßige Radler auszeichnen, firmeneigene Dienstfahräder, geeignete Abstellmöglichkeiten und Räumlichkeiten zum Umziehen vorhalten und damit zugleich ihre Arbeitgeberattraktivität steigern.

Radfahrer brauchen Sicherheit und Komfort – deshalb spielen der Ausbau von Radwegen und Knotenpunkten sowie die Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen für den Radler im Straßenverkehr eine entscheidende Rolle.

ADFC: Seit 2015 gibt es ein Radverkehrskonzept in Meckenbeuren, der Großteil der Verbesserungsmaßnahmen ist aber noch nicht umgesetzt. Wie ist die weitere Umsetzung geplant?

Kugel: Ich bin froh, dass wir in Meckenbeuren weiter sind als viele andere Kommunen, weil wir bereits seit 2016 ein professionelles Radverkehrskonzept erarbeitet haben. Bereits im Jahr 2017 wurden erste Maßnahmen auf kommunaler Ebene umgesetzt wie die Markierung von Rotfurten bei Radwegquerungen oder neue Beschilderungen.

... lesen Sie weiter auf Seite 12



Die Zukunft startet hier & jetzt!

Entdecke Fahrrad- und Mikromobilitäts-Lösungen von morgen

1.-4. Sept. 2021
Messe Friedrichshafen



eurobike.com
#EUROBIKESHOW

Falscher 40er



Die alte B 467 von Gießenbrücke im Argental nach Reutenen in Tett nang ist ganzjährig eine wichtige Route für Freizeit- und Alltagsradler. Seit 2020 gilt hier 40 km/h, ein kurioser Kompromiss aus zwei Gemeinderatsbeschlüssen für Tempo 30 und 50. (or)

TETT NANG/KRESSBRONN. Die im Jahr 2019 gegründete Aktionsgruppe „Sichere B 467 alt“ setzt sich dafür ein, dass die alte B 467, die zwischen Reutenen und Gießenbrücke als Gemeindev erbindungsstraße quasi parallel zur neuen B 467 verläuft, in eine Fahrradstraße umgewandelt wird. Das Ziel ist eine sichere Radroute vom Bodensee und aus dem Argental nach Tett nang, sowohl für Rad fahrende Schüler und Pendler als auch für Freizeitradler. Diese Fahrradstraße war ursprünglich im Tett nanger Radverkehrskonzept von 2016 enthalten, die Umsetzung wurde aber mehrfach vom Gemeinderat verweigert. Mit großem Engagement hatte sich die Aktionsgruppe erneut für dieses Thema eingesetzt und

schließlich erreicht, dass sich sowohl der Ortschaftsrat Lang nau als auch der Gemeinderat Tett nang für die Fahrradstraße ausgesprochen hat. Da aber ca. 10 % der 2,4 Kilometer langen Strecke auf Kressbronner Gemarkung liegen, musste auch der Gemeinderat Kressbronn zustimmen. Leider hat der Gemeinderat Kressbronn mit knapper Mehrheit gegen diese Fahrradstraße gestimmt. Daraufhin hat die Verkehrsbehörde im Landratsamt entschieden, für ein Jahr den Probebetrieb mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h einzurichten. Im Sommer 2021 wird entschieden, wie es hier weitergeht. Die vom ADFC unterstützte Aktionsgruppe bleibt am Ball! (or)

Radverkehrskonzept Tett nang

TETT NANG. Schon Anfang der 90er Jahre, der Begriff „Elterntaxi“ war noch nicht erfunden, haben besorgte Eltern, unter anderem aus Bürgermoos, sichere Schulwege zum Manzenberg gefordert. Nach fast 30 Jahren kam tatsächlich Bewegung in die Sache und die Querungshilfe auf der Langenargener Straße wurde 2019 als eine Maßnahme des Radverkehrskonzepts gebaut! Im Jahr 2020 wurde der Radweg Untereisenbach-Tannau fertig gestellt, ansonsten ist leider nicht viel passiert. Fairerweise muss erwähnt sein, dass eine Reihe der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts in der Baulast des

Kreises und des Landes liegen, auf deren Umsetzung der Einfluss der Stadt begrenzt ist. So wurde etwa der hoch priorisierte Radwegbau entlang der Wangener Straße (L 333) mit dem Anschluss an den 2019 fertiggestellten Radweg Tannau-Neukirch immer wieder vom Land hinausgezögert. Über den Arbeitskreis Rad Tett nang setzt sich der ADFC für eine zügige Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ein, in der Hoffnung, nicht weitere 30 Jahre warten zu müssen. (or)

Unterlagen zum Radverkehrskonzept: www.tett nang.de/de/leben/verkehr/radverkehr

fahrradspezialitaeten.com
KONSTANZ + FREIBURG

Betreiber von
TINK Konstanz

Für jeden Typ den passenden Typ

Liegeräder | Dreiräder | Lastenräder | Tandem

Ein neues Fahrgefühl

TETT NANG/MECKENBEUREN. Auch kleine Maßnahmen können einen Nutzen für Radfahrer bringen. So sind zum Beispiel ein schlechter Belag auf Radwegen und lästige Absätze an Einmündungen vor allem für Alltagsradler ein tägliches Ärgernis. Deshalb sind die im Jahr 2020 abgesenkten Bordsteine an den Einmündungen entlang der L 333 von Sibratshaus nach Tett nang ein Meilenstein! Leider dauerte es (zu) viele Jahre und benötigte viele Anfragen des ADFC und anderer Gruppen, bis die Maßnahme endlich umgesetzt wurde. Die Höhenabsätze der Bordsteine an der L 333 waren vor allem an den Einmündungen der Sängerstraße in Kau



An der Einmündung der Sängerstraße in die L 333 wurden die Bordsteine fachgerecht angeschragt und der Asphaltbelag ohne Höhenabsatz eingebaut. (bg)

und der Prinz-Eugen-Straße in Bürgermoos eine kleine Katastrophe. Auch die Bordsteine an der Einmündung der Hopfenstraße in Pfungstweid waren suboptimal abgesenkt. Im Auftrag des Straßenbauamts wurden nun die Bordsteine angeschragt und ein neuer Asphaltbelag bündig eingebaut. An der Einmündung der Mariabrunner Straße in Sibratshaus wurde die Radweg-Furt näher zur Fahrbahn verlegt und der Radverkehr endlich gegenüber dem einmündenden Verkehr bevorrechtigt. Die Rotmarkierung der Furten sollte nun – wie in Sibratshaus realisiert – umgehend an allen Einmündungen entlang der L 333 bis Tett nang erneuert werden. (bg)



Ein Beitrag für mehr Verkehrssicherheit ist die Verlegung der Radweg-Furt näher zur L 333 in Sibratshaus, denn nun sind die Sichtverhältnisse deutlich verbessert. (or)

Landwirtschaft kippt Fahrradstraße



Auf der ehemaligen B 31 von Oberdorf nach Kressbronn, heute eine Gemeindeverbindungsstraße, sollte im Jahr 2020 eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Leider verhinderte die Lobby der Kressbronner Landwirte diesen Fortschritt für den Radverkehr. (bg)

LANGENARGEN/KRESSBRONN. Die Gemeindeverbindungsstraße auf der Trasse der alten B 31 zwischen Oberdorf und Kressbronn stand 2020 im Fokus der Kommunalpolitik. Die Gemeindeverwaltungen von Langenargen und Kressbronn sowie die Verkehrsbehörde hatten die Empfehlung für eine Fahrradstraße ausgesprochen. Auch eine Initiative aus Oberdorf hatte sich dafür eingesetzt. Der Gemeinderat Langenargen stimmte im Januar 2020 der Fahrradstraße auf der alten B 31 zu. Zwei Tage nach dieser positiven Entscheidung des Gemeinderates Langenargen lehnte der Gemeinderat Kressbronn die Einrichtung der Fahrradstraße ab! Da die Verkehrsbehörde nicht gegen das Votum einer der beiden Gemeinden handeln wollte, ordnete sie Tempo 50 an. Der Kressbronner Gemeinderat blieb sich treu und stimmte dann im Juni 2020 gegen die Fahrradstraße auf der alten B 467, obwohl nur etwa 10 % der Strecke auf der Gemarkung Kressbronn liegen. Seitens der Gegner war zu hören: „Warum soll ich bei der alten B 467 anders abstimmen als bei der alten B 31?“

Leider ging der Gegenwind in Kressbronn vor allem von ansässigen Landwirten aus. Es ist bedauerlich, dass die Lobby der Landwirte – siehe auch Markdorf – gegen Fahrradstraßen vorgeht mit dem Vorwurf gegenüber Radfahrern, dass diese sie bei der Ausübung ihrer Arbeit behindern würden. Viele Landwirte vergessen dabei, dass Gemeindeverbindungsstraßen keine privaten Betriebswege der Landwirtschaft, sondern öffentliche Straßen sind und von allen – auch von Radfahrern – gleichermaßen genutzt werden dürfen. Das war Besitzstands- und Machtpolitik nach alter Schule! (bg)

**Fahradparker . Werbe-Fahradständer
Fahradgaragen . Fahrradüberdachungen
Sperrpfosten**

kilian
Fahradpark-Systeme

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

Meckenbeuren engagiert sich

MECKENBEUREN. Der ADFC durfte sich im Jahr 2020 über die Gründung eines neuen Arbeitskreises Mobilität freuen: Die Gemeinde Meckenbeuren startete im Herbst mit einer ersten Sitzung durch und ging zunächst das Thema „Radschnellweg von Baidt nach Friedrichshafen“ an. Der Radschnellweg soll auch Meckenbeuren anbinden. Bereits jetzt – in der Phase der Machbarkeitsstudie – legen Bürger Widersprüche ein und fühlen sich verunsichert. Der ADFC hofft, hier vermitteln zu können und im Rahmen der weiteren Planungen dazu beizutragen, dass der Radschnellweg für alle ein Gewinn wird.

Für ein stimmiges Gesamtkonzept in der Gemeinde wird in den nächsten Sitzungen das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2015 vorgestellt und priorisiert werden.

Die Gemeinde Meckenbeuren sieht den Bedarf, insbesondere den Bereich der Hauptstraße für Radfahrer sicherer zu gestalten. Auch die Schul- bzw. Schulradwege sind ein Fokus des Arbeitskreises.

Das Radverkehrskonzept enthält unter anderem eine Maßnahme, die alte Bahntrasse zwischen Meckenbeuren und Tettang als Rad- und Fußgängerweg auszubauen, was der ADFC sehr begrüßt. (kr)



Auf dem ehemaligen Bahngleis zwischen Meckenbeuren und Tettang, wie hier am Riedweg in Meckenbeuren, könnte eine neue attraktive Radroute entstehen. In den Radverkehrskonzepten von Meckenbeuren, Tettang und dem Landkreis ist diese Trasse als Vorschlag für einen zukünftigen Radweg enthalten. (ur)

Neuer Wind im Aachdelta

UHLDTINGEN-MÜHLHOFEN. Frischer Wind zog 2020 mit dem neuen Bürgermeister Dominik Männle ins Rathaus ein, denn dem Radverkehr war von seinem Amtsvorgänger 16 Jahre lang kaum Aufmerksamkeit geschenkt worden.

Die weit fortgeschrittene Umgestaltung des Hafengeländes war Anlass für einen Ortstermin mit Bürgermeister Männle und Gemeinderäten, denn in der bereits beschlossenen Planung wurden viel zu wenige Fahrrad-Abstellplätze geplant. Die fachlichen

Tipps des ADFC zu Fahrradabstellanlagen wurden von den Gemeinderäten und der Verwaltung dankend angenommen. Einer guten Zusammenarbeit mit der Gemeinde steht nun nichts mehr im Wege.

Das Thema Mobilität wurde in Uhltdingen-Mühlhofen im Jahr 2020 insgesamt neu belebt, denn es gründeten sich verschiedene Arbeitskreise. Ein erstes persönliches Treffen zum Thema Radverkehr fand im August statt, weitere Treffen wurden Coronabedingt online abgehalten. (bg)

Blockade im Rathaus

ÜBERLINGEN. Nach unserer Radtour mit Oberbürgermeister Jan Zeitler im Mai 2019 spürten wir eine Aufbruchstimmung für den Radverkehr in Überlingen. Wir vereinbarten damals mit dem Oberbürgermeister eine Wiederholung der Radtour für das Jahr 2020 und die Einsetzung eines Arbeitskreises Radverkehr, wie er von 2010 bis 2015 unter der Leitung des Stadtplanungsamtes bereits bestanden hatte. Leider wurde der Arbeitskreis Radverkehr seit Mai 2019 nicht mehr einberufen, was für uns nicht nachvollziehbar ist. In einem Arbeitskreis können Erfahrungen und Sichtweisen von Vertretern der Schulen, von Senioren, Geschäftsleuten, Touristikern und dem ADFC diskutiert werden. Auch der Gemeinderat profitiert davon, wenn für die Entscheidungsfindung von Verkehrsprojekten nicht nur die Verwaltungsmeinung, sondern eine Empfehlung aus einem Arbeitskreis mit ver-

schiedenen gesellschaftlichen Gruppen vorliegt. Ein Arbeitskreis könnte auch das Radverkehrskonzept, das seit 2015 zu wenig Beachtung findet, fachkundig begleiten.

Zum Eklat kam es bei der Planung der Wiederholungs-Radtour mit Oberbürgermeister Zeitler im Sommer 2020. Der ADFC ging davon aus, dass – wie 2019 – wieder die Presse dabei sein würde, was dem Oberbürgermeister nicht gefiel. Er stellte in Abrede, dass die Tour 2019 von der Presse initiiert worden ist, und begründete seine Ablehnung einer öffentlichen Beteiligung damit, dass 2021 Landtagswahlen seien. Dem ADFC unterstellte er, nicht an der Sache, sondern nur an Öffentlichkeit interessiert zu sein.

Wie geht's weiter? Der ADFC wartet auf die Einladung zum Arbeitskreis Radverkehr und wird nicht locker lassen, die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes einzufordern. (bg)

Fahrradboxen jetzt auch in Markdorf

MARKDORF. Seit Juli 2020 vermietet der ADFC in Kooperation mit der Stadt Markdorf am Bahnhof 10 Fahrradboxen, die einen besonderen Schutz vor Diebstahl und Vandalismus bieten. Die Jahresmiete beträgt 60 Euro.

Willy Schuster, Betreuer der Boxen, ist unter RadBoxMarkdorf@adfc-bw.de oder 0160 1406678 erreichbar.

www.adfc-bw.de/bodenseekreis/service/fahrradboxen



Bei der Eröffnung der neuen Fahrrad-Mietboxen am Bahnhof Markdorf (v.l.): Bürgermeister Georg Riedmann mit Bernhard Glatthaar und Willy Schuster vom ADFC. (stm)

Neue Engstelle für Radfahrer

ÜBERLINGEN. Der Umbau der Hafestraße mit der Führung des Radverkehrs zukünftig auch in Richtung Westen stößt beim ADFC auf Zustimmung. Aus Sicht des ADFC müssen aber noch grundsätzliche Nachbesserungen der Radverkehrsführung im Bereich zwischen Mantelhafen und Schulstraße erfolgen, denn die Planung sieht an der östlichen Hafestraße eine nur 1,5 Meter breite, an der nördlichen Häuserzeile von einem Geländer abgetrennte Engstelle für Radfahrer vor.

Der ADFC hält diese neue Engstelle für gefährlich, denn in der Sommersaison müssten tausende Radfahrer vom Kreisverkehr der Mühlenstraße kommend diese Schikane passieren, während auf der Hafestraße nur wenige Anlieger mit Kfz und der zweimal pro Stunde verkehrende Stadtbuss fahren. Damit in diesem Bereich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt unterwegs sein können und die Engstelle

vermieden werden kann, schlägt der ADFC vor, die Hafestraße am Mantelhafen von der Mühlenstraße bis zur Polizei zur verkehrsberuhigten Zone umzugestalten.

Den geplanten Fahrrad-Schutzstreifen in der Hafestraße lehnt der ADFC ab. Die Markierung eines Schutzstreifens ist in den geltenden Richtlinien für solche Straßen nicht vorgesehen, denn der Radverkehr ist in der Hafestraße die vorherrschende Verkehrsart und muss nicht „geschützt“ werden.

Auf die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Hafestraße müssen nun umgehend auch die anderen Straßen in der Altstadt wie die Jakob-Kessenring-Straße, die Marktstraße, die Franziskanerstraße sowie die Christophstraße vom motorisierten Individualverkehr befreit werden. Dies würde Rad fahren und zu Fuß gehen erheblich attraktiver machen und wäre für die Altstadt ein großer Gewinn an Aufenthaltsqualität. (pr/bg)



Radler, die von der Mühlenstraße am Mantelhafen in die Hafestraße fahren, sollen zukünftig durch ein Geländer im Abstand von 1,5 Meter zur Hauswand (links im Bild) gezwängt werden, damit sie vor entgegenkommenden Kfz geschützt sind. Der ADFC hält diese gefährliche Engstelle am Bodensee-Radweg für nicht akzeptabel. (bg)

Mehr Rückschritt als Fortschritt



Die Unterstadtstraße in Meersburg, hier ein Bild von 2010: Es ist zu wenig Platz für alle, die hier flanieren oder einfach nur durchradeln wollen. Konflikte sind an der Tagesordnung, deshalb will die Stadt Meersburg, dass alle Radler von März bis Oktober von 9 bis 21 Uhr schieben. Diese Regelung verstößt gegen die Qualitätsstandards des RadNETZ BW. (bg)

BODENSEEKRIES. Der Bodensee-Radweg führt durch eine wunderbare Landschaft mit unzähligen Sehenswürdigkeiten, Freizeitangeboten und vielen anderen Attraktionen. Doch der Fahrspaß am nördlichen Bodenseeufer kommt an vielen Stellen zu kurz, was der ADFC seit vielen Jahren bemängelt und 2019 in einer umfassenden Bestandsanalyse dokumentiert hatte. Viele gefährliche Abschnitte und stressige Strecken an Hauptstraßen sind das Gegenteil eines erholsamen Urlaubs.

Auch der Bodenseekreis sieht die Notwendigkeit einer „Qualitätsoffensive Bodensee-Radweg“, wie sie vom ADFC gefordert wird. Leider fehlt zur Lösung der zahlreichen Probleme an diesem bedeutendem touristischen Radweg nach wie vor eine verantwortliche Koordinierungsstelle.



Die Münsterstraße in Überlingen war seit Jahren ein Ärgernis am Bodensee-Radweg. Ab 2021 können Radler auf die Hafensstraße ausweichen, die in Gegenrichtung freigegeben wird. (bg)

Der Bodensee-Radweg ist ein wichtiger touristischer Radweg, Bestandteil des RadNETZ Baden-Württemberg und gleichzeitig ein Landesradfernweg, doch leider werden die geforderten Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg auf vielen Abschnitten nicht eingehalten. Ein Beispiel ist die aktuelle Entscheidung des Gemeinderates Meersburg und der Verkehrsbehörde des Landkreises, in der Unterstadt eine 300 Meter lange Strecke von März bis Oktober tagsüber als Fußgängerzone mit Fahrradverbot anzuordnen. Dies verstößt klar gegen die Qualitätsstandards des Landes! Entspannung ist dagegen in Überlingen zu erwarten, denn die ungeliebte (und ebenfalls unzulässige) Schiebestracke in der Münsterstraße wird endlich der Vergangenheit angehören.



An der L 201 zwischen Meersburg und Unteruhldingen wurde von der Straßenverkehrsbehörde wieder ganzjährig Tempo 100 eingeführt, nachdem dort viele Jahre im Sommer Tempo 70 gegolten hatte. (bg)

Nach dem Umbau der Hafensstraße darf dort der Radverkehr in beiden Richtungen fahren. Aber warum baut die Stadt in der Hafensstraße am Mantelhafen eine neue, unnötige Gefahrenstelle ein, bei der tausende Radfahrer täglich durch ein 1,5 Meter breites Nadelöhr gezwungen werden?

Ärgerlich sind auch die viel zu kleinen Markierungen der Fahrradstraßen in Hagnau und Meersburg. In Friedrichshafen wurden die Markierungen auf den neuen Fahrradstraßen, auf die wir lange warten mussten, einfach weggelassen und damit ebenfalls die Qualitätsstandards des Landes ignoriert.

Unverständlich ist die Entscheidung der Verkehrsbehörde des Landkreises, auf der L 201 zwischen Unteruhldingen und Meersburg Tempo 100 anzuordnen, nachdem dort während der Sommersaison früher eine Beschränkung auf 70 km/h angeordnet war. Der Radweg an der L 201 hat außerdem einen zu schmalen Sicherheitstreifen, vorgeschrieben sind mindestens 1,75 Meter Abstand vom Radweg zur Fahrbahn. Deshalb muss die Geschwindigkeit umgehend wieder reduziert werden!

Leider wurde auch die Benutzungspflicht des Radweges an der L 201 wieder angeordnet, was die Konflikte auf dem Radweg zwischen schnellen und langsamen Radfahrern unnötig verschärft. Außerdem fehlt weiterhin die dringend erforderliche bauliche Querunginsel am Fährhafen. Es wurden stattdessen die Parkplätze an der Straße saniert, trotz eines neuen Parkhauses bei der Fähre.

Die mit Abstand grässlichste Strecke des Bodensee-Radwegs verläuft zwischen Friedrichshafen und Immenstaad an der B 31. Von Friedrichshafen Richtung Immenstaad muss seit 2020 der neue Anschlussknoten Fischbach mit lästigen Druckampeln gequert werden, die Alternative ist eine Querung auf freier Strecke über eine viel zu kleine Insel über die B 31 mit extremem Lkw-Verkehr. Diese Situation wird auch 2021 so bleiben, denn die Vollfreigabe der B 31 neu wurde auf Herbst 2021 verschoben. Eine gute Nachricht kommt aus Kressbronn: Der Gemeinderat beschloss eine Fahrradstraße in der Bodanstraße. Wann wird sie Realität werden? Ziemlich frustriert warten wir immer noch auf die touristischen Infotafeln am Bodensee-Radweg, die in jeder Ortsmitte und an wichtigen Verzweigungen zur Pflichtausstattung gehören sollten. In der Schweiz sind Infotafeln seit vielen Jahren ein selbstverständlicher Bestandteil der Fahrradwegweisung, auch Bayern ist hier Baden-



Westlich von Friedrichshafen wurde 2020 ein neuer Radweg an der B 31 alt zum Anschluss Fischbach der B 31 neu gebaut. Fahrradurlaub mit Mindestbreite und direkt neben Lkw! (bg)



2020 wurde zwischen Friedrichshafen und Immenstaad 300 Meter Radweg ausgebaut. Der Ausbau der restlichen 80 % der Strecke wird noch Jahre dauern. (bg)



Das Meisterstück lieferte das Regierungspräsidium zusammen mit DEGES ab: Den Anschlussknoten der B 31 neu bei Fischbach. Schon ausprobiert? (bg)

Württemberg weit voraus. Das Landratsamt Bodenseekreis hat es seit Jahren verpasst, diese wichtige touristische Infrastruktur zu etablieren. Das Fazit zum Bodensee-Radweg ist in der Summe also leider nicht positiv: Die Verbesserungen sind gering, die Stagnation dominiert, leider gibt es an einigen Stellen sogar Rückschritte. Wer kümmert sich endlich um eine nachhaltige Qualitätsoffensive am Bodensee-Radweg? (bg)

Die Bestandsanalyse zum Download: www.adfc-bw.de/bodenseekreis/radverkehr/download

Informationen zum RadNETZ BW: www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radnetz/das-radnetz

„Rutschgefahr“ am Bodensee?

MEERSBURG. Erfreulich war 2020 die Eröffnung einer weiteren Fahrradstraße im Bodenseekreis, dieses Mal in Meersburg an der Grenze zu Stetten. Leider wurden auch auf dieser neuen Fahrradstraße die Markierungen des Fahrradstraßen-Verkehrszeichens viel zu klein ausgeführt. Der ADFC hatte bereits bei der 2019 eingeweihten Fahrradstraße zwischen Hagnau und Kirchberg darauf hingewiesen, denn die Musterlösungen des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg schreiben eine Größe der Fahrradstraßen-Markierung von mindestens 2,0 Metern vor.

Die Begründung der Straßenverkehrsbehörde und des Straßenbauamts für die Mini-Markierung war, dass bei kleinen Markierungen die Rutschgefahr

geringer sei. Diese Aussage ist allerdings fachlich nicht haltbar, denn die Griffigkeit der Markierungen entspricht dem technischen Standard. Die Größe der Markierung hat keinen Einfluss. Der ADFC fordert deshalb von den Behörden die konsequente Einhaltung der Vorgaben des Verkehrsministeriums bei Radverkehrsanlagen. Das Verkehrsministerium hatte im Jahr 2018 die Qualitätsstandards und Musterlösungen, unter anderem auch für Markierungen an Fahrradstraßen, als bindende Richtlinien eingeführt. Die zu kleinen Markierungen auf den Fahrradstraßen in Meersburg und Hagnau sollten umgehend auf die vorschriftsmäßige Größe geändert werden, denn die Richtlinien des Landes gelten auch im Bodenseekreis. (bg)

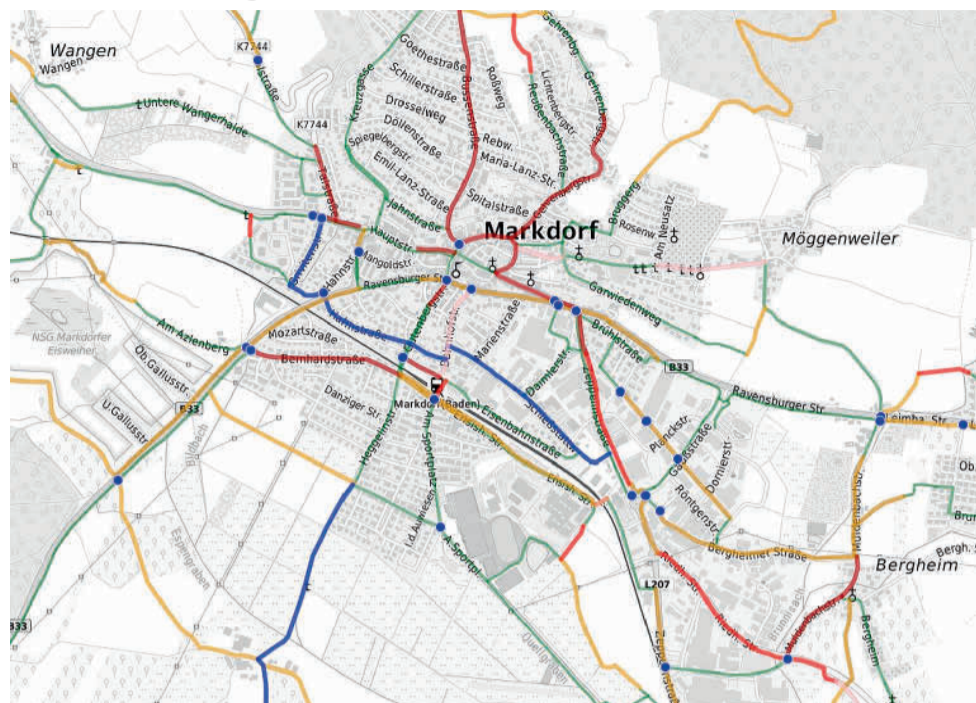


Auf der 2019 eingeweihten Fahrradstraße in Hagnau entschied sich das Straßenbauamt wegen Rutschgefahr für Markierungen in Miniaturausführung. (bg)



Auch bei der neuen Fahrradstraße in der östl. Uferpromenade in Meersburg wurden die Markierungen entgegen den Qualitätsstandards zu klein ausgeführt. (bg)

Markdorf jetzt auch im Rennen

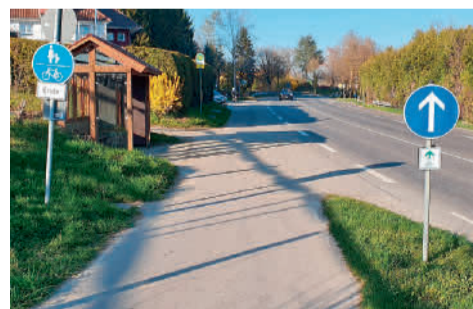


Die Grafik zeigt einen Ausschnitt des Maßnahmenplans des Radverkehrskonzepts Markdorf von 2020. Die Kategorien der Projekte sind nach Neubau, Umbau, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Sanierung und Knotenmaßnahmen eingeteilt. Dieser interaktive Plan und das gesamte Maßnahmenkataster sind online verfügbar. (Karte: VIA)

MARKDORF. Nach Friedrichshafen (2000, 2013), Meckenbeuren (2015), Überlingen (2015), dem Landkreis (2016), Salem (2016) und Tettngang (2016) hat schließlich auch die Stadt Markdorf im November 2020 ein Radverkehrskonzept beschlossen.

Dass sich die Beauftragung des Konzepts für das Stadtgebiet verzögerte, lag daran, dass die Stadtverwaltung zunächst die Maßnahmen des Kreisradverkehrskonzeptes umsetzen wollte. 2019 beauftragte die Verwaltung schließlich das Planungsbüro VIA, für die gesamte Stadt eine detaillierte Analyse und ein Maßnahmenprogramm zu erstellen. Der Arbeitskreis Radverkehr Markdorf wurde eingebunden, so dass auch die Vorschläge der Kommunalpolitik und der Verbände berücksichtigt wurden.

Im Konzept sind für alle relevanten Routen und Knotenpunkte im gesamten Stadtgebiet Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet. Zauberei ist vom Radverkehrskonzept nicht zu erwarten, denn an den problematischen Abschnitten an der B 33 in der Ortsdurchfahrt, aber auch in Ittendorf, Leimbach und Stadel wird sich wenig ändern, solange der motorisierte Individualverkehr weiterhin so dominiert wie heute. Wenn das Radverkehrskonzept von der Politik ernst gemeint ist, müssen klare Entscheidungen für die Verkehrswende getroffen werden. Hier hat die Mehrheit im Markdorfer Gemeinde-

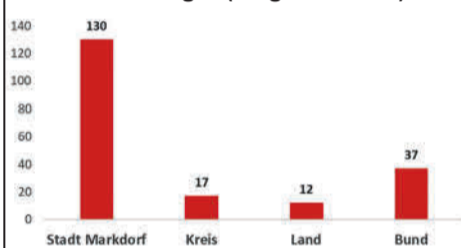


Für die bizarre Radwegführung an der B 33 in Stadel – Tempo 100 ohne Sicherheitsabstand – muss eine Lösung her! (bg)



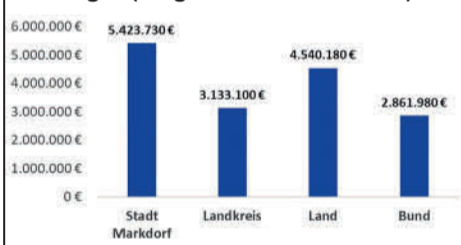
Der Schutzstreifen beim Bildungszentrum an der Ensisher Straße sollte bis zur Bahnunterführung verlängert werden. (VIA)

Strecken- und Knotenmaßnahmen pro Baulastträger (insgesamt 196)



Der größte Anteil der Maßnahmen des Konzepts muss von der Stadt Markdorf als Baulastträger umgesetzt werden. (VIA)

Kosten für Maßnahmen pro Baulastträger (insgesamt 16 Mio. Euro)



Die wenigen Maßnahmen an den klassifizierten Straßen von Kreis, Land und Bund sind insgesamt recht teuer. (VIA)

rat aber leider noch ein Erkenntnisproblem, was bei der Entscheidung gegen einen Probetrieb mit Fahrradstraßen im Süden Markdorfs eindrucksvoll untermauert wurde.

Nun gilt es, ausreichende Finanzmittel im Haushalt und personelle Ressourcen bereitzustellen, um die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes mit Hochdruck umzusetzen. Wichtig ist dabei die enge Einbindung des Landkreises und des Regierungspräsidiums, denn viele Maßnahmen liegen nicht in der Baulast der Stadt Markdorf. Für die Arbeit im Arbeitskreis Radverkehr wäre außerdem die ständige Teilnahme der Verkehrsbehörde und der Polizei wichtig.

Damit die Markdorfer Bürger zukünftig mehr mit dem Rad fahren, reicht das Absenken von Bordsteinen und Markieren von „roten Teppichen“ nicht aus. Neue attraktive Wege für den Radverkehr sind notwendig, um auch in Markdorf die Verkehrswende zu schaffen. Auch ein Beitritt der Stadt Markdorf zur Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK BW) wäre sinnvoll! (bg)

Unterlagen zum Radverkehrskonzept: www.markdorf.de

Informationen zur AGFK BW: www.agfk-bw.de

Ein Etappenziel erreicht

MARKDORF. Der ADFC hatte im Sommer 2019 mit Unterstützung eines Aktionsbündnisses umfangreiche Verkehrszählungen auf den Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Kluffern, Markdorf und Ittendorf durchgeführt. In der letzten Ausgabe des „Radler am See“ wurde darüber ausführlich berichtet.

Auf der Grundlage dieser Zählungen schlossen sich das Landratsamt, die Stadt Friedrichshafen und die Stadt Markdorf dem Wunsch des ADFC und vieler Bürger an, auf diesem Routennetz – zunächst ein Jahr auf Probe – Fahrradstraßen einzurichten.

Als Ergebnis einer bemerkenswerten politischen Diskussion entschied sich der Gemeinderat Markdorf im Juli 2020 gegen die Fahrradstraßen auf den Gemeindeverbindungsstraßen und beschloss stattdessen ein „Verbot für Kraftfahrzeuge“ mit dem Zusatz „Anlieger frei“.

Warum votierte der Markdorfer Gemeinderat gegen die Fahrradstraßen, obwohl von den Behörden und auch im neuen Markdorfer Radverkehrskonzept eine eindeutige Empfehlung dafür ausgesprochen wurde?

Letztendlich entscheidend war das Veto von Landwirten, die einen großen Einfluss vor allem auf die Markdorfer CDU-Fraktion haben, welche schließlich im Gemeinderat mit ihrem Antrag gegen die Fahrradstraßen erfolgreich war. Seitens der Landwirtschaft war zuvor ein Horrorszenario gezeichnet worden, dass bei einer Fahrradstraße Radfahrer selbstbewusst nebeneinander fahren und den Landwirten die Arbeit noch schwerer machen würden. Eine recht emotionale Beurteilung, die wenig mit rechtlichen Vorgaben zu tun hat: Die betroffenen Asphaltstraßen haben eine Breite von etwa 3,5 Meter. Bei dem außerorts vorgeschriebenen Überholabstand von 2,0 Meter ist es weder für einen Pkw noch für ein landwirtschaftliches Fahrzeug möglich, einen einzelnen Radfahrer regelkonform zu überholen. Somit macht es für gesetzestreue Autofahrer auf diesen Wegen gar keinen Unterschied, ob Radfahrer nebeneinander oder hintereinander fahren.

Die Sperrung der Gemeindeverbindungsstraßen für den nicht ortsansässigen Kfz-Verkehr ist trotzdem ein erster Erfolg. Für den ADFC stand von Anfang an nicht das verkehrsrechtliche Mittel, sondern das Ziel im Vordergrund, von möglichst wenigen Kraftfahrzeugen genötigt und gefährdet zu werden. Nun liegt es an den Anliegern, diesen Wunsch zu erfüllen.



2020 wurden vom Gemeinderat Markdorf die Fahrradstraßen zwischen Kluffern und Markdorf abgelehnt, stattdessen wurde die Sperrung für Kfz angeordnet, leider ohne jede Geschwindigkeitsbeschränkung. Nun ist die Frage: Wer ist Anlieger? (fs)

Eine Fahrradstraße hätte allerdings nicht nur den Kfz-Verkehr reguliert, sondern auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h beinhaltet. Dies ist der gravierende Nachteil der nun beschlossenen Regelung: Es gilt weiterhin Tempo 100! Es mag formal korrekt sein, dass die Straßenverkehrsbehörde zwar eine Fahrradstraße mit der damit einhergehenden Beschränkung auf 30 km/h gutheißen, aber bei einer für Kfz gesperrten Straße eine Beschränkung auf 50 km/h ablehnen kann. Für Radfahrer ist aber die Geschwindigkeit entscheidend und überlebenswichtig, wenn man viel zu eng überholt wird!

Das nun geltende Verbot für Kfz mit „Anlieger frei“ ist aber auch für die Verkehrsbehörde und Polizei problematisch, denn „Anlieger frei“ ist auf dem Außerorts-Strasßennetz praktisch nicht kontrollierbar.

Politisch bedeutet das Kfz-Verbot für Markdorf einen jährlichen Verlust von 20.000 Euro an Landeszuschüssen aus FAG-Mitteln (Finanzausgleichsgesetz), die bei einer Fahrradstraße mit „Kfz frei“ weiterhin geflossen wären. Politisch korrekt wäre es gewesen, wenn die Gegner der Fahrradstraßen einen Vorschlag für die Gegenfinanzierung der entfallenen FAG-Mittel gemacht hätten.

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass für Radfahrer ein Etappenziel erreicht wurde. Nun gilt es, die notwendige Geschwindigkeitsbeschränkung zu erreichen, im besten Fall als Fahrradstraße mit Tempo 30. (bg)



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



Wegweisung für die RadReiseRegion



Beschilderung der RadReiseRegion „Naturschatzkammern“ in Isny. Die grünen Einschub-Schilder weisen den Weg der Rundrouten „Türme und Tobel“ und „Argenwege“. (rbs)

ISNY. Der größte Schritt auf dem Weg zur RadReiseRegion „Naturschatzkammern“ im Württembergischen Allgäu ist geschafft: Zwischen Grünkraut und Aitrach, Bad Wurzach und Isny ist jetzt ein Radroutennetz von mehr als 1000 Kilometern ausgeschildert. Bis dahin gab es im Landkreis Ravensburg nur eine sehr grobschichtige Beschilderung aus dem Jahre 2003. Nun endlich hat der östliche Landkreis Ravensburg eine Radwegbeschilderung bekommen, wie sie im Bodenseekreis und im bayerischen Allgäu seit Jahren Standard ist. 13 Rundtouren, erkennbar an grünen Einschub-Schildern, zeigen Radlern die Schönheit des westlichen Allgäus. Auf den Weg gebracht hat die RadRei-

seRegion der Zweckverband Tourismus Württembergisches Allgäu, geplant wurde die Beschilderung vom Ostallgäuer Büro Topplan. 2021 soll die Zertifizierung als RadReiseRegion durch den ADFC erfolgen. Dazu müssen in den Hauptorten noch Infotafeln aufgestellt werden, eine Radkarte, Rastplätze und weitere Infrastrukturmaßnahmen sind Voraussetzung für eine Zertifizierung. Wenn alles abgeschlossen ist, wird der Tourismusverband kräftig die Werbetrommel rühren. Die RadReiseRegion bietet große Chancen, einen ökologisch verträglichen Tourismus in den Orten aufzubauen, die abseits von Bodensee und Allgäuer Bergwelt noch nicht derart überlaufen sind. (rbs)

Verkehrswende schnell umsetzen

RAVENSBURG. 2020 hat Ravensburg den Klimakonsens beschlossen. Um das Ziel zu erreichen, die Erderwärmung auf 1,5°C zu begrenzen, müssen schon in diesem Jahr 13,3 % CO₂-Emissionen eingespart werden. Ein wichtiger Punkt dazu ist die Verkehrswende, die mit einem Verkehrsentwicklungsplan und einem Radwegkonzept umgesetzt werden soll. Leider dauert es oft lang, bis Verkehrsmaßnahmen geplant, finanziert und umgesetzt werden. Daher schlägt der ADFC Ravensburg vor, einige Maßnahmen sehr schnell provisorisch evtl. testweise umzusetzen. So könnte z. B. in der Seestraße ein Radfahrstreifen

bergauf Richtung Marienplatz als Pop-Up-Bike-Lane eingerichtet werden und dafür einige Parkplätze wegfallen. Da inzwischen die Marienplatz-Tiefgarage wieder verfügbar ist, stehen genügend andere Parkplätze zur Verfügung. Ein weiterer Vorschlag: Kuppelnaund Parkstraße als Teil des Rad-Schnellwegs sollten schon 2021 als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Solche provisorischen Maßnahmen fallen oft mehr ins Auge als fertige Lösungen und machen so den Willen der Kommunen für eine Verkehrswende sichtbar. Damit können Verkehrsplanungen auch einfach auf ihre Wirksamkeit getestet werden. (mh)

Egal, ob Sie

täglich zur Arbeit fahren,
am Sonntag zum Bäcker,
mit Ihrer Familie an den See,
Kilometer jagen,
Wocheneinkäufe erledigen
...

BICI Wir wissen Rad

RIESE & MÜLLER
ERLEBE

RIESE & MÜLLER

VICTORIA

PATRIA

... wir finden das passende Rad für Sie!

Bleiben Sie gesund - wir halten Sie fit!

BICI Wülfingen - Leibfrauenstraße 39 - 88250 Wülfingen - Tel. 0731 48671 - info@bici-wuefingen.de

Neuer Radlertreff nur für Tourenräder

RAVENSBURG. Höher – schneller – weiter – die Corona-Krise hat uns gezeigt, dass es so nicht weitergehen kann. Dies stelle ich seither immer wieder in verschiedenen Situationen fest, auch bei den ADFC-Radtouren. Das Tourenrad ohne elektrische Unterstützung hat vielfach ausgedient und wird durch Pedelecs ersetzt. Sie sind bei den Touren in der Überzahl und geben somit das immer schneller werdende Tempo vor. Leider hinkt unsere Infrastruktur dieser Entwicklung Jahrzehnte hinterher. Die Radwege sind für diesen Massenansturm einfach nicht vorhanden – und falls doch, sind sie zu schmal und zu wenig. Es gibt sie jedoch noch – die normalen Tourenradler, die einzig mit ihrer Muskelkraft in die Pedale treten. Für diese Gruppe gibt es ein neues Angebot beim ADFC Ravensburg: Immer mittwochs im weitgehend 14-tägigen Rhythmus treffen sich diese Tourenradler um 17 Uhr am Bahnhof Ravensburg, um gemeinsam die vielfältige und schöne Landschaft in Oberschwaben zu erfahren. Die Touren sind zwischen 25 und 40 km lang je nach Jahreszeit und in Absprache mit den Teilnehmern. Auch einige Tagestouren an den Wochenenden werden nur für

Tourenräder angeboten. Los geht es am 21. April 2021. Alle Termine sind auf der Homepage des ADFC Ravensburg sowie im Tourenprogramm aufgeführt. (aw)



Anita Wilhelm ohne E-Unterstützung auf dem Weg zum „Neuen Radlertreff“. (aw)

Fahrtbericht: Neue Frauentorkreuzung



Der neue Radfahrstreifen an der Frauentorkreuzung. (mh)

RAVENSBURG. Früher endete der Schutzstreifen in der Gartenstraße kurz vor der Frauentorkreuzung einfach im Nichts und Radfahrer befanden sich plötzlich inmitten von Autos und Lkw auf der mittleren von drei Fahrspuren. 2020 wurde die Kreuzung endlich umgebaut und ein neuer Radfahrstreifen eingerichtet. Diese neue Radverkehrsanlage teste ich heute. Auf dem schmalen Schutzstreifen der Gartenstraße, schon etwas verblasst, fahre ich Richtung Stadtmitte. An der Bushaltestelle „Gymnasien“ verbreitert sich der Streifen plötzlich zu einer ganzen Fahrspur: Hier gibt es jetzt eine kombinierte Bus- und Radspur. 150 Meter lang genieße ich den Komfort und das schöne Gefühl der Sicherheit, denn die Autos sind 4 Meter weit weg auf der nächsten Spur. Das ist schon ein Vorgeschmack auf den Rad-schnellweg von Friedrichshafen nach Baidt. Nochmal kommt eine kurze Strecke mit dem alten, schmalen Schutzstreifen, bevor der neue Fahrbahnbelag mit dem 1,5 Meter breiten Schutzstreifen beginnt. Man merkt sofort den Unterschied. So breit sollten alle Schutzstreifen sein, dann fühlt man sich nicht so an den Rand gedrängt. Bald zweigt rechts

eine Fahrspur zum Parkhaus ab und ich fahre als Radfahrer mitten zwischen zwei Fahrspuren. Ich fühle mich aber durch meinen breiten Streifen sehr sicher; die Autofahrer halten genügend Abstand und fahren im Kreuzungsbereich auch nicht schnell. Auf dem nun rot eingefärbten Radfahrstreifen stehe ich noch etwas weiter vorn an der Ampel als die Autos und kann bei Grün sicher die Kreuzung zum Radweg Richtung Marienplatz überqueren. Auch wenn andere Radfahrer einen Schutzstreifen zwischen zwei Fahrspuren ablehnen, mich hat der Fahrversuch von der neuen Lösung überzeugt. (mh)



Richtig viel Platz für Radfahrer auf der Busspur. (mh)

Endlich Mobilitätsmanagement

KONSTANZ. Seit 2001 kämpft in Konstanz ein Förderverein für die Einrichtung einer Mobilitätszentrale als Ort, an dem die Kunden von möglichst vielen Verkehrsträgern Angebote bekommen, von A nach B zu gelangen. Mit dem Umbau des Hauptbahnhofs 2010 war ein Schritt erreicht: Hier bieten nun Deutsche Bahn, SBB, Seehas und die Tourist-Information ein breit gefächertes Informationsangebot für Einheimische und Gäste.

Der Verein strebte nach einer Weiterentwicklung: Mobilitätsangebote 2.0, wie es damals hieß, sollten auch digital entwickelt werden, ein Kümmerer sollte die Belange der Nicht-MIV-Mobilität fördern, Veranstaltungen zu diesem Thema organisieren, Fördergelder aufspüren und vieles mehr. Keiner der großen „Mobilitäts-Player“ war bereit, hierfür zum Beispiel eine Planstelle zu finanzieren. Erst die Fridays-for-Future-Bewegung motivierte die Gemeinderatsentscheidung.

Seit Anfang 2020 hat Judith Maier, gelernte Marketingfrau mit Erfahrung

unter anderem in der Führung eines Car-Sharing-Unternehmens, bei der Stadt Konstanz die Aufgabe, die Verkehrswende zu fördern. Mit der Aktion „Stadtradeln“ hat sie schon einen ersten werbewirksamen Eckpunkt gesetzt. (rs)



Judith Maier ist seit Frühjahr 2020 Mobilitätsmanagerin der Stadt Konstanz. (skn)

Radfahrstreifen mit Hindernissen



Auf der Brücke der Konstanzer Straße in Radolfzell wurden auf dem neuen Radfahrstreifen zunächst Segmentblöcke angebracht, nach einigen Kollisionen und Leserbriefen aber wieder entfernt. (hb)

RADOLFZELL. Was lange währt... gilt auch für Radolfzell. Viele Jahre kämpfte der ADFC in der Scheffelstadt für die Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer auf der Konstanzer Straße, einer wichtigen, von Süden kommenden Einfahrtstraße ins Zentrum.

Eine hässliche Leitplanke begrenzte auf der Brücke über die Eisenbahn den Fuß- und Radverkehr. Nach zähem Ringen erkämpfte der ADFC eine Markierung mit 2,1 Meter breiten Radfahrstreifen, die durch knöchelhohe, unterbrochene, grau-weiße Schutzsteinen aus recycling-Kunststoff manifest sein sollten.

Aber wie so oft fanden sich auch hier Kritiker, die sich an den Balken störten und sie für gefährlich hielten, so kamen die Radwegbegrenzungen erst mal wieder weg. Dabei hat sich die Situation für Fußgänger, die jetzt eigene Wege haben und für die Radfahrer, die physisch getrennt vom MIV fahren, deutlich verbessert.

Auf der engen Konstanzer Straße selbst fand der Schutzstreifen nicht ungeteiltes Echo: Viele Radfahrer fühlen sich vom MIV bedrängt – hier sieht der ADFC aber auch Vorteile: Der MIV ist runtergebremst und mit dem Rad

muss man nicht ständig auf Bordsteine achten und bedrängt nicht selbst die Fußgänger. Wenn die Straße, die wegen Sanierungsarbeiten noch gesperrt ist (Stand Nov. 2020), endgültig befahrbar sein wird, geht die Diskussion sicher wieder los. (rs)



Konstanzer Brücke in Radolfzell: Fußgänger sicher, Rad-Schutzstreifen ausreichend, Trennbalken leider weg! (mha)

Geht doch!



ADFC- und VCD-Mitglieder beim „Demo-Casting“: Drastische Simulation an der Gefahrenstelle Seestraße Ecke Glärnischstraße, auch von Touristen am Bodensee-Radweg viel befahren. (as)

KONSTANZ. Der interessierte Laie macht über die Jahre hinweg in der selbsternannten fahrradfreundlichen Stadt Konstanz immer dieselbe Erfahrung: Ein engagierter Arbeitskreis Rad durchdenkt die Infrastruktur des Fahrradwesens, macht konstruktive Vorschläge, ein fleißiger Radverkehrsbeauftragter koordiniert dieses Vorgehen und leitet die projektierten Maßnahmen, im Technischen und Umweltausschuss wird vieles wohlwollend zur Kenntnis genommen, dann aber im Gemeinderat wieder zerredet oder auf die lange Bank geschoben.

Im Herbst 2020 machten sich nun Mitglieder des AK-Rads, Gemeinderätinnen und Vertreter von ADFC und VCD

ans Konkrete: Bewusst wurden gefährliche Stellen angefahren, die der AK Rad teils schon jahrelang „auf dem Schirm“ hatte. Eine aufmerksame Redakteurin des SÜDKURIER verhalf zur Veröffentlichung der angemahnten Verbesserungen, unter Hinzunahme gestellter Unfall-Szenarien.

Eine Artikelserie folgte und prompt kam die Reaktion: Die Verwaltung hat nun umgehend Verbesserungen an der Seestraße, wo eine Hecke und eine ungünstige Verkehrsführung auf diesem Teil des Bodensee-Radweges immer wieder Gefahrensituationen hervorrief, sowie an weiteren Stellen konkret in Aussicht gestellt und Lösungsansätze offeriert! Geht doch! (rs)

Rasanter Radweg am Dettelbach

KONSTANZ. Wer um den Bodensee radelt, hat ganz unterschiedliche Qualitäten von Radwegen zur Verfügung. Durch Wald und Flur und getrennt vom Autoverkehr, manchmal entlang der Hauptstraßen, eventuell notdürftig durch Schutzstreifen getrennt vom MIV.

Wer von Liggeringen nach Bodman will, kann den Dettelbach entlang die K 6100 hinuntersausen, ein unvergessliches Erlebnis, vor allem wenn einem ein Auto entgegenkommt oder überholt – wahnsinnig gefährlich!

Ansätze, dies zu ändern und einen Radweg anzulegen, sind erst mal im Kompetenzgerangel von Verwaltung

und Kreistag hängen geblieben: Erst war nicht klar, um was für eine Straße es sich handelt: Kreis- oder Ortstraße? Bis ein Gutachten klar machte, dass der Landkreis zuständig ist.

Über die Art und Weise der Ausgestaltung der Straße an sich – zum Beispiel durch Totlegung der Straße – gerieten sich die Kreisräte in die Haare. Wie immer: Das Ganze wurde vertagt und von einem Radweg ist gar nicht mehr die Rede.

Also, Ihr Bodensee-Umrädler: Gaaanz langsam den Berg runterrollen, oder besser den Umweg über Güttingen nehmen, das ist weitaus sicherer als am Dettelbach entlang. (rs)

Radverleih – Touren – Reparaturservice

Kultur-Rädle

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

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

Stop-and-go am Veloring



Beim Veloring sind auf der 2,8 Kilometer langen Strecke von der Ravensburger Straße bis zur Waggerhauser Straße sieben untergeordnete Querungen enthalten. Der Fahrspaß hat also spätestens nach zwei Minuten, meist aber nach weniger als einer Minute an bevorrechtigten Straßen oder dem signalisierten Colsmanknoten ein Ende. (Luftbild: LUBW)

Der Veloring ist eines der wichtigsten Projekte des Radverkehrskonzeptes Friedrichshafen von 2013. Als neues Netzelement sollte der Veloring Verbindungen für den Radverkehr schaffen, die heute nur über Umwege oder wenig attraktive Strecken mit vielen Kreuzungen möglich sind.

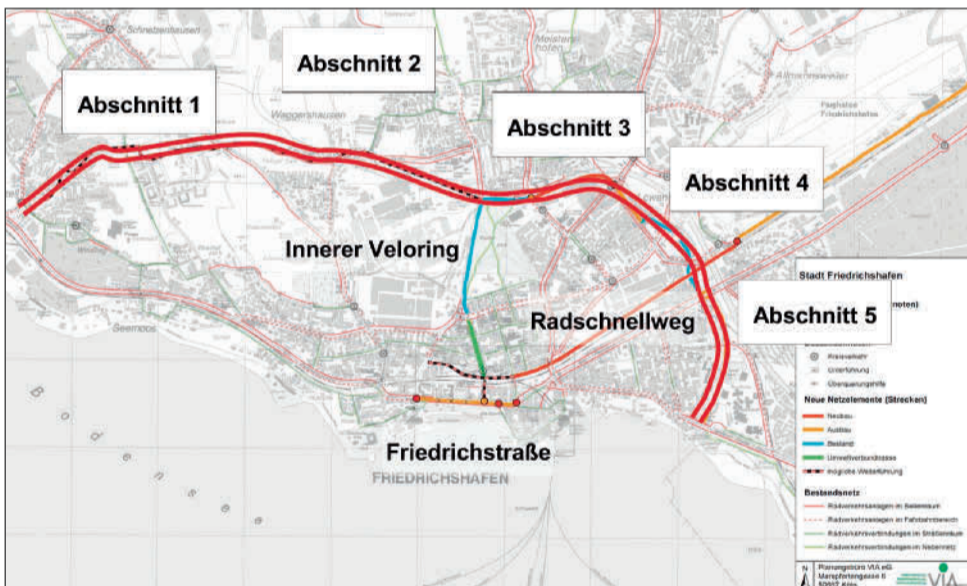
Die Realisierung des Velorings ist in fünf Abschnitte unterteilt, zwei davon wurden bereits gebaut, nämlich in der Aistegstraße und auf dem ehemaligen Industrieleis. Der Abschnitt 5 an der Rotach hängt vom Bau der Hochwassersicherung ab.

Für die westlichen Abschnitte 1 und 2 von Manzell durchs Fahrholz und den Fallenbrunnen über Waggerhausen zum Riedlewald gibt es lediglich Pläne von Sparbruck bis zum Colsmanknoten. Die Hochbrücken über den Colsmanknoten sind leider nicht mehr finanzierbar, denn der städtische Haus-

halt hat wegen anderer Verkehrsprojekte wie den über 40 Mio. Euro teuren B-31-Tunnel oder dem Millionengrab Flughafen keinen Spielraum mehr für innovative Radverkehrsprojekte.

Somit werden Radler mit der ebenerdigen Führung des Velorings über den Colsmanknoten mit Drückampeln und verwinkelten Inseln leben müssen, die man sich am neu umgebauten Colsmanknoten bereits anschauen kann. Es ist bitter, wie die einst hochfliegenden Pläne des Baubürgermeisters für den Veloring von der Realität der Häfler Verkehrspolitik eingeholt werden.

Westlich von Sparbruck sind die Planung, der Grunderwerb und die Finanzierung des Velorings noch unklar, so dass eine Fertigstellung erst ab 2030 realistisch ist. Wir werden also noch viele Jahre mit einem Torso leben, der seine Wirkung als attraktive Ringstraße nicht erfüllen kann. (bg)



Der Plan zeigt den Verlauf und die 5 Bauabschnitte des Velorings. Die Abschnitte 3 und 4 wurden 2017 fertiggestellt. Abschnitt 5 hängt vom hochwassersicheren Ausbau der Rotach und der dafür nötigen Planfeststellung ab, benötigt eine neue Bahnunterführung und wird mindestens 6 Millionen Euro kosten. Auch der Abschnitt 2, für den es erste Planungen gibt, wird noch einige Jahre auf sich warten lassen. Abschnitt 1 und somit die durchgehende Fertigstellung des Velorings ist Zukunftsmusik und nicht vor 2030 realistisch. (Grafik: VIA)

AK Rad weiterhin ohne ADFC

Der ADFC lässt seit 2019 seine Mitarbeit im Arbeitskreis Radverkehr Friedrichshafen ruhen, in dem er seit 1995 in 157 Sitzungen ohne Unterbrechung mitgearbeitet hatte.

Die Gründe für unsere Entscheidung waren, dass seitens der Stadtverwaltung bei der Umgestaltung der Friedrichstraße und bei verkehrsrechtlichen Entscheidungen nicht mit offenen Karten gespielt wurde, wie wir es für eine konstruktive Zusammenarbeit erwarten. Unsere Entscheidung beruhte vor allem auf der Abwägung, dass unser ehrenamtlicher Aufwand nicht mehr im Verhältnis zum Ergebnis stand. Auch das Vertrauensverhältnis war leider nachhaltig gestört.

Im Jahr 2020 konnte Bürgermeister Dieter Stauber, zuständig für die Verkehrsbehörde, erreichen, dass die langjährige Blockade bei der Einrichtung von Fahrradstraßen aufgelöst wurde. Seitens des Bau-Dezernats von Erstem Bürgermeister Dr. Stefan Köhler erkennen wir allerdings keine Motivation, den ADFC als Partner auf Augenhöhe zu akzeptieren, deshalb sehen wir weiterhin keine Grundlage für eine Mitarbeit im AK Rad.

Dies bedauern wir sehr, denn der ADFC strebt grundsätzlich eine Zusammenarbeit mit den Behörden in Arbeitskreisen an und fordert stets die Einrichtung solcher Gremien, so zum Beispiel in Überlingen. (bg)

Autogerecht verkehrsberuhigt

Die Allmandstraße in der Häfler Nordstadt verläuft durch ein Wohn- und Geschäftsquartier mit hoher Fußgängerfrequenz, vorbei am Schulzentrum und am neuen Allmand-Carré mit Seniorenwohngemeinschaften. 2020 wurde der Umbau zum verkehrsberuhigten Bereich fertiggestellt. Nach dem Umbau hat sich die allgegenwärtige Kfz-Dominanz schnell wieder etabliert, von einem verkehrsberuhigten Bereich mit Schrittgeschwindigkeit und Vorrang für Fußgänger kann nicht die Rede sein. Das ist kein Zufall, denn die Art und Weise der Umgestaltung steht einer hohen Aufenthaltsqualität und dem Vorrang für den Fuß- und Radverkehr entgegen.

Die Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung definiert Kriterien für verkehrsberuhigte Bereiche:

„Sie dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Sie müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.“

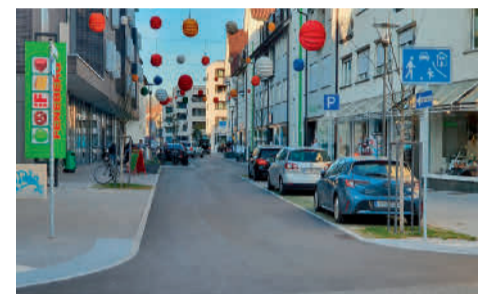
In der Sitzungsvorlage des Gemeinderates vom 28.01.2019, als der Umbau beschlossen wurde, stand: „Die Allmandstraße soll dabei als verkehrsberuhigter Bereich gebaut und ausgeschildert werden.“

Nachdem die in den Plänen erkennbaren Hochbordsteine und der Straßencharakter kritisiert wurden, konterte die Stadt in der Schwäbischen Zeitung am 28.02.2019: „Die Allmandstraße wird nicht zum verkehrsberuhigten Bereich umgebaut. Es ist geplant, die zulässige Höchst-Geschwindigkeit auf 30 km/h festzulegen.“

Warum wurde dem Gemeinderat von der Stadtverwaltung zunächst ein verkehrsberuhigter Bereich schmackhaft

gemacht, obwohl eigentlich Tempo 30 geplant war? Der Clou kam am Schluss: Nach der Fertigstellung des Umbaus wurde die Allmandstraße als verkehrsberuhigter Bereich beschildert, obwohl sie nicht vorschriftsgemäß dafür umgebaut worden war.

Was bleibt? Es wurde eine zu breite Fahrbahn, teilweise mit Bordstein, mit zu schmalen Gehsteigen gebaut. Zahlreiche oberirdische Parkplätze vor den Geschäften und direkt an der Schule ziehen den Kfz-Verkehr an, mit dem Ergebnis von Parksuchverkehr und unnötigen Eltern-Taxis an der Schule. Die bisherigen Plateaus an den Knotenpunkten, eine Errungenschaft des Metron-Radverkehrskonzeptes, wurden eingeebnet, obwohl diese Plateaus einst zur Geschwindigkeitsreduzierung und Sicherheit des Schülerverkehrs eingebaut worden waren. (bg)



Die Allmandstraße sollte ein verkehrsberuhigter Bereich sein, doch die Gestaltung entspricht einer normalen Fahrbahn. (bg)



Entlang der Pestalozzischule laden Parkplätze zum Eltern-Taxi und zum Parksuchverkehr ein. (bg)

Endlich: Pfosten weg!

Der ADFC setzt sich hartnäckig dafür ein, dass Absperrpfosten auf Radwegen entfernt werden. Im Radler am See wurde darüber schon öfters berichtet. In Friedrichshafen konnten wir am Kretzerweg, wo der Bodensee-Radweg mit mehreren tausend Radlern am Tag verläuft, einen ersten Erfolg erreichen. Bürgermeister Dieter

Stauber, zuständig für den Straßenverkehr, schrieb dem ADFC: „Der Pfosten im Kretzerweg wird entfernt und nicht wieder eingesetzt.“

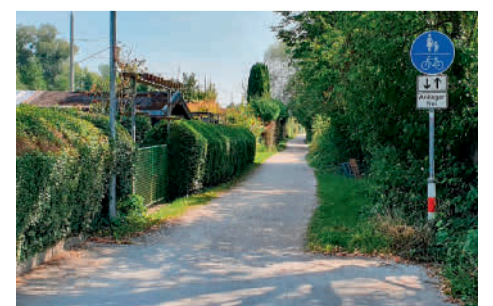
Die Stadtverwaltung hat außerdem zugesagt, dass alle vorhandenen Pfosten im Stadtgebiet geprüft werden, ob diese entfernt werden können. Wir hoffen, dass auf allen wichtigen Radrouten wie zum Beispiel auf der Aistegstraße (Veloring) die Pfosten dauerhaft entfernt werden. (bg)



Ein gefährliches Hindernis für Radfahrer: Absperrpfosten für Autofahrer. (bg)



Vorher: Am Kretzerweg waren die Absperrpfosten eine ständige Gefahr. (bg)



Nachher: 2020 wurden die Pfosten endlich entfernt – hoffentlich für immer. (bg)

Neustart nach 10 Jahren

2013 startete das Planungsbüro brenner BERNARD mit den Untersuchungen zum städtischen Verkehrsentwicklungsplan (VEP). Ursprünglich waren der Schlussbericht für Ende 2014 und die Beschlussfassung für März 2015 vorgesehen. Der Schlussbericht lag aber erst Ende 2018 vor und wurde 2020 in den Gemeinderat eingebracht; allerdings nicht um ihn zu beschließen, sondern um den VEP zu vertagen! Die Verwaltung schlug dem Gemeinderat vor, „nach Inbetriebnahme der B 31 neu sowie einem anschließenden Gewöhnungszeitraum von ca. einem Jahr durch neue Verkehrserhebungen eine dann aktuelle Datengrundlage zu schaffen.“ Nach Meinung der Stadtverwaltung sollte die B 31 neu ohne flankierende Maßnahmen zur Verkehrslenkung eröffnet werden. Es sollte erst beobachtet werden, wie sich der Verkehr an die B 31 neu „gewöhnt“. Der ADFC hält dies für eine verfehlte Verkehrspolitik, denn eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf der B 31, der in Friedrichshafen mehrheitlich aus Ziel- und Quellverkehr besteht, auf die Umgehung erreicht man nicht mit Abwarten, sondern mit Handeln. Der Gemeinderat beschloss am 28.09.2020 zum weiteren Vorgehen

beim VEP: „Eine abschließende Beschlussfassung wird bis zum 2. Halbjahr 2022 zurückgestellt, um nach Inbetriebnahme der B 31 neu sofort verkehrslenkende Maßnahmen, insbesondere auf dem Abschnitt Albrechtstraße bis zum Colsman-Knoten, zu Gunsten des Umweltverbundes zu ergreifen und nach ca. einem Jahr nach Inbetriebnahme durch neue Verkehrserhebungen eine dann aktuelle Datengrundlage zu schaffen. Mit den daraus gewonnenen Erkenntnissen sowie dann auch noch zusätzlich einzubringenden neuen Forderungen (hinsichtlich Klimaschutzziele etc.) soll dann der VEP zum Beschluss gebracht werden.“ Dies bedeutet, dass 2022, also 10 Jahre nach dem Start des VEP, die umfangreichen Haushaltsbefragungen, Verkehrszählungen, Rechensimulationen und Prognosen neu durchgeführt werden müssen! Abgesehen vom wirtschaftlichen Schaden für den Steuerzahler ist es für die Verkehrsplanung ein Desaster, dass in einer Zeit des größten Umbruchs im Straßenverkehr in Friedrichshafen 10 Jahre verloren wurden. In der Privatwirtschaft müssten die Verantwortlichen für ein derartiges Versagen den Hut nehmen. (bg)

Wir bitten noch um etwas Geduld...

Kennen Sie das Portal „sag's doch“? Jeder Bürger kann unter www.sags-doch.de ein Anliegen an die Behörden öffentlich eintragen. Das Portal wird gerne genutzt, um wild abgelagerten Müll, nicht zurückgeschnittene Hecken, überfüllte Mülleimer und ähnliches anzuzeigen. Zu den Spitzenreitern der Anliegen zählen Eingaben zu Mängeln auf Straßen und Wegen. Ein abschreckendes Beispiel, wie ein Verbesserungsvorschlag bei sag's doch umgesetzt wird, waren Belagsmängel in der Hofener Straße. Dort wurden 2016 Leitungsarbeiten durchgeführt, der Asphaltbelag war anschließend nur provisorisch eingebaut worden. Es verblieb auf längeren Strecken ein Höhenabsatz in Fahrtrichtung, was für Radfahrer nicht ungefährlich war. Die Antwort der Stadtverwaltung in „sag's doch“ war im Juni 2016: „Da die Hofener Straße in Bälde saniert wird, haben die Stadtwerke in Abstimmung mit dem Stadtbauamt die Leitungsgräben nur mit Bitukies bis zur Oberkante Straße aufgefüllt und keine Deckschicht eingebaut. Wir bitten bis zur Sanierung noch um etwas Geduld.“ Anfang 2020, also dreieinhalb Jahre später, wurden die Höhenabsätze provisorisch mit Asphalt angeschrägt, im November 2020 wurde schließlich der

Feinbelag aufgebracht. Es vergingen also vier Jahre, um eine Gefahrenstelle auf einer wichtigen Schul-Radrouten auszubessern. (bg)



2016 wurde der Belag in der Hofener Straße provisorisch geflickt. Er sollte „in Bälde“ saniert werden. (bg)



2020, nach vier Jahren, wurde endlich der Asphalt-Feinbelag aufgebracht. (bg)

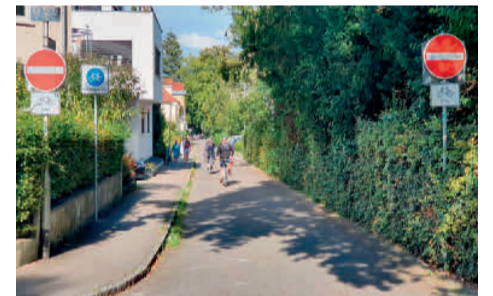
Markierungen sind Pflicht



In der Schlosstraße verläuft der Bodensee-Radweg. 2020 wurde die lang ersehnte Fahrradstraße ausgeschildert, doch das Schild ist etwas klein geraten und unauffällig postiert. Vor allem fehlt überall die für Fahrradstraßen vorgeschriebene Markierung! (bg)

Die seit Jahren angekündigte Einrichtung von Fahrradstraßen am Bodensee-Radweg in der Schlosstraße und Klosterstraße sowie auf dem Veloring in der Aistegstraße wurden im August 2020 endlich ausgeschildert. Damit gab die Verkehrsbehörde ihre jahrelange Blockade auf, die nie auf rationalen Gründen beruht hatte. Leider wurden aber die vorgeschriebenen Markierungen des Verkehrszeichens „Fahrradstraße“ auf der Fahrbahn noch nicht aufgebracht. Jeder weiß, dass Markierungen mehr Aufmerksamkeit erzeugen als Verkehrsschilder, deshalb muss die Verkehrsbehörde dringend nachbessern. Die Markierungen sind auch ein Qualitätsstandard des Landes Baden-Württemberg für das RadNETZ, das auf dem Bodensee-Radweg verläuft. Diese Qualitätsstandards wurden vom Verkehrsministerium 2018 eingeführt. Im Einführungsschreiben des Verkehrsministeriums über die Qualitätsstandards und Musterlösungen, welche die Ausgestaltung unter anderem dieser Markierungen regeln, heißt es unmissverständlich:

„Diese [Qualitätsstandards und Musterlösungen] sind ab sofort bei der Planung und Umsetzung [...] von Radverkehrsmaßnahmen im RadNETZ Baden-Württemberg zu beachten und anzuwenden.“ „Auch außerhalb des RadNETZ wird empfohlen, die Qualitätsstandards für das RadNETZ und die Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg zu beachten und anzuwenden.“ Friedrichshafen hat also noch wichtige Hausaufgaben zu erledigen. (bg)



Auch die Klosterstraße ist seit 2020 eine Fahrradstraße. Wie in der Schlosstraße und Aistegstraße hat die Stadtverwaltung hier auf die Markierung verzichtet, scheinbar aus finanziellen Gründen. (bg)

Nachhaltige Mobilität jetzt gestalten!

Ende 2020 waren der Rahmenplan und das Mobilitätskonzept des Fallenbrunnens in der öffentlichen Anhörung. Der ADFC hat eine Stellungnahme abgegeben mit dem Schwerpunkt, dass es bei den weiteren Planungen das Ziel sein sollte, den Fallenbrunnen zu einem grundsätzlich Kfz-freien Quartier zu entwickeln. Die Stadt Friedrichshafen hat einen großen Handlungsspielraum für dieses innovative Ziel, wengleich mit der Straßenraumgestaltung im Zuge des Bebauungsplans Südwest von 2011 unter Berücksichtigung einer Nordanbindung und dem konventionellen Ansatz der SWG-Wohnanlage mit einer großzügigen Tiefgarage bereits irreversible Fehler begangen wurden. Ein „sowohl als auch“ bei der Planung der Mobilität im Fallenbrunnen würde zur seit Jahrzehnten bestens bekannten Situation führen, dass der motorisierte Individualverkehr aufgrund seines immens hohen Flächenbedarfs die Verkehrswege dominiert, dadurch hochwertige Flächen blockiert werden und die angestrebte Aufenthaltsqualität konterkariert würde. Der geplante Anschluss des Velorings an den Fallenbrunnen und die verkehrliche Ausrichtung der Windhager Straße spielen für die Entwicklung der Mo-

bilität im Fallenbrunnen eine wichtige Rolle. Beim Veloring sind vor allem der zeitnahe Bau und eine sichere Verkehrsführung wichtig, denn Interessenten an einer Ansiedlung im Fallenbrunnen brauchen ein verlässliches Verkehrskonzept für ihre Entscheidung. Auf der Windhager Straße ist die Attraktivität und Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs derzeit von zu hohen Kfz-Geschwindigkeiten auf der streckenweise unübersichtlichen Straße beeinträchtigt. Deshalb ist es wichtig, die Windhager Straße aus dem Kfz-Netz herauszunehmen und eine Fahrradstraße einzurichten. Die Berücksichtigung dieser ADFC-Vorschläge ermöglicht die Entwicklung des Fallenbrunnens zu einem Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität für Wohnen, Lernen und Arbeiten, mit bestmöglicher Nutzung der hochwertigen Flächen und mit einer perspektivisch klimaneutralen Ausrichtung. Es wäre ein in der Region einzigartiges innovatives Modellprojekt in Sachen Mobilität, wie es auch im ISEK enthalten ist. Friedrichshafen würde dadurch für neue gesellschaftliche Gruppen attraktiv und könnte sein Image als moderne und zukunftsfähige Stadt verbessern. (bg)

- KOMPETENZ
- QUALITÄT
- SICHERHEIT

im Fahrradangebot und im Technischen Service

Dieter Senger-Frey

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

Nicht mit Ruhm bekleckert

Voraussichtlich im Herbst 2021 wird die B 31-Umgehung von Friedrichshafen-Ost bis zum neuen Anschluss Fischbach-West durchgehend befahrbar sein. Die seit den siebziger Jahren in drei Bauabschnitten realisierte Umgehungsstraße hat dann eine Länge von insgesamt 12,7 Kilometern.

Die Baukosten betragen mindestens 213 Mio. Euro, wobei die über 40 Mio. Euro für die Verlängerung des Tunnels in Waggerhausen noch nicht eingerechnet sind. Diese und andere erheblichen kommunalen Zusatzkosten für den Tunnel und andere Straßenbauarbeiten werden Friedrichshafen noch jahrelang stark belasten.

Die ersten Auswirkungen der neuen Umgehung auf den Radverkehr wurden sichtbar, als Ende 2019 die B 31 alt westlich von Fischbach zum neuen Anschlussknoten Fischbach-West verlegt wurde. Vor allem für den Radverkehr kam es zu Verschlechterungen, worauf der ADFC bei mehreren Ortsterminen mit der Lokalpresse aufmerksam machte: Radfahrer auf dem Bodensee-Radweg in Richtung Immenstaad mussten entweder die B 31 am Ortsende Fischbach unter vollem Verkehr mit hohem Lkw-Anteil auf viel zu kleinen Inseln queren oder am neuen

signalisierten Anschluss Fischbach-West minutenlang warten (siehe auch Bericht auf Seite 4).

Das Regierungspräsidium hatte im Mai 2020 zwar einen 300 m langen Abschnitt des alten Radweges zwischen Friedrichshafen und Immenstaad verbreitert, dieser ausgebauter Abschnitt beträgt aber weniger als 20 % der Länge des Radweges. Der durchgehende Ausbau dieses Radweges von Fischbach bis zum Grenzhof und vom Lipbach bis zum Dornierknoten und die erforderliche Querung am Ortsende von Fischbach wird frühestens 2022 begonnen werden, so dass wahrscheinlich noch längere Zeit mit gefährlichen Situationen zu rechnen ist. Vor allem für die vielen Radler am Bodensee-Radweg ist diese Verkehrsführung eine Zumutung.

Ein weiteres Ärgernis ist die späte Fertigstellung der bahnparallelen Rad- und Fußgängerbrücke über die B 31 neu zwischen Eichenmühle und Fischbach. Als letzte Brücke über die B 31 neu wurde sie im Frühjahr 2020 eingesetzt und erst im September 2020 freigegeben. Auch dies zeigt, welchen geringen Stellenwert DEGEG dem Radverkehr bei der gesamten Baumaßnahme eingeräumt hatte. (bg)

Vorgezogene Teilfreigabe der B 31 neu



Nach der Theorie des Regierungspräsidiums und von DEGEG sollte der Kfz-Verkehr nach der vorgezogenen Teilfreigabe über die Hochstraße (blaue Linie) fahren. Doch die Autofahrer waren schlauer: Der Weg durch Waggerhausen ist schneller. (Grafik: DEGEG)

Das Regierungspräsidium Tübingen (RPT) und DEGEG verkündeten im Jahr 2020 ihre Entscheidung, das westliche Teilstück der B 31 neu bis zum Anschluss Heiseloch vorab für Kfz < 3,5 t freizugeben.

Leider veröffentlichte das RPT das Modus-Consult-Gutachten zur vorgezogenen Teilfreigabe erst auf Druck des Gemeinderates und der Öffentlichkeit. Es stellte sich heraus, dass im Gutachten nicht alle betroffenen Verkehrsströme und Knotenpunkte untersucht worden waren und dass die Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV nicht Gegenstand des Gutachtens waren.

Aus Sicht des ADFC war die Teilfreigabe kontraproduktiv, denn den geringen Vorteilen für den Pkw-Verkehr mit wenigen Minuten Zeitersparnis und den kaum spürbaren Verbesserungen für die Anwohner in Fischbach – der Lkw-Verkehr rollte nämlich weiterhin über die alte B 31 – standen negative Auswirkungen auf nun deutlich höher belasteten anderen Straßen gegenüber. Für den Rad- und Fußverkehr ergaben sich ausschließlich Nachteile durch höheren Kfz-Verkehr auf Straßen mit Mischverkehr und durch verlängerte Wartezeiten an signalisierten Kreuzungen wie am Anschluss Fisch-

bach West oder an der Hochstraße/Maybachstraße.

Wie schwammig und teilweise widersprüchlich die Argumentation der Behörden war, kann am Beispiel des Knotens Hochstraße/Maybachstraße verdeutlicht werden:

Das Gutachten empfahl: „Durch eine Verlängerung der Umlaufzeit (von 90) auf 120 Sekunden kann eine Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit [...] erreicht werden.“

Der ADFC kritisierte diese geplante Verlängerung der Wartezeiten auch wegen der Schulroute für Radler und Fußgänger an diesem Knoten. Die gemeinsame Antwort des RPT und der Stadt Friedrichshafen an den ADFC lautete:

„Durch eine geänderte Phaseneinteilung an den Lichtsignalanlagen kann die Wartezeit für Fußgänger und Radfahrer im bisherigen Rahmen gehalten werden.“

Im November legte die Stadt Friedrichshafen dem Finanz- und Verwaltungsausschuss einen Zwischenbericht vor, in dem stand: „Die verlängerten Wartezeiten für Fußgänger und Pkw an der Kreuzung Hochstraße/Maybachstraße werden akzeptiert.“

Dass das Gutachten die Verlagerung des Kfz-Verkehrs während der Teilfrei-

Breite Radwege statt Grünexperiment!

Der ADFC Bodenseekreis legte im September 2020 ein umfangreiches Konzept mit Sofortmaßnahmen für den Radverkehr auf der bisherigen Ortsdurchfahrt in Friedrichshafen vor, sobald die Verkehrsfreigabe der B 31 neu im Jahr 2021 dies ermöglicht. Ziel des ADFC-Konzepts ist es, die Ortsdurchfahrt effektiv vom Kfz-Verkehr zu entlasten und den Rad- und Fußverkehr zu fördern.

Im ADFC-Konzept werden die Fahrbahnen der Ortsdurchfahrt konsequent auf zwei Fahrstreifen mit je 3,25 Meter Breite beschränkt. Die dadurch frei werdenden Flächen sollen mittels Fahrbahnmarkierungen kostengünstig dem Radverkehr gewidmet werden, zum Beispiel mit von der Fahrbahn abgetrennten „geschützten Radfahrstreifen“. Dadurch wird vor allem auf Schul- und Alltagswegen mehr Sicherheit und Fahrkomfort erreicht.

Anfang November 2020 präsentierte die Stadtverwaltung überraschend eine Planung für die provisorische Umgestaltung der Albrecht- und Maybachstraße. Die städtische Planung enthielt überhaupt keine Umgestaltung in der Ortsdurchfahrt in Fischbach und am Maybachplatz nur eine einzige Radspur. Die Stadtverwaltung lobte ihre

Planung selbstbewusst als „ganzheitlichen Ansatz“, denn es sei eine Begrünung integriert und es würden neue Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr ermöglicht. Das ADFC-Konzept, so die Stadtverwaltung, lege „lediglich den Schwerpunkt auf den Radverkehr“.

Eine Begrünung in den provisorischen Umbau zu integrieren, ist auch für den ADFC ein begrüßenswerter Ansatz, doch für den Radverkehr können dadurch lang ersehnte Verbesserungen auf den Schulwegen nicht realisiert werden.

Man darf gespannt sein, ob die provisorischen Grüninseln auf dem Asphalt die heißen Sommermonate überstehen werden, denn Provisorien wie zuletzt in der Ehlersstraße haben in Friedrichshafen gerne zehn Jahre Bestand. (bg)

Informationen zur B 31

Der ADFC hat im Jahr 2020 detaillierte Analysen, Vorschläge und Kritikpunkte zur B 31 neu sowie ein umfangreiches Konzept für die Ortsdurchfahrt veröffentlicht.

Auf der ADFC-Webseite sind diese Dokumente abrufbar:

„Teilfreigabe der B 31 neu gefährdet Radfahrer“

ADFC-Konzept „Die Ortsdurchfahrt Friedrichshafen sofort vom Kfz-Verkehr entlasten“

ADFC fordert: „Auf der Albrecht- und Maybachstraße hat Schulwegsicherheit Vorrang!“

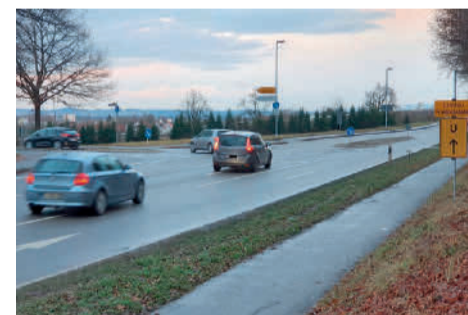
www.adfc-bw.de/bodenseekreis/radverkehr/friedrichshafen

gabe falsch einschätzte, zeigte sich an der realitätsfernen Prognose zwischen dem Anschluss der B 31 neu bei Sparbrück und dem Riedleparktunnel: Laut DEGEG sollte die Hochstraße den Verkehr vom Anschluss Heiseloch aufnehmen, um über die Maybach- und Colmanstraße zurück zum Riedleparktunnel zu fließen. Diese unrealistische Prognose stellte sich schnell als wirklichkeitsfernes Wunschdenken heraus, denn die Navigationsgeräte wählten wie erwartet die schnellere und kürzere Route durch Waggerhausen.

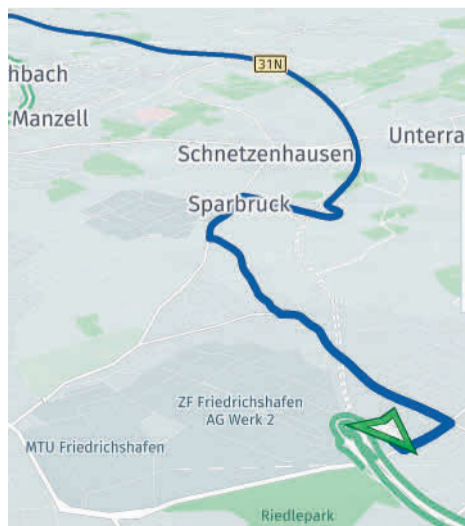
Unabhängig davon, wie man die vorgezogene Teilfreigabe bewertet, es bleibt ein Nachgeschmack:



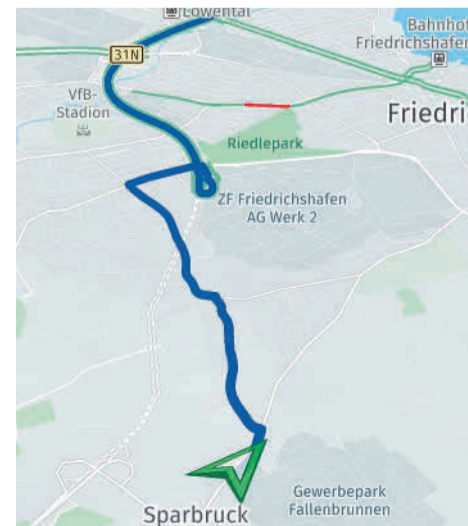
B 31-Abfahrt, Einmündung in die Colmanstraße: Der schnellste Weg nach Westen führt links über Waggerhausen. (bg)



Hochstraße, Abzweigung Sonnenbergstraße: Viele Autofahrer nehmen den direkten Weg über Waggerhausen. (bg)



Navigationsgeräte leiten Autos vom Riedleparktunnel über Waggerhausen nach Sparbrück.



Auch von Sparbrück leiten Navigationsgeräte über Waggerhausen zum Colmanknoten und Riedleparktunnel.

ADFC-Ansprechpartner vor Ort

Meckenbeuren

Kathrin Romahn

Im Jahr 2020 hat Kathrin Romahn die Rolle als Ansprechpartnerin für Meckenbeuren übernommen. Sie erledigt im Alltag möglichst alle Fahrten mit dem Fahrrad und ist sich dadurch der häufig un schönen und manchmal auch gefährlichen Verkehrslage für Radler sehr bewusst. Für Meckenbeuren wünscht sie sich eine Verkehrssituation, die allen gerecht wird – nicht zuletzt unserem Klima. Meckenbeuren ist mit dem neu gegründeten Arbeitskreis Mobilität auf einem guten Weg, den Kathrin in ihrer Rolle gerne begleiten möchte. Die Streckenführung des Radschnellwegs von Friedrichshafen nach Baidt kommt 2021 in die wichtige Phase der Bürgerbeteiligung und das Ziel ist, eine Lösung zu finden, die hoffentlich eine Win-Win-Situation für alle bedeutet.



kathrin.romahn@adfc-bw.de

Salem

Wolfgang Olek

Seit 2014 ist Wolfgang Olek Mitglied im ADFC. Er betreut die Radboxen, die die Gemeinde Salem 2019 am Salemer Bahnhof aufgestellt hat und möchte in Zukunft der Ansprechpartner für alle Fragen rund um das Fahrrad und das Fahrradfahren in Salem sein. Er weiß wovon er spricht, denn er ist immerhin fast 30 Jahre von Salem nach Überlingen geradelt und hat in diesem Zeitraum mehr als 100.000 km zurückgelegt. Da er dabei auch oft in kritische Situationen mit dem motorisierten Verkehr gekommen ist, weiß er, wie wichtig sichere Fahrradwege und Fahrrad-Schutzstreifen sind. Für 2021 ist geplant eine ADFC-Gruppe zu gründen, die die Gemeinde Salem bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts unterstützt.



wolfgang.olek@adfc-bw.de

Tett nang

Otto Remmert

Seit 2016 als Tourenleiter aktiv, hat Otto Remmert 2019 die Aufgabe als Ansprechpartner von Stefan Heiland übernommen. Tett nang hat sich das Ziel gesetzt, bis 2025 einen Radverkehrsanteil von 22 % zu erreichen. „Davon sind wir noch weit entfernt! Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es akzeptable und sichere Radwege. Nur so bekommt man mehr Menschen aufs Rad“. Auch in der Fortschreibung des Regionalplans wird eine umweltverträglichere Mobilität gefordert: Hierzu sollen dem Fuß- und Radverkehr Priorität gegenüber motorisierten Verkehr eingeräumt werden. Für 2021 ist das Ziel, eine ADFC-Gruppe zu gründen, um mit noch mehr Power für eine gute Radwege-Infrastruktur zu arbeiten.



otto.remmert@adfc-bw.de

Überlingen

Prisca Resch

Als Ansprechpartnerin in Überlingen wird Prisca Resch mit einem starken Verband zukunftsweisende Verkehrsstrukturen für den Radverkehr anstoßen. Sie sieht Überlingen bisher noch zu sehr auf den Pkw-Verkehr fokussiert. Die Zukunft ist jedoch, dem Fuß- und Radverkehr deutlich mehr Raum zu lassen. Dafür wird sie sich einbringen – auch für die Teilorte von Überlingen, denn wäre es nicht wünschenswert, dass kürzere Strecken mit Fahrrädern, E-Bikes zurückgelegt oder Waren mit dem Lastenrad transportiert werden können? Prisca Resch wird in 2021 eine Kinderfahrrad-Demonstration (Kidical-Mass) in Überlingen organisieren, um zu zeigen, wie wichtig eine familienorientierte, fahrradfreundliche und lebenswerte Stadt ist.



prisca.resch@adfc-bw.de

Mitgliederversammlung mit Abstand

Die für den 16. März 2020 geplante Mitgliederversammlung in Meersburg musste kurzfristig abgesagt werden, da sich die Corona-Situation bereits verschärft hatte. Als Referent hätte Bürgermeister Robert Scherer zum Thema „Lösungsansätze für den Fahrradtourismus und Pendler-Radverkehr in einer denkmalgeschützten Altstadt“ referiert. Wir bedauern, dass die Veranstaltung nicht zustande kam. Der Vorstand beschloss im Oktober, auf Grundlage der geltenden Corona-Verordnung die Mitgliederversammlung am 2. November 2020 in Friedrichshafen nachzuholen.

Mit professioneller Unterstützung der Veranstaltungsleitung des Graf-Zepelin-Hauses in Friedrichshafen konnte die Versammlung im Alfred-Colsman-Saal mit einem umfassenden Hygienekonzept abgehalten werden. Der Teilnehmerkreis der Versammlung blieb dennoch überschaubar. Zu Beginn stellte der Vorstand als gute Nachricht den Mitgliederstand vor, der 2020 erstmals die Marke von 900 erreicht hatte. Der Rückblick auf die Saison 2020 war leider von vielen abgesagten Touren und Veranstaltungen geprägt. Vor allem die Absage der drei Fahrrad-Gebrauchtmärkte, die traditionell größten Veranstaltungen des Kreisverbandes und eine wichtige Einnahmequelle, war schmerzlich. Ab August konnten endlich wieder Radtouren angeboten werden. Bei der Radverkehrspolitik gingen die Aktivitäten 2020 trotz Corona weiter, so bei den Fahrradstraßen in Tett nang und Markdorf oder der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Friedrichshafen. Beim Kassenbericht für den Jahresabschluss 2019 wurde ein erfreuliches Plus festgestellt, die Kassenprüfer stellten eine ordnungsgemäße Kassenführung fest. In der Versammlung wurde außerdem eine Satzungsänderung beschlossen. Demnach ist zukünftig der Versand der Einladung zur Mitgliederversammlung nicht nur per Post, sondern auch per E-Mail zulässig. Nach der Entlastung der Vorstände gingen Wahlen zum Kreisvorstand zügig über die Bühne (siehe nebenstehenden Bericht). Der Ausblick auf das Jahr 2021 war vor allem von der Unsicherheit geprägt, welche Aktivitäten möglich sein werden. Zum Abschluss wurde vereinbart, das traditionelle Kreistreffen im November zum Thema „Entwicklung des Kreisverbandes“ digital durchzuführen. (bg)

Was ist ein Ansprechpartner?

Der ADFC Kreisverband Bodenseekreis hat seinen Sitz in Friedrichshafen. Um auch in der Fläche des Landkreises präsent zu sein, gibt es in größeren Städten und Gemeinden Ansprechpartner, die zu allen Fragen rund ums Radfahren für die Öffentlichkeit zur Verfügung stehen und für die ADFC-Mitglieder zuständig sind. Die Ansprechpartner stellen eine wichtige Schnittstelle zur lokalen Verwaltung und Politik dar und arbeiten auch in Radverkehr-Arbeitskreisen mit. Momentan gibt es im Bodenseekreis vier Ansprechpartner. Neu im Amt sind Prisca Resch und Kathrin Romahn, die Irene Alpes und Stefan Huber nachfol-

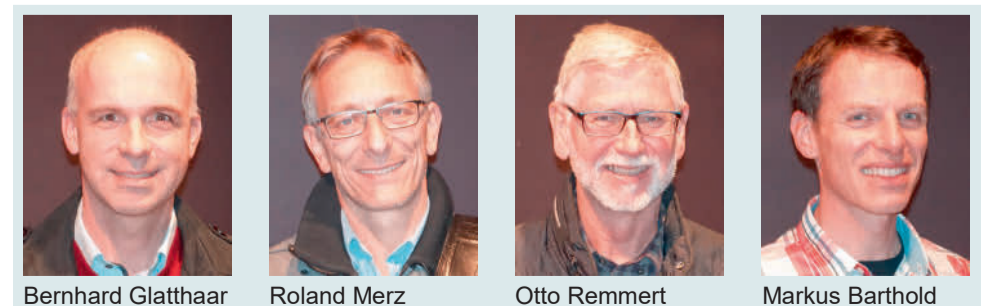
gen. Jörg Ockert wird sein Amt als Ansprechpartner, das er seit 2002 ausgeübt hat, altersbedingt abgeben und sucht für Uhdlingen-Mühlhofen einen Nachfolger. Für das langjährige Engagement danken wir Irene, Stefan und Jörg ganz herzlich! Für den östlichen Bodenseekreis im Bereich Eriskirch, Langenargen und Kressbronn sowie für die Stadt Markdorf suchen wir noch Ansprechpartner. Wer Interesse an dieser Aufgabe hat, ist herzlich willkommen. (or)

Für Fragen wenden Sie sich jederzeit an bodenseekreis@adfc-bw.de

Kreisvorstand gewählt

Bei der Mitgliederversammlung am 2. November 2020 standen die Wahlen zum Kreisvorstand auf der Tagesordnung. Von den bisherigen fünf Vorständen stellten sich vier wieder zur Wahl und wurden im Amt bestätigt. Für das bisherige Vorstandsmitglied Stefan Heiland, der nicht mehr im Bodenseekreis wohnt, konnte leider kein Nachfolger gefunden werden. Als Kreisvorsitzender wurde Bernhard Glatthaar aus Friedrichshafen gewählt. Er hatte dieses Amt bereits von 2000 bis 2014 und dann ab 2018 ausgeübt. Seine Schwerpunkte in der Vorstandsarbeit sind die Radverkehrspolitik und die Öffentlichkeitsarbeit.

Otto Remmert aus Tett nang rückte 2019 in den Vorstand nach, gleichzeitig übernahm er von Ralf Müller die Verantwortung für die Finanzen. Er ist außerdem Ansprechpartner in Tett nang (siehe Bericht oben). Roland Merz aus Friedrichshafen ist seit 2018 im Kreisvorstand. Er koordiniert das Jahresprogramm, Technikthemen wie die Fahrradcodierung sowie den Infoladen. Er ist Ansprechperson für Jugendprojekte. Markus Barthold aus Kressbronn wurde erstmals 2018 in den Kreisvorstand gewählt. Seine Hauptaufgaben sind die Radtourenkoordination und die Betreuung der Onlinemedien. (bg)



Über 10.000 (€)-Bikes am Lager

JOOS
Radhandel | Einzelteile | Gottmadingen | FN-Immenstaad

- » **E-Bike Center** in Radolfzell und in FN-Immenstaad
- » **Riesige Auswahl** an unseren 5 Standorten auf 10.000m²
- » **Lagerverkäufe** in Konstanz und Gottmadingen
- » **Große Leihradflotte** mit über 400 Leihrädern, davon 100 Leih-E-Bikes, in Radolfzell
- » **Online-Shop** www.fahrradlagerverkauf.com

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

... Fortsetzung des Interviews von Seite 1

In meinem ersten Jahr als Bürgermeisterin musste ich feststellen, dass wir nicht ausreichend Personalressourcen haben, um die zahlreichen und planerisch komplexen Maßnahmen, die oftmals mit dem Kreis oder Land abzustimmen sind, konsequent voranzubringen.

Im Jahr 2019 wurde dann auch auf mein Betreiben eine neue 50 %-Stelle für die Bearbeitung der vielfältigen Verkehrsthemen geschaffen und besetzt. Die Person musste dann allerdings vorübergehend für kommunale Pflichtaufgaben im Bereich Asyl und Corona eingesetzt werden. Im Herbst 2020 setzte unser Gemeinderat ein wichtiges politisches Zeichen durch den Beschluss, einen Arbeitskreis Mobilität zu gründen. Wir freuen uns darauf, im Jahr 2021 neu durchzustarten.

ADFC: 2020 wurde ein Arbeitskreis Mobilität gegründet. Welche Aufgaben soll dieses Gremium vorrangig bearbeiten?

Kugel: Der AK-Mobilität setzt sich zusammen aus sechs Gemeinderäten, zwei Vertretern des Jugendrates, der Ordnungsamtsleiterin, Fachleuten und mir als Bürgermeisterin. Anlässe für die Gründung waren die angekündigte Radschnellverbindung zwischen Baidt und Friedrichshafen und viele kritische Stimmen aus der Bevölkerung zur bisherigen Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie.

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die nun beginnende Planung der Radschnellverbindung aufmerksam zu begleiten, bestehenden Fragen oder



Ängsten in der Bevölkerung mit Verständnis und klärenden Informationen zu begegnen und einen möglichst breiten Konsens für eine der möglichen Trassen zu erreichen. Zudem ist es den Mitgliedern ein wichtiges Anliegen, die Umsetzung der Radwegkonzeption durch regelmäßige Treffen voranzutreiben, bei denen die Thematik beleuchtet wird und konkrete Vereinbarungen getroffen werden. Als nächster Schritt steht die Vorstellung des Radwegkonzeptes im Gemeinderat durch das Büro VIA an, um sämtliche Beteiligte auf den gleichen Stand zu bringen und eine Prioritätenliste für die Umsetzung der Maßnahmen zu entwickeln.

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

Kugel: Der ADFC ist für mich ein erfahrener Impulsgeber mit Weitblick. Ich erwarte mir Hintergrundinformationen, Hinweise auf an anderen Orten schon umgesetzte Best-Practice-Beispiele, konkrete Lösungsideen und Beiträge, die die jeweiligen Situationen aus Sicht eines regelmäßigen, alltäglichen Radfahrers beleuchten. Wichtig ist mir aber auch, dass die Vertreterin des ADFC, die unseren Arbeitskreis unterstützt, unsere speziellen Rahmenbedingungen akzeptiert, analysiert und offen ist für eine umsichtige Abwägung verschiedener auch gegenläufiger Interessen. Denn eine Kommune muss die Belange aller Bürgerinnen und Bürger im Blick behalten. Und oft müssen für einen Interessenausgleich Kompromisse entwickelt werden. ■

Nachruf

Im November 2020 mussten wir uns von Manfred Storz verabschieden, der im Alter von 79 Jahren verstorben ist. Manfred war 1991 eines der Gründungsmitglieder des Kreisverbandes Bodenseekreis und maßgeblich am Aufbau des ADFC beteiligt.

Durch die Koordination des Radtourenprogramms und als Tourenleiter hat Manfred die Beliebtheit und Bekanntheit des ADFC wesentlich mit beeinflusst. Nicht zuletzt durch seine Radtouren erlebte der ADFC in den 1990er-Jahren einen deutlichen Mitgliederzuwachs.

Mit Manfred hat der ADFC ein aktives Mitglied verloren, dessen handwerkliche Fähigkeiten legendär waren. Sein Know-how und sein hilfsbereites Wesen waren bei vielen Veranstaltungen unverzichtbar. Mit seiner aufgeschlossenen Art hat er vielen Menschen den ADFC nähergebracht und dabei auch das eine oder andere neue Mitglied gewonnen.



Manfred Storz †

Er führte im ADFC die Fahrradcodierung als Diebstahlschutz ein und verbesserte mit seinem Technikverstand das Codierverfahren.

Kaum einer hatte so ein umfassendes technisches Wissen rund ums Fahrrad und seine Einzelteile wie Manfred. Dieses Wissen gab er gerne weiter – sei es bei Reparaturkursen oder in Schul-AGs.

Mit Manfred haben wir einen aktiven und zupackenden ADFC-ler und einen lieben Freund verloren. (gl/gus)