

Radler am See

Verkehrswende? Klimaschutz?



Im August 2021 wurde die Umgehung der B 31 in Friedrichshafen freigegeben. Die gesamte Umgehung kostete über 250 Mio. Euro. Sie war auch dazu gedacht, die Innenstadt vom Kfz-Verkehr zu entlasten, um dort mehr Platz für den Radverkehr zu schaffen. (bg)



Der Gemeinderat Friedrichshafen beschloss im Juni 2021, dass der Kfz-Verkehr weiterhin ungeregelt durch die Friedrichstraße, der alten B 31, fahren darf. Die bittere Konsequenz: Das Chaos auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg bleibt unverändert. (bg)



Am Bodensee-Radweg an der L 201 in Meersburg begegnen sich Radfahrer auf nur 1,8 Meter Breite, während an der Straße Autos kostenlos auf öffentlicher Fläche parken. Hier muss das grüne Landesverkehrsministerium beweisen, wie Verkehrswende geht! (mvs)



Im September 2021 demonstrierten bei der Kidical Mass in Friedrichshafen (Bild) und Überlingen 300 Radlerinnen und Radler aller Altersgruppen für mehr Platz und mehr Rechte im Verkehr. Auch Kinder haben ein Recht auf selbstbestimmte Mobilität! (bg)

Was verbesserte sich im Jahr 2021 im Bodenseekreis für den Radverkehr? Gemeint sind nicht Markierungen, abgesenkte Bordsteine oder das eine oder andere neue Schild. Für den Klimaschutz ist die Verkehrswende eine der Voraussetzungen, um die Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren. Während in der Landwirtschaft, in den Haushalten und in der Industrie die Treibhausgas-Emissionen seit Jahren sinken, stagniert der Beitrag des Verkehrs zum Klimaschutz. Das muss sich ändern!

Eine Verkehrswende bedeutet nicht, dass wir weniger, sondern dass wir anders mobil sind, stets mit dem Ziel der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes. Der dafür dringend erforderliche Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Förderung des Rad- und Fußverkehrs hat aber auch eine soziale Dimension: Für viele Menschen, die

heute wegen der einseitigen Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs in ihrer Bewegungsfreiheit und Verkehrsmittelwahl eingeschränkt werden, bedeutet die Verkehrswende, selbstbestimmt mobil sein zu können. Zieht man eine Bilanz der letzten Jahre, welche Fortschritte im Bodenseekreis erreicht wurden, ist eine Verkehrswende nicht in Sicht. Es sind zwar Versuche vorhanden, Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen. Doch reichen diese aus, mehr Menschen – die heute noch nicht radeln – aufs Rad zu bringen?

Die Verkehrspolitik im Bodenseekreis ist weiterhin stark auf den Straßenbau ausgerichtet. So werden bei der B 31 zwischen Immenstaad und Meersburg vier neue Spuren geplant, ergänzt durch zwei Spuren der Südumfahrung in Markdorf. Wie soll bei diesem wachsenden Angebot an Straßen der Kfz-Verkehr jemals zurückgehen?

2021 wurde die B 31-Umgehung in Friedrichshafen eröffnet. Der Gemeinderat traf zeitgleich die fatale Entscheidung, den Kfz-Verkehr weiterhin ungeregelt durch die Innenstadt fahren zu lassen. Ausschlaggebend für diese Fehlentscheidung war die Lobbyarbeit des Stadtforums als mächtige Interessenvertretung des Einzelhandels. Die Konsequenz ist, dass der gemeinsame Geh- und Radweg an der Friedrichstraße weiterhin die Radwegkatastrophe in Friedrichshafen bleibt. Friedrichshafen beendigte 2021 auch die geplanten Hochbrücken im Zuge des Velorings.

In keiner der 23 Gemeinden im Bodenseekreis waren 2021 entscheidende Weichenstellungen zu erkennen, durch die das Fahrrad als Verkehrsmittel einen spürbaren Schub bekommt. Diverse Versuche, auf Gemeindeverbindungsstraßen dem Radverkehr mehr Rechte einzuräumen, zum Beispiel in Form von Fahrradstraßen, machte letztlich die Interessenvertretung der Landwirte einen Strich durch die Rechnung.

In Überlingen wurde 2021 die Hafensstraße umgebaut und für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben, doch der westliche Teil der Innenstadt wird weiterhin vom Auto dominiert, ohne eine Perspektive für eine Verbesserung. Auch an diesem Beispiel spürt man die fehlende Überzeugung und mangelnde Kraft der Politik, die notwendigen Schritte gegen einflussreiche Interessen durchzusetzen. Viele Bürger verlieren die Geduld und fordern mehr Platz und mehr Priorität für das Fahrrad. Im September 2021 demonstrierten insgesamt 300 radfahrende Kinder und Eltern in Überlingen und Friedrichshafen bei der Kidical Mass dafür, dass sich Kinder und Jugendliche sicher und selbstständig im Straßenverkehr bewegen können. Autofreie Bereiche an Schulen sind ebenso wichtig wie breitere Radwege, auf denen man mit Fahrradanhängern und Lastenfahrrädern sicher unterwegs ist. Werden Sie aktiv, denn der Druck auf die politisch Verantwortlichen muss zunehmen. Nur so kann die Verkehrswende gelingen! (bg)

Interview

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

Georg Riedmann ist seit 2013 Bürgermeister der Stadt Markdorf. Er beantwortet Fragen von Bernhard Glathhaar.

ADFC: Welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?

Riedmann: Meine erste große Radtour habe ich im Alter von 16 Jahren gemacht. In zwei Tagesetappen bin ich von Tuttlingen zu unseren Jugendchorferien nach Binn im Kanton Wallis geradelt. Nachdem ich am ersten Tag ganze 180 km bis nach Wasen an der nördlichen Gotthardrampe gefahren war, habe ich am nächsten Tag den Furkpass, geplagt vom belasteten Radlerknie, allerdings in erheblichen Strecken schiebend erklommen. Am Ende der Chorfreizeit natürlich wieder dasselbe in umgekehrter Richtung. In den frühen 80er Jahren war der Furkpass dabei noch in einem Zustand, den wir aus dem James-Bond-Film Goldfinger kennen: Sehr schmal, ohne Leitplankensicherung und schon vielbefahren. Aus heutiger Sicht fast unvorstellbar, dass meine Eltern mich haben dieses Abenteuer alleine bewältigen lassen! Seither begleitet mich das Fahrrad hauptsächlich als Fortbewegungsmittel im Alltag. Sportlich und in der Freizeit habe ich mich später eher auf die fußläufige Fortbewegung im Gebirge konzentriert.



ADFC: Welche Maßnahmen halten Sie für besonders wichtig, damit möglichst viele Menschen, die heute noch nicht Rad fahren, dazu animiert werden, auf dieses praktische Verkehrsmittel umzusteigen?

Riedmann: Ich bin überzeugt, dass insbesondere die Alltagstauglichkeit der Fahrradnutzung im Vordergrund stehen muss: Das beginnt bei der Art der Fahrräder. Man darf nicht am ersten kleinen Hügel scheitern. Hier helfen E-Bikes. Die Beladung auch mit mittelgroßen Einkäufen muss sicher und unkompliziert möglich sein. Auch hier sehe ich spannende Entwicklungen auf dem Markt. Und natürlich braucht es neben der viel diskutierten Verkehrssicherheit durch gute Radwege dafür an den richtigen Orten die richtige Stellplatzinfrastruktur. Und am Arbeitsplatz die Möglichkeit zum Duschen und Umziehen. Diese wichtige Voraussetzung werden wir im sanierten Rathaus auch anbieten können.

ADFC: Schon bei Ihrer ersten Kandidatur als Markdorfer Bürgermeister 2013 hatten Sie erhebliche Mängel im Radverkehrsnetz der Stadt festgestellt. Sind Sie zufrieden mit den Verbesserungen, die seither erreicht wurden?

Riedmann: Es bleibt noch sehr viel ... lesen Sie weiter auf Seite 12

Inhalt

Bodenseekreis	2 - 5
Ravensburg	6
Konstanz	7
Friedrichshafen	8 - 9
Aktionen	10
Eurobike - der Rückblick	11
Letzte Seite	12

Totalversagen an der Landesstraße



In Meersburg beim Fährhafen verläuft an der L 201 der Bodensee-Radweg. Der Radweg verengt sich hier auf 1,8 m im Beidrichtungsverkehr, es gab hier 2021 deshalb einen Fahrrad-Unfall. Der Radweg könnte problemlos verbreitert werden, wenn der Parkstreifen (links im Bild), der sich auf öffentlicher Fläche befindet und auf dem Parken kostenlos ist, für die Verlegung der Fahrbahn und Verbreiterung des Radweges genutzt würde. (bg)

MEERSBURG/UNTERUHLINGEN. Am Fährhafen in Meersburg verläuft der Bodensee-Radweg an der L 201 seit Jahrzehnten auf einem 1,8 Meter schmalen Radweg im Beidrichtungsverkehr, ohne einen Sicherheitstreifen zur Fahrbahn. Ein inakzeptabler Zustand, der 2021 zu einem Radunfall mit Verletzten geführt hatte. Auf diesem Radwegabschnitt werden die Mindestmaße der StVO gravierend unterschritten und gegen alle erdenklichen Vorschriften verstoßen, doch niemand kümmerte sich bisher um die Lösung dieser Radweg-Katastrophe. Nachdem das Landesverkehrsministerium Baden-Württemberg für Strecken am RadNETZ, das auch hier entlang des Bodensees verläuft, besondere Qualitätskriterien erlassen hat, sollte sich das Land bei Radwegen an einer Landesstraße auch daran halten. Interessant ist, dass eine Verbreiterung des Radweges ohne Grunderwerb möglich ist, denn auf der Nordseite der Fahrbahn parken auf öffentlichem Grund Pkw - kostenlos, obwohl in Sichtweite seit 2020 ein neues Parkhaus steht. Würde die Fahrbahn um

zwei Meter nach Norden verlegt, könnte der Radweg auf eine akzeptable Breite erweitert werden. Die Pkw müssten dann ins Parkhaus, das dafür gebaut wurde. Der ADFC forderte im Mai 2021 das Regierungspräsidium Tübingen zum Handeln auf. Dort, im neu gegründeten Referat 45 „Regionales Mobilitätsmanagement“, wurde ein Bereich speziell für den Radverkehr eingerichtet, auf dessen Unterstützung wir gehofft hatten. Die Antwort des Regierungspräsidiums war aber äußerst unbefriedigend, denn es wurde keine zeitliche Perspektive genannt, wie es weitergeht. Es wurde auch kein Gespräch mit dem ADFC gesucht, sondern hinter verschlossenen Türen beraten und nur auf wiederholte Nachfrage kommuniziert. Es darf die Frage gestellt werden, warum ein seit über 10 Jahren Grün geführtes Verkehrsministerium es immer noch nicht geschafft hat, in den untergeordneten Behörden das Bewusstsein zu etablieren und die Ressourcen zu schaffen, solche Probleme zielgerichtet zu lösen. (bg)



Im Jahr 2000 wurde Radfahren auf der Fahrbahn der L 201 zwischen Meersburg und Unteruhldingen erstmals erlaubt und mit einem Banner verdeutlicht. (bg)



Beim Aktionstag „Natürlich Mobil“ 2000 genossen tausende Radler die für Kfz gesperrte L 201. Warum diese Variante nicht ganzjährig einführen (Busse frei)? (bg)

Maurach im Fokus

UHLINGEN-MÜHLHOFEN. Mit Bürgermeister Dominik Männle (seit 2020) treibt die Gemeinde aktuell zwei Radweg-Projekte voran: Es werden Möglichkeiten untersucht, wie die Engstelle in Maurach unterhalb der Birnau umfahren werden kann. Mehrere Alternativen wären prinzipiell möglich, da das Land seit 2020 weitere Mittel für Schrankanlagen an Bahn-

übergängen zur Verfügung stellt. In Abstimmung mit dem ADFC prüft die Gemeinde auch eine alternative Wegführung ab der ersten Bahnunterführung nach der „Spinne“ bis zur Unterführung in Nußdorf bei der Weggabelung „Zum Hecht“. Außerdem möchte die Gemeinde auf der Mauracher Straße eine Fahrradstraße einrichten. (mvs)

Raus aus den Negativschlagzeilen

ÜBERLINGEN. Der Fahrradklima-Test zeigt es alle zwei Jahre auf: Es gibt viele Probleme für den Radverkehr in Überlingen, die Verbesserungen werden zu zaghafte angegangen und es sind zu wenige Fortschritte sichtbar. Der Umbau der Hafenstraße zugunsten des zunehmenden Radverkehrs und im Sinne einer Verkehrsberuhigung war ein erster und wichtiger Schritt in die richtige Richtung, denn es zeigt: Die Verkehrswende für mehr Lebensqualität und bessere Bedingungen für den Radverkehr sind zum Nutzen aller. Leider wurde der ursprüngliche Beschluss aus dem Jahre 2015, die Hafenstraße zu einer Fahrradstraße umzubauen, nicht umgesetzt mit dem vorgeschobenen Argument, die Straßenbreite reiche für dieses Konzept nicht aus. Wichtig ist, dass Fahrradfahrer die Hafenstraße nun in beiden Richtungen befahren dürfen und der motorisierte Verkehr auf Anlieger beschränkt wurde. Im Bereich der Schulstraße bis zum Mantelhafen wurde für den gegenläufigen Radverkehr ein Schutzstreifen markiert, der nach Meinung des ADFC verzichtbar ist. Das vom ADFC mehrfach als Gefahrenquelle bemängelte Holmgeländer in der Kurve beim Mantelhafen ist ebenfalls eine unnötige Einrichtung. Da der Bodensee-Radweg nun auch Richtung Westen durch die Hafenstraße führt, musste er vom Landungsplatz über die Marktstraße zur Christophstraße geleitet werden. An der

neuen Ampel wurde eine Aufstellfläche für Radler markiert.

Die Verkehrsberuhigung in der Innenstadt muss dringend weiter ausgebaut werden. Die Verkehrsführung bei der Landesgartenschau 2021 hat gezeigt, dass viele einschneidende Maßnahmen umsetzbar sind, wenn der Gestaltungswille vorhanden ist. Auch Tempo 30 muss ausgeweitet werden, um den Radverkehr zu fördern.

Aber auch die Teilorte von Überlingen brauchen eine bessere Radinfrastruktur, hier sind noch viele Lücken im Wegenetz. Die Stadtverwaltung verweist gerne auf die umgesetzten Maßnahmen des Überlinger Radverkehrskonzeptes. Allerdings wurden in den letzten sieben Jahren seit dem Beschluss zur Umsetzung kaum große Projekte angepackt. Das muss sich jetzt ändern, damit Radfahren in Überlingen endlich Spaß macht und für alle Bürger und Gäste sicher ist. (pr/bg)



Die Querungsstelle bei Goldbach ist weiterhin ungelöst. Immerhin sind mittlerweile die Bordsteine angeschrägt. (bg)



Das Holmgeländer am Mantelhafen soll Radler mehr Sicherheit bringen. Der ADFC hält das Gatter für unnötig. (bg)



Eine Fehlplanung: Die neu gebaute Bahnhofstraße hat im Bereich der Landesgartenschau keinen Gehweg! (bg)



Da der Bodensee-Radweg jetzt durch die Marktstraße führt, wurde an der neuen Ampel ein Aufstellstreifen markiert. (pr)



Viele Radwege wie hier bei La Piazza sind seit Jahren in einem provisorischen Dauerzustand. (bg)



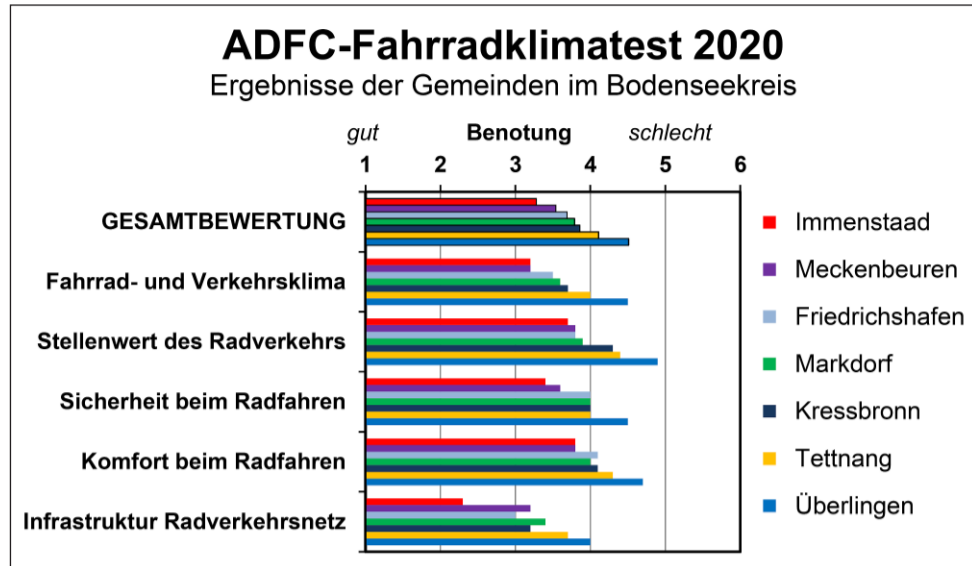
TIPP
FAHRRAD-KOMBI
ZONE OST+WEST
ERWACHSENE
ab € 37,-

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

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

BODENSEE TICKET
BAHN | BUS | FÄHRE
Drumherum und Mittendurch

„Drei minus“ bis „nicht versetzt“



2020 erreichten sieben Kommunen im Bodenseekreis – erstmals auch Kressbronn – die Mindestteilnehmerzahl an der öffentlichen Umfrage. Die Rangfolge hat sich gegenüber 2018 kaum geändert: Immenstaad bleibt Spitzenreiter, Überlingen Schlusslicht. (bg)

BODENSEEKREIS. Im Fahrradklima-Test 2020, dessen Ergebnisse Anfang 2021 veröffentlicht wurden, ergab sich eine ähnliche Rangfolge der Bodenseegemeinden wie vor zwei Jahren bei der letzten Befragung: Immenstaad und Meckenbeuren belegten Platz eins und zwei, Überlingen und Tettang sind die Schlusslichter. Insgesamt lagen die von den Radlern vergebenen Schulnoten im Bereich von 3,3 bis 4,5. Die Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer und das Sicherheitsgefühl wurden von den Befragten als die wichtigsten Kriterien bewertet. Viele Teilnehmer der Befragung fühlen sich aber beim Radfahren in ihrer Stadt oder Gemeinde nicht sicher. Dabei ließe sich oft mit schnell umsetzbaren Maßnahmen die Situation deutlich verbessern, beispielsweise durch Fahrradstraßen, mehr Tempo 30, bessere Führungen an Baustellen oder durch mehr Kontrollen von Falschparkern auf Radwegen. Damit die Mobilitätswende gelingen kann, fordert der ADFC einen schnelleren Ausbau des Radnetzes. Es muss eine komfortable und sichere Infrastruktur geschaffen werden mit einem durchgängigen Netz an guten Radwegen. Minimalmaßnahmen und Mindeststandards, wie vielerorts anzutreffen, sind nicht ausreichend, denn das wird der steigenden Anzahl Radfahrender nicht gerecht. (bg)

Infos: www.fahrradklima-test.adfc.de



Fahrradstraße oder Raserstraße?

TETTANG. Ist es für den motorisierten Verkehr zumutbar, wenn von zwei parallel verlaufenden Straßen eine für den Radverkehr priorisiert wird? Für die Tettanger Aktionsgruppe „Sichere B 467 alt“ ist die Antwort klar: Ja, das ist zumutbar, denn im Fokus steht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer – insbesondere die der Schwächeren – und nicht der Komfort Einzelner! Seit 2019 setzt sich die Aktionsgruppe dafür ein, die alte B 467 zwischen Reutenen und Gießenbrücke in eine Fahrradstraße umzuwandeln, so wie es das Radverkehrskonzept von 2016 bereits vorsah. Mit Aktionen und in vielen Gesprächen mit Politik und Verwaltung konnte erreicht werden, dass der Ortschaftsrat Langnau und der Rat der Stadt Tettang das Thema berieten und über den Antrag der Aktionsgruppe abstimmten: Mit deutlicher Mehrheit sprachen sich beide Gremien bereits 2020 für die

Einrichtung einer Fahrradstraße aus. Ein großer Erfolg, aber nur ein erster Schritt. Da ca. 10 % der Strecke durch Kressbronner Gemarkung führt, musste auch dort der Gemeinderat sein Votum abgeben. Mit der knappen Mehrheit von einer Stimme wurde der Antrag abgelehnt. In der Folge dieser Beschlüsse der beiden Gremien ordnete die Straßenverkehrsbehörde im Sommer 2020 auf der Strecke zunächst für ein Jahr befristet Tempo 40 an. Vor Ablauf der Jahresfrist machte die Aktionsgruppe im Mai 2021 mit einem Infostand an der B 467 alt auf das Thema aufmerksam. Mit einer Postkartenaktion konnten etwa 500 Pro-Stimmen gesammelt werden, die an die Straßenverkehrsbehörde übergeben wurden. Der Probebetrieb mit Tempo 40 ging in die Verlängerung, auch mit der Begründung, dass mit der neuen Verwaltungsvorschrift zur StVO im Herbst 2021 die Einrichtung von Fahrradstraßen wesentlich erleichtert werden sollte. Anfang 2022 waren die Gemeinderäte von Tettang und Kressbronn erneut gefragt, denn die Straßenverkehrsbehörde hatte angekündigt, die Probe-phase mit Tempo 40 nicht weiter zu verlängern und bei einer Ablehnung einer Fahrradstraße die Geschwindigkeitsbeschränkung aufzuheben. Es bleibt spannend, aber wir geben die Hoffnung nicht auf, 2022 die Einweihung der Fahrradstraße mit einem Straßenfest zu feiern! (or)

Infos unter <https://sichereb467alt.de>



Beim Infostand an der B 467 alt wurden im Mai 2021 von der Aktionsgruppe 500 Unterschriften für die Fahrradstraße gesammelt. (hs)

Daten und Fakten dank OBS

BODENSEEKREIS. Mit der StVO-Novelle von 2020 wurde der Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden gesetzlich geregelt: Innerorts beträgt der Mindestabstand 1,50 Meter, außerorts sogar 2,00 Meter! Diese Abstände werden aber immer noch zu wenig beachtet, Radfahrende werden dadurch gefährdet.



Ein OBS kann an der Sattelstütze montiert werden. (or)

Eine Arbeitsgruppe im ADFC hat das Thema aufgegriffen und Ideen entwickelt, um auf diesen Missstand aufmerksam zu machen: Abstandsaktionen mit Poolnudeln, Plakataktionen, Schaufenster etc.

Das größte Projekt waren Messfahrten mit OpenBikeSensoren (OBS), die am Fahrrad befestigt werden und den Abstand zu überholenden Autos zentimetergenau messen und dokumentieren. Der ADFC-Landesverband unterstützte die Aktion mit fünf Bausätzen, die von technikaffinen ADFC-Mitgliedern zusammengebaut und getestet wurden. Von September bis November 2021 fanden schließlich die Messfahrten durch mehr als 30 Radler im Bodenseekreis statt, bei denen über 4.000 Überholvorgänge dokumentiert wurden. Etwa 75 % der Messpunkte wurden innerorts ermittelt, 25 % waren

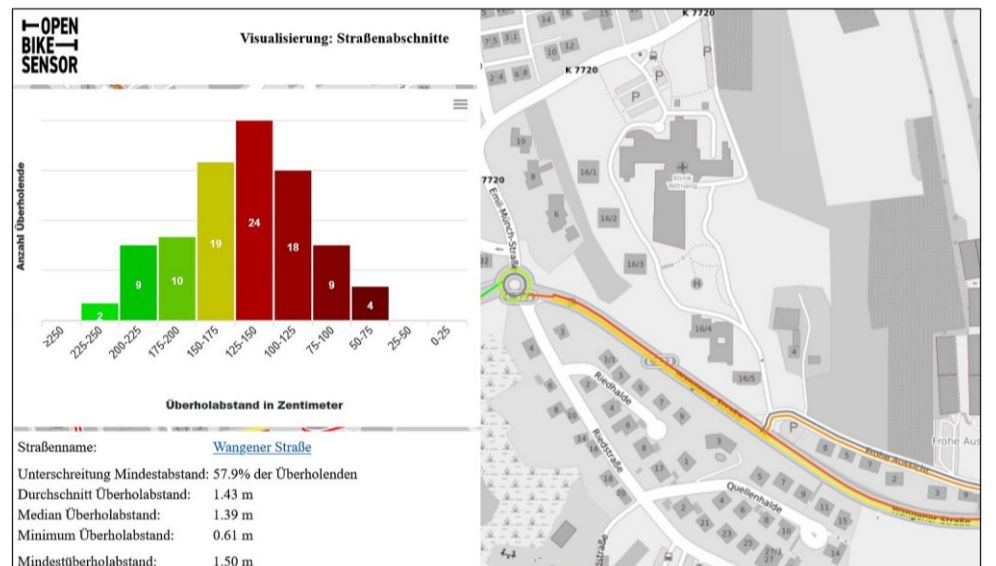
außerorts. Die Auswertung der Daten fand im Nachgang der Fahrten statt. Hierzu stellte die Firma doubleslash kostenlos Serverkapazität zur Verfügung.

Die Ergebnisse waren ernüchternd: Im Mittel aller Messungen hielt nur jedes dritte Fahrzeug den gesetzlichen Mindestabstand ein; außerorts wurde der Mindestabstand sogar nur von jedem fünften Fahrzeug eingehalten, und das bei zulässigen Geschwindigkeiten bis 100 km/h!

Die Detailauswertungen werden noch bis ins Jahr 2022 dauern: Klar ist bereits, dass beim Thema Seitenabstand erheblicher Handlungsbedarf besteht, um die Sicherheit für Radfahrende im Straßenverkehr zu erhöhen. (or)



Infos unter www.openbikesensor.org



Ein Beispiel der Auswertung von Abstandsmessungen mit dem OpenBikeSensor (OBS), hier an der Wangener Straße (L 333) in Tettang im Innerortsbereich: 57,9 % der Kraftfahrzeuge unterschritten den gesetzlichen Mindestabstand von 1,50 m.



Radweg an der B 30 jetzt mit ebenen Bordsteinabsenkungen

MECKENBEUREN. Im Sommer 2021 wurden im Rahmen der Fahrbahnsanierung der B 30 auch die Einmündungen umgestaltet, denn hier waren noch hohe Bordsteinabsätze vorhanden, auch die Radführung war insgesamt verbesserungswürdig.

Nachdem der ADFC im Vorfeld nicht eingebunden war, brachten wir uns vor Beginn der Baumaßnahmen in den Prozess ein, um noch mögliche Verbesserungen insbesondere in Hinblick auf die Nullabsenkung der Randsteine zu erzielen. Denn es werden zunehmend Lastenräder und Fahrradanhänger genutzt, was die Anforderungen an die Qualität der Bauausführung von

Radwegen zusätzlich erhöht. Wir drängten darauf, dass an den Übergängen nur Steine, die weder eine Fase noch einen Radius aufweisen, eingebaut werden dürfen. Dies ist an den meisten Einmündungen gut gelungen, wie zum Beispiel am Büfangweg oder an der Max-Eyth-Straße.

Während des Baus wiesen wir die Gemeinde auf die Notwendigkeit einer geeigneten Radverkehrsführung an den Baustellen hin, denn „Radfahrer absteigen“ ist keine Lösung. Letztlich ist die Befahrung des Radwegs entlang der B 30 durch Meckenbeuren spürbar sicherer und komfortabler geworden. (kr)



Ein vorbildlicher Übergang ist auch an der Wiesentalstraße gelungen. (bg)



Als Rätselaufgabe installierte die Baufirma einen interessanten Schilderwald. (bg)



Ein perfekter Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn setzt scharfkantige Steine und gute Asphaltarbeit voraus. Dies ist an der Einmündung der May-Eyth-Straße (Bild) gelungen. Wichtig: Für die Wasserführung ist kein Höhenanschlag erforderlich. (bg)



„Radfahrer absteigen“ ist leider ein immer noch gerne verwendetes Schild aus dem Arsenal von Baufirmen. (bg)



Der Baustellenleitfaden der agfk-bw erklärt genau, wie man den Radverkehr an Baustellen ohne Absteigen führt. (bg)

Rückschritt in Leimbach

MARKDORF. An der B 33 in Leimbach bei der Letze wurde der Radverkehr bisher auf einem schmalen freigegebenen Gehweg zwischen dem privaten Grundstück und der Fahrbahn geführt.



An der B 33 in Leimbach wurde das Benutzungsrecht des schmalen Gehweges für Radfahrer aufgehoben. (bg)

2021 wurde die Benutzung des Gehwegs für Radler verboten. Diese werden seither über Leimbach umgeleitet, was nur in der Theorie funktioniert.

Die B 33 hat an dieser Stelle eine Breite von ca. 9 Meter, deshalb ist ausreichend Fläche vorhanden, die Fahrbahn auf 6,5 Meter Breite zu reduzieren und die gewonnene Fläche für einen Geh- und Radweg mit mindestens 3 Meter Breite zu nutzen. Dafür ist kein Grunderwerb notwendig, die Planung kann also beginnen.

Das Regierungspräsidium als zuständige Behörde ist aufgefordert, hier eine sichere und durchgehende Radwegeverbindung herzustellen, denn wer den neuerdings ausgeschilderten Umweg über Leimbach nicht fahren möchte, ist derzeit gezwungen, auf der B 33 zu fahren. (bg)

Zu viel Blech im Ort

LANGENARGEN. 2021 übernahm Ole Münder als neuer Bürgermeister zahlreiche ungelöste „Baustellen“ von seinem Vorgänger: Die Einmündung des Bleichweges in die Lindauer Straße muss dringend umgebaut werden. Der



Der Ortskern von Langenargen wäre ohne Autos viel schöner und sicherer. (bg)

Radweg an der Friedrichshafener Straße nach Bierkeller ist viel zu schmal, hier ist das Regierungspräsidium am Zug. In der Ortsmitte, wo der Bodensee-Radweg verläuft, muss die Verkehrsführung überdacht werden. Warum darf jedes Kfz hineinfahren? Die Einbahnführung ums Rathaus ist ebenfalls nicht mehr zeitgemäß. (bg)

Siegt der gute Wille?

OBERTEURINGEN. Es ist die größte Lücke im Radwegenetz des Bodenseekreises: Von Oberteuringen Rich-



In Ramsenbühl ist Tempo 70 beschildert, auf dem Rest der L 204 herrscht Tempo 100, Radler sind Freiwillig. (bg)

tung Deggenhausertal gibt es keine familienfreundliche und sichere Radwegführung. Topografisch kommt nur der Verlauf der Rotach bei der L 204 in Frage. Die L 204 ist derzeit aber selbst für hartgesottene Radler gefährlich, denn bei Tempo 100 überholen viele Autofahrer rücksichtslos und knapp.

Seit vielen Jahren laufen Planungen für einen Radweg an der L 204 von Oberteuringen Richtung Fuchstobel, doch ohne Erfolg. Wir hoffen, dass alle Beteiligten zeitnah eine Lösung für diesen wichtigen Radwegbau finden. Damit wäre nicht nur für den Freizeitverkehr, sondern auch für Alltagsradler aus dem Deggenhausertal Richtung Meckenbeuren endlich eine sichere Verbindung vorhanden. (bg)

Keine Fortschritte

MARKDORF. 2021 war es ruhig in und um Bürgberg bei Markdorf. Die heiß umkämpften Fahrradstraßen zwischen Kluffern, Wirrensegel und Markdorf ließen auch 2021 auf sich warten.

Die politische Stimmung im Markdorfer Gemeinderat ist weiterhin gegen Fahrradstraßen, die von den Landwirten im Süden der Stadt erfolgreich verhindert worden waren. Der Streit um geplante Fahrradstraßen auf Gemeindeverbindungsstraßen wird auch in Kressbronn und Meckenbeuren geführt.

Die von den Gegnern vorgetragenen Argumente gegen Fahrradstraßen sind diskriminierend: Auf Fahrradstraßen würden Radfahrer zu Rowdies, Landwirte würden dadurch in ihrer Existenz bedroht. Beides ist Unfug. (bg)

b o d o
Mobil mit Bus und Bahn

Fahr mit.
Für Dich.
Für Alle.

Kleine Karte, große Freiheit!

e-card
Einfach fahren!

www.bodo-ecard.de

Nur was gezählt wird, zählt!

BODENSEEKREIS. Der Bodensee hat eine große Anziehungskraft auf Radfahrer und Tagesgäste. Leider sind die Wege am Ufer, die oftmals mit Fußgängern geteilt werden müssen, viel zu schmal. Bei Radgruppen gibt es über längere Strecken keine Überholmöglichkeiten.

Das ist kein neues Phänomen. Die Mängel sind seit langem bekannt, doch durch den zunehmenden Radtourismus und wachsenden Alltagsradverkehr werden die Engpässe und Konfliktpunkte von Jahr zu Jahr offensichtlicher. Leider sind keine Fortschritte bei der Lösung der Probleme erkennbar, was der ADFC zuletzt 2019 in einer Bestandsanalyse bestätigt



An den Zählstellen wurden mit Strichlisten Radler, Fußgänger und auch Kraftfahrzeuge gezählt. (bg)



In Vorarlberg sind automatisierte Dauerzählstellen installiert, auf denen die Tages- und Jahreswerte angezeigt werden. (ms)

hatte. Der Landkreis als koordinierende Behörde kennt diese Problematik, auch der Runde Tisch Radverkehr im Landratsamt hat sich mehrfach mit dem Bodensee-Radweg beschäftigt.

Das Projekt

Für den Bodensee-Radweg im Bodenseekreis gab es bisher keine systematisch erhobenen Verkehrsdaten. Das Kreisstraßenbauamt beauftragte deshalb den ADFC Bodenseekreis im Jahr 2021, die Nutzerzahlen auf dem Bodensee-Radweg zu erfassen, denn Verkehrsdaten sind eine wichtige Grundlage für Planungen und verkehrspolitische Entscheidungen.

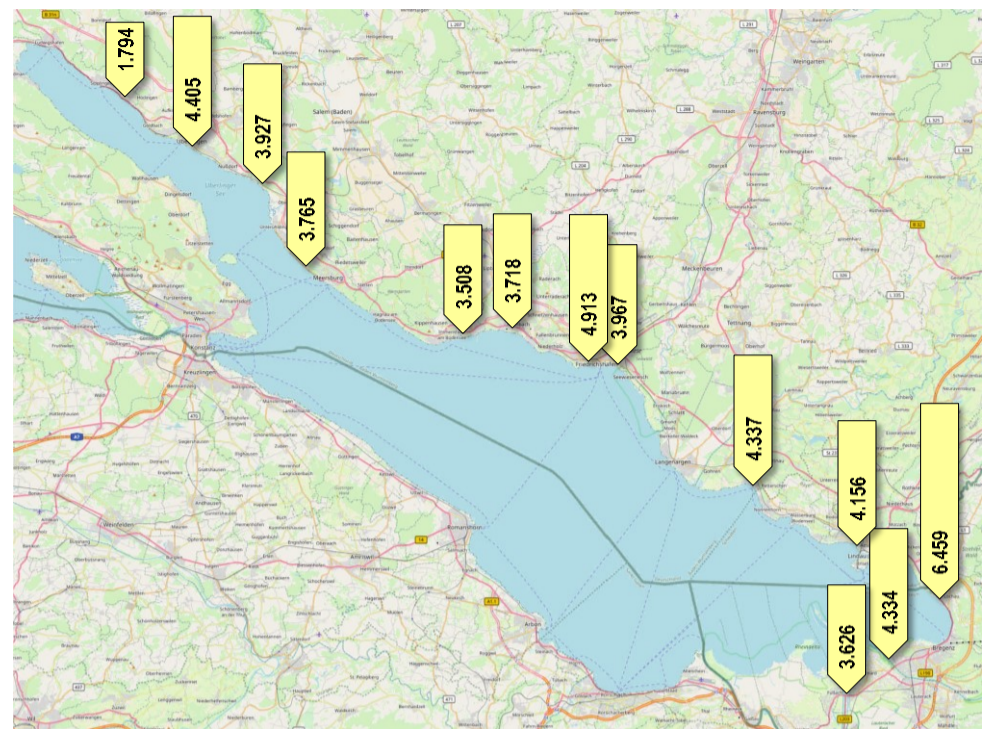
Im Juli 2021 führten 25 Mitglieder des ADFC an der Strecke des Bodensee-Radweges in Sipplingen, Überlingen, Uhdingen-Mühlhofen, Meersburg, Immenstaad, Friedrichshafen und Kressbronn Radverkehrszählungen durch. Neben dem Radverkehr wurden auch der Fußverkehr und der Kfz-Verkehr erfasst. Ergänzend zu den Werktagzählungen erfolgten an zwei Stellen auch Wochenendzählungen.

Ergebnisse

Bei den Zählungen wurden am Donnerstag, dem 22. Juli 2021, zwischen ca. 3.500 bis 4.900 Radfahrende innerhalb von 24 Stunden ermittelt, nur in Sipplingen waren es mit ca. 1.800 in 24 Stunden deutlich weniger. Überraschenderweise zeigten die Radverkehrszählungen in der Tagesbilanz keine eindeutige Vorzugsfahrtrichtung in Richtung Westen oder Osten. Ein weiteres Ergebnis der Radverkehrszählungen war die Stunde der höchsten Verkehrsfrequenz, genannt Spitzenstunde. Hier wurden bis zu 507 Radfahrende pro Stunde gezählt.

Zum Vergleich wurden außerdem Daten von Dauerzählstellen am Bodensee-Radweg in Lindau und in Vorarlberg ausgewertet, deren Werte in der Größenordnung der im Bodenseekreis ermittelten Zahlen lagen.

In einer gemeinsamen Pressekonferenz des Landratsamtes und des ADFC wurden die Ergebnisse im Dezember 2021 veröffentlicht. Das Landratsamt und der ADFC stimmten darin überein, dass im Bodenseekreis ein kontinuierliches Monitoring der Radverkehrszahlen durch automatisierte



Die Karte zeigt die Radverkehrsstärken am Bodensee-Radweg am Donnerstag, dem 22. Juli 2021. Die Ergebnisse im Bodenseekreis sind Hochrechnungswerte aus den manuellen Zählungen des Projekts. Die Ergebnisse in Lindau und Vorarlberg wurden an den Dauerzählstellen in 24-Stunden-Messungen ermittelt. (Grafik: OSM/ADFC)

Dauerzählstellen aufgebaut werden sollte. Durch Nutzerbefragungen sollten das Verhältnis zwischen Alltags- und Freizeifahrten ermittelt werden.

Maßnahmen

Aus Sicht des ADFC müssen die Ergebnisse jetzt Maßnahmen zur Folge haben: Die Wege am Bodensee-Radweg sind durch die Verkehrsbehörden auf die verkehrsrechtliche Zulässigkeit einer gemeinsamen Führung von Radfahrern und Fußgängern zu überprüfen. Vordringlich zu prüfen sind die Friedrichstraße in Friedrichshafen, die L 201 zwischen Meersburg und Uhdingen sowie die alte B 31 zwischen Überlingen und Sipplingen. Aber auch für den Abschnitt zwischen Hagnau und Meersburg auf der Gemarkung Stetten ist der Handlungsbedarf jetzt mit Daten nachgewiesen: Die Wege sind zu schmal!

Radschnellweg-Standard

Radschnellwege werden bereits ab 2.000 Radfahrern pro Tag konzipiert. Sie haben 4,0 Meter Breite und sind von Fußwegen konsequent zu tren-

nen. Das bedeutet, dass auf der Basis der Zählergebnisse am Bodensee-Radweg die Maßstäbe von Radschnellwegen anzusetzen sind.

Die Politik ist gefordert

Die Politik darf nicht zur Tagesordnung übergehen, denn die Ergebnisse der Zählungen sind eine Verpflichtung, die Belange des Radverkehrs am Bodensee-Radweg nicht wie bisher anderen Interessen unterzuordnen. Leider verpasste 2021 der Gemeinderat Friedrichshafen die Chance, die Probleme auf dem Geh- und Radweg an der Friedrichstraße zu lösen und Radfahren auf der Fahrbahn zu ermöglichen. 2022 muss diese Entscheidung revidiert werden!

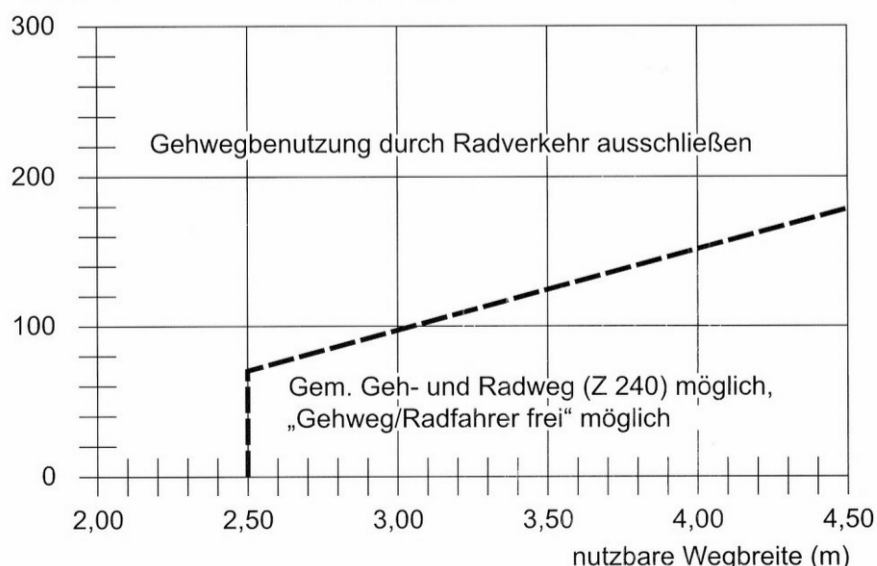
Alle elf Seegemeinden, durch die der Bodensee-Radweg führt, sind nun aufgefordert, dem Bodensee-Radweg den Platz zu geben, der den vielen radelnden Gästen und einheimischen Radlern zusteht. (bg)

Download der Dokumentation: www.adfc-bw.de/bodenseekreis/radverkehr

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) definieren Einsatzgrenzen für eine gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs. Die Einsatzgrenzen beurteilen die Verträglichkeit des Rad- und Fußverkehrs abhängig von ihrer Menge anhand der Spitzenstunde und der verfügbaren Wegbreite. Die Spitzenstunde ist die Stunde im Tagesverlauf, in der die meisten Verkehrsteilnehmer unterwegs sind. Die aktuell gezählten Radverkehrsmengen am Bodensee-Radweg sind so hoch, dass auf Wegen unter einer Breite von 4,5 m aus Sicherheitsgründen Radfahrer und Fußgänger nicht gemeinsam geführt werden dürfen (siehe Abb. links unten).

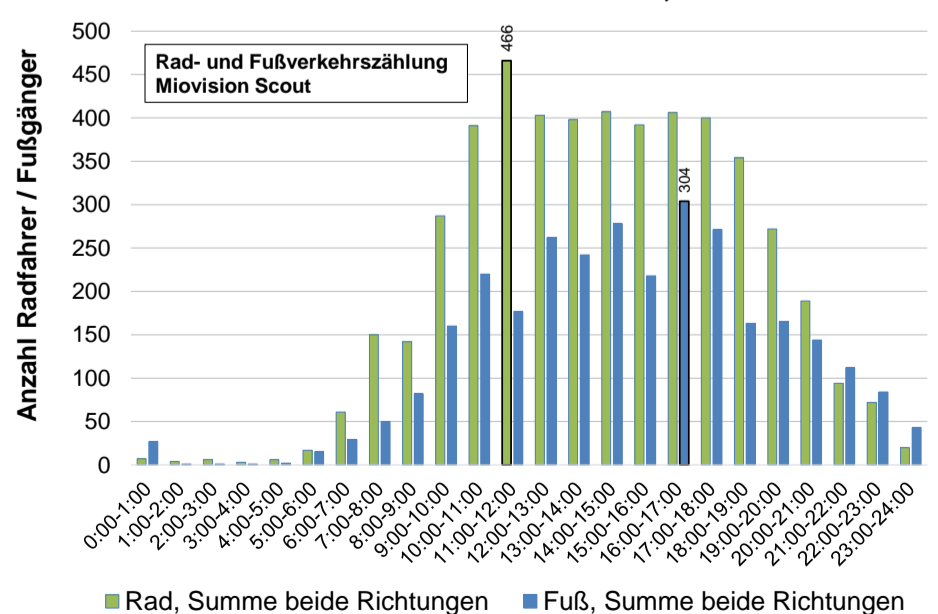
Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde

Hinweis: Der Anteil der Radfahrer soll bei hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der Gehwegnutzer nicht überschreiten.



Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr; Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Zählstelle FN-Friedrichstraße, 22.07.2021



Tagesganglinien des Rad- und Fußverkehrs an der Friedrichstraße Friedrichshafen mit den Spitzenstunden des Radverkehrs (466 Radfahrer von 11-12 h) und des Fußverkehrs (304 Fußgänger von 16-17 h) am 22.07.2021; Daten: Miovision

Radvorrangroute mit verwirrender Kreuzung

RAVENSBURG. 2021 wurde die neue Radvorrangroute von Schmalegg bis Weingarten fertiggestellt. Eine wesentliche Maßnahme war der Umbau der Kreuzung der vierspurigen Ulmer Straße mit der Hähnlehofstraße und der Schützenstraße. Jetzt können Radfahrer von Weingarten kommend in einer Ampelphase alle vier Spuren der Ulmer Straße diagonal überqueren, um auf den Radweg Richtung Oberschwabenhalle und Gewerbegebiet Bleiche zu fahren (siehe orangene Linie auf dem Plan) oder nach links in die Schützenstraße abzubiegen. Diese Lösung bringt einen erheblichen Zeitvorteil gegenüber dem indirekten

Linksabbiegen, bei dem zwei Ampelphasen abgewartet werden müssen, erscheint vielen Radfahrern aber als kompliziert und gewöhnungsbedürftig. Bei allen anderen Richtungen muss man immer noch indirekt abbiegen, auch wenn es jetzt getrennte Spuren für den Rad- und den Fußverkehr gibt. Als Beispiel ist im Plan die blaue Linie eingezeichnet, die zeigt, wie man von der Ulmer Straße nach links in die Hähnlehofstraße abbiegt. Hier ergibt sich aber eine gefährliche Situation, wenn die Fahrradampel für die Linksabbieger auf der kleinen Aufstellfläche grün zeigt und die Ampel an der Kreuzung rot ist (siehe Foto).

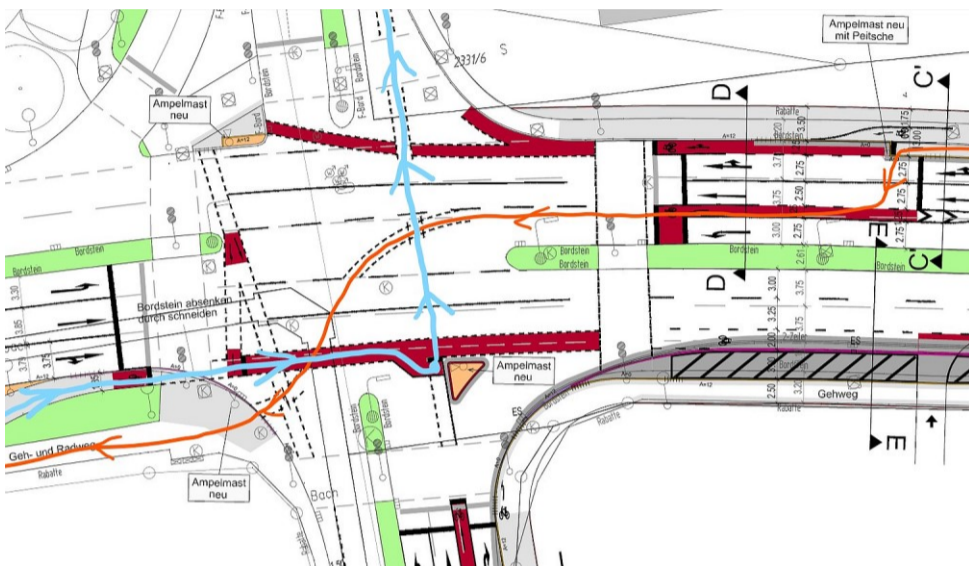
Wartende Radfahrer haben eher die vor ihnen stehende Ampel für Linksabbieger im Blick als die direkt rechts neben ihnen stehende Ampel. Leider erkennt man aus dieser Entfernung den winzigen Linkspfeil in der kleinen Fahrradampel nicht. Wer dann bei vermeintlichem Grün losfährt, ist direkt auf Kollisionskurs mit dem querenden KFZ-Verkehr.

Der ADFC fordert daher für mehr Sicherheit: Die Ampel für die Fahrtrichtung geradeaus muss ins Blickfeld der

Radfahrer zur Haltelinie gerückt werden und die Streuscheibe der Ampel für Linksabbieger muss einen deutlich sichtbaren Linkspfeil zeigen. Andere Maßnahmen auf der Radvorrangroute sind besser gelungen: Sehr gut gefällt uns z.B. die neue Fahrradstraße am Bahnhof. (mh)

Einen Fahrbericht über die ganze Route gibt es auf

www.adfc-bw.de/ravensburg/news-artikel/radvorrangroute



Fahrbeziehungen auf der Kreuzung Ulmer Straße/Hähnlehofstraße/Schützenstraße (mh)



Die Linksabbiege-Ampel im Blickfeld suggeriert Grün auch für Geradeaus-Verkehr (mh)

Brücke nach Staig vordringlich



„Loch“ im Radweg nach Staig. Beim Bau der Fahrleitung wurde die neue Schenkenwaldbrücke bereits berücksichtigt, die Brücke lässt aber auf sich warten. (sv)

FRONREUTE. Seit die marode Schenkenwaldbrücke im März 2020 während der Elektrifizierung der Südbahn abgebrochen wurde, klafft in der wichtigen Radroute zwischen Baintd und Staig ein Loch. Immerhin: Bürgermeister Oliver Spieß konnte den Gemeinderat im Herbst 2021 überzeugen, weiter in die Planung eines Brückenneubaus mit einem Münchener Fachbüro zu investieren. Werden die einschlägigen

Richtlinien eingehalten, winken hohe Zuschüsse von Land und Bund. Doch bis dahin ist hohes Engagement aller Beteiligten gefragt – und Geduld: Denn die Vorlaufzeiten für Planung und für die erforderlichen (kurzen) Streckensperrungen betragen mindestens drei Jahre. Außerdem bleibt zu hoffen, dass der Gemeinderat – falls die Kosten höher als derzeit erwartet ausfallen – nicht noch einen Rückzieher macht. Der ADFC bleibt dran! (sv)

Fahrradparker . Werbe-Fahrradstände
Fahrradgaragen . Fahrradüberdachungen
Sperrpfosten

kilian
Fahrradpark-Systeme

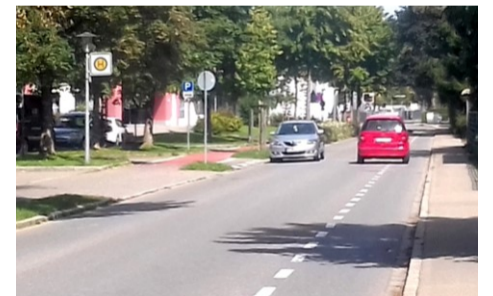
Hartmut Kilian
Keplerstr. 11 · 72762 Reutlingen
Telefon 07121 / 33 89 25 · Telefax 07121 / 33 91 75
www.kilian-rt.de

Fortschreibung des Radkonzepts Isny

ISNY. Seit 2019 sammelt die ADFC-Ortsgruppe Isny/Argenbühl Ideen für die Fortschreibung des Isnyer Radverkehrskonzepts aus dem Jahre 2013. Es wurde damals entwickelt vom Kölner Planungsbüro VIA. Der Schwerpunkt war die Schulwegsicherheit. Ein großer Teil des Konzepts wurde 2015 im Kernstadtbereich umgesetzt. Aufpflasterungen von Radwegen an Einmündungen, Schutzstreifen und geteilte Querungshilfen verbesserten die Sicherheit des Radverkehrs. Aus Sicht des ADFC dominiert jedoch das Auto nach wie vor die Innenstadt. Der Radverkehr hat bei weitem noch nicht den Umfang, der für die Verkehrswende erforderlich wäre. Viele Radfahrende trauen sich nicht in den Straßenverkehr, nicht wenige weichen verbotenerweise auf Gehwege aus. In Gesprächen mit Bürgern und Gemeinderäten hat das ADFC-Team zahlreiche Vorschläge entwickelt, um Radfahren, aber auch zu Fuß gehen in Isny attraktiver und sicherer zu machen. Unter anderem sollen Einbahn-

straßen für Radfahrende im Gegenverkehr geöffnet und Wohnstraßen für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt werden, ganz nach dem ADFC-Motto: „Mehr Platz fürs Rad“.

Im Juni 2021 besichtigten und diskutierten Peter Gwiasda und Linda Hesse von VIA, Tiefbauamtsmitarbeiter und ADFC-Aktive unsere Vorschläge. 2022 wird VIA die Entwürfe für eine Fortschreibung des Isnyer Radverkehrskonzepts vorstellen. Der ADFC ist gespannt auf die Ergebnisse. (rbs)



Der Achener Weg ist die Zufahrt zu großen Betrieben und Einkaufszentren. Der ADFC schlägt hier eine Einbahnstraße vor. (rbs)

Jetzt die neuen
Riese & Müller Modelle
hier probefahren.

BICI | Wir wissen Rad

Liebfrauenstraße 39
88250 Weingarten
0751 48671
www.bici-weingarten.de



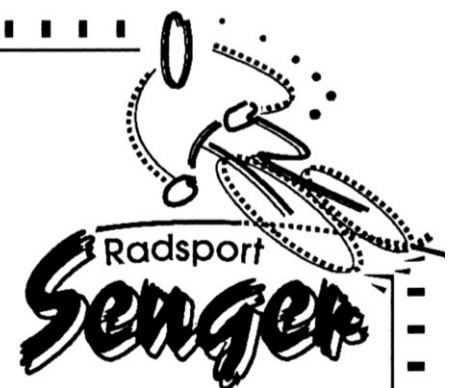
RIESE & MÜLLER

- 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



Steter Tropfen....

KONSTANZ. In der letzten Ausgabe berichteten wir über die Initiative des ADFC, VCD und von Politikern, brisante Punkte in Konstanz anzufahren und in einer Serie im SÜDKURIER darzustellen. Es hat geholfen: An der Seestraße wurde die Verkehrsführung ge-



Eine unfallträchtige Stelle wurde u.a. durch blaue Farbmarkierung entschärft. (gg)



Ein Versuch der Konfliktvermeidung am Beginn der Seestraße in Konstanz: Markierte Fußstapfen queren die Radroute rund um die Sternenplatzunterführung. (gg)

ändert (Einbahnstraße), es wurde ein Stück Fahrradstraße ausgewiesen, gefährliche Kreuzungen wurden blau unterlegt, Fahrbahnen verengt und Abstellanlagen angelegt. Gut gelungen, aber nur ein klitzekleines Stück und Symbol für die flickenteppichartige Vorgehensweise in Konstanz.

Aber schon zeigt sich ein anderes Problem: Der Arbeitskreis Radverkehr wurde bewusst um die Interessen von Fußgängern erweitert, was die Sache nicht leichter macht.

Ein Beispiel: An der Sternenplatzunterführung bedrängen nicht etwa Autos die Radfahrenden. Es wurden „Fuß-Symbole“ markiert, denn hier fühlen sich Fußgänger, welche an den beliebtesten „Grüß-Gott-Weg“ von Konstanz gelangen wollen, von den schnell durch die Unterführung heranfahrenden Radlern bedrängt. Die Welt ist einfach kompliziert! (rs)



Ein Sakrileg



Diese Einbahnstraßenlösung in der Eichhornstraße ist schon wieder Geschichte: Bald wird es eine Fahrradstraße werden. (gg)

KONSTANZ. Es scheint ein altes Privileg der Konstanzer zu sein, auf dem Weg zum Baden am geliebten und kostenlosen Hörnle auf direktem Weg die Eichhornstraße zu benutzen. Mit zunehmender Automobilisierung verkam diese Straße zu einer Staustrecke, der Lorettowald wurde zugesperrt und Radler drängte man auf einen holprigen Waldweg, den man großzünftig als Radweg apostrophierte.

Da hatte die Stadtverwaltung die ungeheuerliche Idee, diesen Missstand zugunsten des Radverkehrs, der in Konstanz 34% Anteil am Modal Split hat, zu verändern. Eine Einbahnstraße sollte – als mehrmonatige Testphase – den Autoverkehr nur von Nordosten zulassen und so Radverkehr auf der Eichhornstraße ermöglichen.

Das war zu viel des Guten: Eine Welle der Empörung ergoss sich über die Verantwortlichen: Es wurde behauptet, der direkte Zugang aus dem Musiker-

viertel zum Baden sei nicht mehr möglich (Luftlinie 800 Meter!). Gäste von anliegenden Hotels und Restaurants müssten sich nun vom Navi eine andere Route nennen lassen - unglaublich! Kann es in einer Stadt des Klimanotstandes sein, dass Familien mit Kindern und Anhängern sowie Radpendler auf einer glitschigen Waldstrecke kaum aneinander vorbeikommen, während die Autofahrer daneben bequem zum Baden rollen können?

Der ADFC unterstützt die Ansätze der Verwaltung, hier Veränderungen zu schaffen, ein Zurück zum alten Zustand geht gar nicht. Im Dezember 2021 löste sich der Knoten auf überraschende Weise, denn im Arbeitskreis Fuß- und Radverkehr fand sich eine knappe Mehrheit für eine ganz neue Lösung: Auch der TUA stimmte der Umwidmung in eine Fahrradstraße zu. Diese muss nun von der Verwaltung zeitnah umgesetzt werden. (rs)

Die B 33 und kein Ende

ALLENSBACH. Wie eine gefräßige Raupe frisst sich der Neubau der B 33 in die Landschaft. Mit Tunnel und riesigen Erdbewegungen wird die Verbindung zwischen Markelfingen und Reichenau auf ein autogerechtes Niveau gebracht. Und was ist mit den Belangen von Fahrradfahrenden?

Im Bericht der Bauleitung steht lapidar, dass ein Radweg entlang der B 33 führen soll. Die angestrebte Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg könne man nicht mehr berücksichtigen, da man sich an die Planungen

von 2007 (!) halten müsse. Auch die Beibehaltung des asphaltierten Radweges an der Bahnlinie sei unmöglich, dieser müsse wegen des Naturschutzes wieder in die wassergebundene Matschvariante zurückgebaut werden. Auch weiter Richtung Allensbach entlang der Eisenbahn stehen FFH-Gebiete und andere Reservate der Einrichtung eines bahnbegleitenden Radwegs entgegen. Hier trennen sich die Wege von ADFC und Naturschutz, so leid es tut! Aber das Ganze dauert ja noch bis mindestens 2026. (rs)

Der radelnde Radolfzeller

RADOLFZELL. Zur letzten Jahreshauptversammlung des Kreisverbandes Konstanz hat Hanspeter Bürgel, langjähriger Vorsteher des Ortsverbandes Radolfzell, bekundet, nicht mehr führend im ADFC tätig sein zu

wollen. Das sei ihm nach seiner langen Aktivenzeit mehr als gegönnt! Seit 2009 hat er mit unheimlicher Energie die darniederliegende Ortsgruppe aufgebaut, sich in die verkehrspolitische Diskussion in Radolfzell eingemischt und mit dem gerade abgewählten OB manch harten Strauß ausgefochten.

Die von ihm wiederbelebte Selbsthilfswerkstatt funktioniert bis heute und der Kreisverband Konstanz könnte nicht so stark besuchte Codieraktionen anbieten, wenn Hanspeter nicht beharrlich die Anschaffung des Nagler-Codiergerätes im Kreisvorstand durchgesetzt hätte. Schon früh hat er sich für E-Bike-Kurse im Kreis Konstanz eingesetzt und auch selbst durchgeführt. Vielleicht liegt es an der Größe von Radolfzell, dass die Wege kürzer sind und Lösungen für Verkehrsprobleme auf dem „kleinen Dienstweg“ schneller erreicht werden können als in der „Großstadt“ Konstanz.

An Hanspeter Bürgels Wirken kann man sehen, dass es sich lohnt und Freude macht, im ADFC aktiv zu sein. Seinem Nachfolger Jan-Erik Sommer wünschen wir alles Gute! (rs)



Hanspeter Bürgel, ein zufriedener ADFC-Ruheständler. (rl)

Radverleih – Touren – Reparaturservice

Kultur-Rädle

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

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

§ 1: Die Verwaltung hat immer Recht

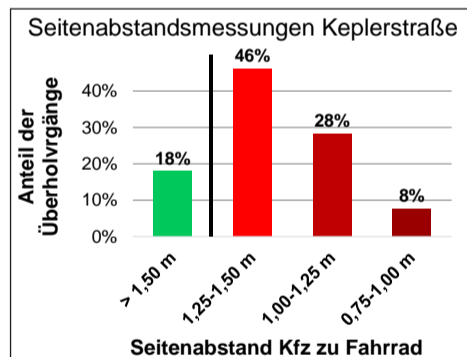
Am 24. August 2021 wurde die Umgehung der B 31 freigegeben. Der ADFC hatte bereits im September 2020 der Stadtverwaltung ein Konzept vorgelegt, wie nach der Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr die Ortsdurchfahrt in Fischbach und in der Innenstadt mit Sofortmaßnahmen fahrradfreundlich umgestaltet werden kann. Seitens der Stadtverwaltung oder des Gemeinderats gab es keine Reaktion auf das ADFC-Konzept.



Am Maybachplatz wurde ein „geschützter Radfahrstreifen“ eingerichtet. Wegen des geringen Kfz-Verkehrs ist dies auf dem gesamten Maybachplatz möglich! (bg)



In der Maybachstraße wurde auf dem Mittelstreifen eine Bauminsel angelegt. Für den Radverkehr wäre die Insel zwischen der Fahrbahn und dem Radstreifen besser platziert gewesen. (bg)



Abstandsmessungen des ADFC mit dem OpenBikeSensor ergaben beim Radfahrstreifen in der Keplerstraße, dass 82 % der Kfz weniger als 1,5 m Abstand zur Radfahrern einhalten (39 Messungen). (bg)



Download des ADFC-Konzepts unter www.adfc-bw.de/bodenseekreis/radverkehr/friedrichshafen oder per Mail anfordern unter bodenseekreis@adfc-bw.de

Ende 2020 stellte die Stadtverwaltung im Gemeinderat Planungen für provisorische Umgestaltungen in der Albrechtstraße und Maybachstraße vor. Der Schwerpunkt der städtischen Planung lag auf der Begründung einer der drei Kfz-Spuren und auf neuen Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr. Lediglich am Maybachplatz sollte eine Kfz-Spur zu einem Radfahrstreifen umgewandelt werden. Die Stadtverwaltung nannte ihre Planung einen „ganzheitlichen Ansatz“.

Es ist zu begrüßen, dass die Stadtverwaltung die Umsetzung der Maßnahmen im Spätherbst 2021 begann. Gelingen ist der „geschützte Radfahrstreifen“ am Maybachplatz, der eine Breite von 2,35 m zuzüglich eines Trennstreifens von 0,75 m aufweist und mit leicht beweglichen Pollern von der Kfz-Fahrbahn abgetrennt ist. Das ADFC-Konzept beinhaltete solche geschützten Radfahrstreifen auf dem gesamten Maybachplatz, denn von den durchgehend zweistreifigen Fahrbahnen dieses Knotens wird wegen des deutlich geringeren Kfz-Verkehrs nur noch eine Fahrspur benötigt.

Das ADFC-Konzept ist eine sinnvolle Ergänzung und umsetzbare Verbesserung für den Radverkehr! Vielleicht hat das Konzept beim neuen Baubürgermeister Fabian Müller, seit September 2021 im Amt, mehr Chancen als bei seinem Vorgänger.

Bedauerlich, ja ärgerlich war das Vorgehen der Stadtverwaltung bei der Umplanung der Maybachstraße. Es soll nur am Rande bemerkt werden, dass es in einer öffentlichen Sitzung fragwürdige Aussagen der Verwaltung zur ADFC-Stellungnahme gab und die Sitzungsvorlage fehlerhaft war, was dazu führte, dass die Stadtverwaltung sich in der nachfolgenden Sitzungsvorlage beim ADFC entschuldigte.

Der ADFC kritisiert bei der Umgestaltung der Maybachstraße, dass die Stadtverwaltung stur an ihrer Planung festhielt und Alternativvorschläge vom Tisch wischte. Der ADFC hatte in seinem Konzept für die Maybachstraße einen breiten geschützten Radfahrstreifen vorgeschlagen, denn es handelt sich um eine hochfrequente Schulweg-Radroute, gleichzeitig bleibt die Maybachstraße Umleitungsstrecke für die B 31 mit Schwerverkehr.

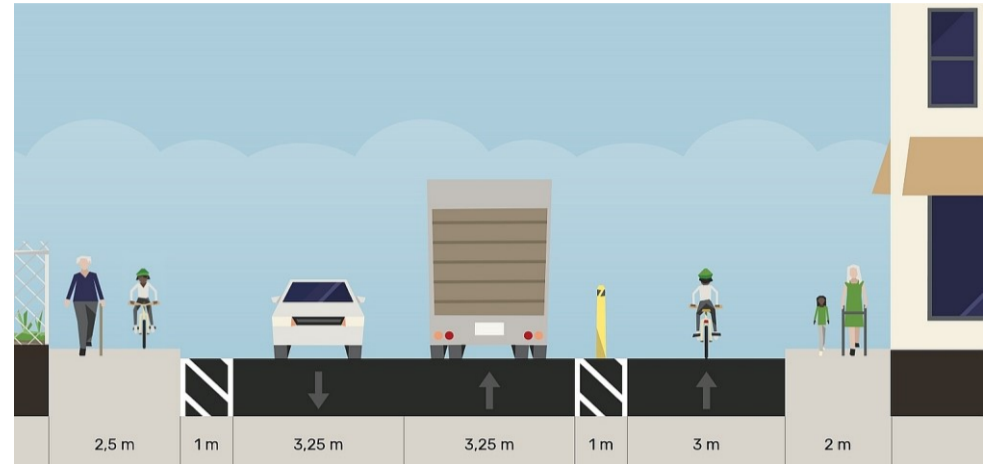
In der PBU-Ausschusssitzung brachten die Grünen einen Vorschlag ein, der die Verlegung der Baumreihe zwischen die südliche Kfz-Spur und den Radfahrstreifen vorsah, wodurch Radler vom Kfz-Verkehr mit Grüninseln abgetrennt wären. Dieser Vorschlag wurde abgelehnt mit der Begründung, dadurch würde an den Einmündungen der Werastraße und Brunnenstraße in die Maybachstraße eine gefährliche Situation wie an den Einmündungen der Paulinenstraße herbeigeführt. Diese Bewertung der Verwaltung ist ein Beleg fehlender Ortskenntnis.

Die städtische Planung für die Maybachstraße übernahm pauschal den Straßenquerschnitt der benachbarten Keplerstraße. Der ADFC hatte in der Keplerstraße durch Abstandsmessungen mit dem OpenBikeSensor aber ermittelt, dass dort nur 18 % der Kfz einen Seitenabstand von 1,5 m beim Überholen bzw. „Vorbeifahren“ an Radfahrern auf dem dortigen Radfahrstreifen einhalten. Warum also die Verkehrsführung der Keplerstraße in der Maybachstraße kopieren?

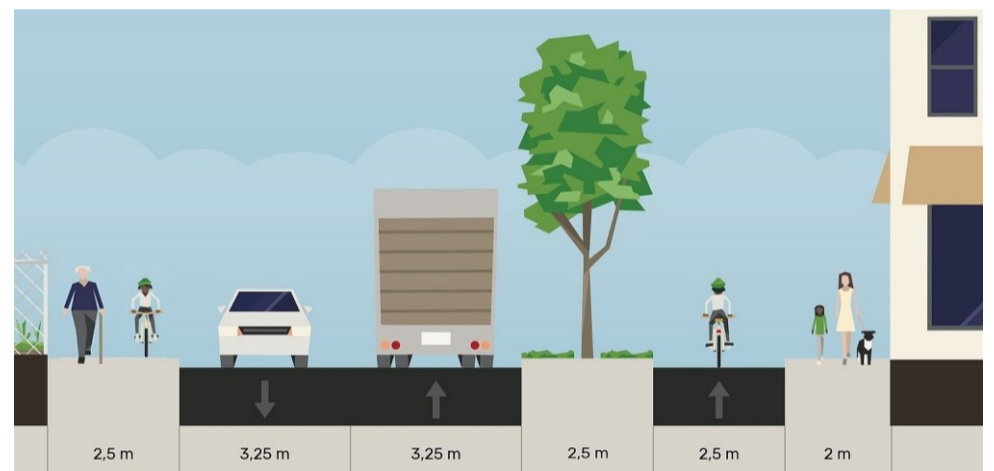
Der enge Seitenabstand in der Keplerstraße wird begünstigt durch den baulichen Mittelstreifen, der für Kfz das Ausweichen beim Vorbeifahren an Radfahrern erschwert bzw. für Lkw unmöglich macht, einen Seitenabstand von 1,5 m einzuhalten. Der ADFC hat-

te auf diese Problematik hingewiesen, die in der Maybachstraße wieder entstehen würde, und für die „Grünen-Variante“ plädiert, ohne Erfolg. Viele Radfahrer nehmen die Umgestaltung in der Maybachstraße und am Maybachplatz positiv wahr, denn es

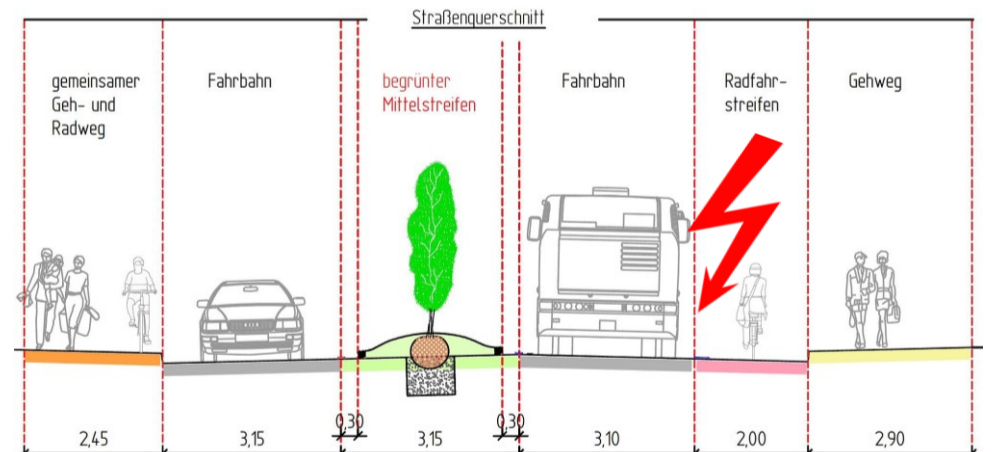
gibt einen neuen Radfahrstreifen und Inseln mit Bäumen. Bei der Umgestaltung wäre aber erheblich mehr Sicherheit und Komfort für den Radverkehr möglich gewesen, wenn die Verwaltung Vorschläge ortskundiger Radler aufgegriffen hätte. (bg)



Im ADFC-Konzept von September 2020 wurde für die Maybachstraße ein geschützter, also mit Pollern abgetrennter Radfahrstreifen mit 3,0 m Breite vorgeschlagen. Für diese vielbefahrene Schulweg-Radroute eine wirksame Verbesserung. (Grafik: streetmix.net)



Die Grünen im Gemeinderat hatten vorgeschlagen, den in der Mitte der beiden Kfz-Spuren geplanten Grünstreifen zum Radfahrstreifen zu verschieben. Für den Radverkehr wäre das eine sehr gute Lösung gewesen. Die Stadt lehnte den Vorschlag ab. (Grafik: streetmix.net)



Bei der städtischen Planung bleibt der 2,0 m breite Radfahrstreifen unverändert. Der angrenzende Kfz-Fahrstreifen liegt nun zwischen der Grüninsel und dem Radfahrstreifen, ein Ausweichen beim Überholen bzw. Vorbeifahren an Radfahrern ist vor allem für Lkw nicht mehr mit dem vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,5 m möglich. Diese Problematik ist aus der Keplerstraße bekannt. (Grafik: Sitzungsvorlage 2021 / V 00208, Anlage 2)

Veloring 2030 fertig oder später

Der Veloring war 2021 nach einigen Jahren Pause wieder Gegenstand der politischen Diskussion: Wie geht's an der Rotach weiter, denn hier ist wegen der Hochwassersicherung eine Planfeststellung nötig? Wollen wir uns eine Brücke über den Colsmanknoten leisten? Darf die Route bei Sparbruck durch landwirtschaftliches Gebiet führen? Wie geht es beim Fallenbrunnen Richtung Westen weiter?

Bisher war der Veloring vergleichsweise einfach umsetzbar, denn auf dem ehemaligen Industriegleis musste nur ein Radweg angelegt werden. Damit kann jeder Baubürgermeister glänzen. Bei den fehlenden Abschnitten geht es um eine Bahnunterführung, um politische Überzeugungsarbeit für Hochbrücken und um das Verkehrskonzept im Fallenbrunnen. Kein Kinderspiel.

Der Veloring bleibt wohl noch viele Jahre ein Torso, denn ohne eine Brücke über den Colsmanknoten endet er dort an einer Bettelampel. Die Stadtverwaltung hat es 2021 leider verpasst, ein schlüssiges und finanzierbares Konzept vorzulegen. (bg)



Hier wird der Veloring in Waggerhausen an der ZF entlang verlaufen. (bg)

Chaos in der Friedrichstraße bleibt – Einzelhändler-Lobby verhindert Lösung

Wo liegt in Friedrichshafen der größte Handlungsbedarf beim Radverkehr? Wo haben Fußgänger den größten Stress? Ohne Zweifel auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg an der Friedrichstraße. Wie heißt seit 20 Jahren das Versprechen der Stadtpolitik? Wenn die B 31-Umgehung mal fertig ist, dann... 2021 wurde die Umgehung freigegeben, die Lösung war in greifbarer Nähe. Es kam anders. Es ist eine Geschichte des Versagens der städtischen Verkehrsplanung und der Kommunalpolitik, aber eine Erfolgsgeschichte des Lobbyismus starker Interessengruppen aus dem örtlichen Geschäftsleben mit ausgeprägter Windschutzscheibenperspektive.

Prognosen und Szenarien

Seit vielen Jahren liegen zwei Szenarien für die Friedrichstraße vor, erarbeitet im städtischen Verkehrsentwicklungsplan: Soll der motorisierte Individualverkehr weiterhin die Innenstadt auf der Friedrichstraße ohne triftigen Grund durchqueren dürfen, oder nur noch, um Ziele wie z.B. zentrale Parkhäuser zu erreichen? Für beide Szenarien gab es Verkehrsprognosen:

- 1) Bleibt die unbegrenzte Durchfahrtsmöglichkeit, ist weiterhin mit bis zu 9.000 Kfz/24 h zu rechnen, so die Verkehrsplaner.
- 2) Ohne die Durchfahrtsmöglichkeit reduziert sich der Kfz-Verkehr auf 4.500 Kfz/24 h, denn es bleiben nur noch der Individualverkehr zum Parkhaus am See, wenige Anlieger und der öffentliche Verkehr übrig.

9.000 Kfz/24 h entsprechen einer Verkehrsmenge, bei der viele Städte eine Umgehungsstraße bauen, um die Innenstadt zu entlasten. Friedrichshafen hat eine Umgehungsstraße und soll weiterhin 9.000 Kfz/24 h ertragen? Hier stimmt etwas nicht. Ohne die Durchfahrt für Kfz in der Friedrichstraße würde die Kfz-Menge mit 2.000 bis 4.500 Kfz/24 h derart reduziert, was drei bis acht Kfz in der Minute entspricht (berechnet für die Spitzenszene). Dadurch würde die Fahrbahn für viele Radfahrer attraktiv und ein Miteinander mit den wenigen verbliebenen Pkw und den Stadt- und Regionalbussen verträglich.

Der ADFC-Vorschlag

Nach Ansicht des ADFC gibt es nur eine Möglichkeit für eine kurzfristige Lösung des Radweg-Chaos: Der Kfz-Verkehr wird auf das Minimum reduziert (Szenario 2), es gibt mehr Fußgängerüberwege und alle Ampeln wer-

den abgeschaltet. Dadurch wäre bei max. 30 km/h auf der Fahrbahn eine Koexistenz zwischen Kfz und Radfahrern und ein positives Verkehrsklima möglich. Als Ergebnis einer für Radler attraktiven Fahrbahn würden auf dem heutigen Geh- und Radweg nur noch wenige Radler wie Familien mit Kindern fahren, die dort aber geduldet sind, weil sie gemütlich und rücksichtsvoll unterwegs sind. Das Ziel einer bestmöglichen Entflechtung des Radverkehrs vom Fußverkehr könnte so mit geringen Kosten erreicht werden. Natürlich müsste die Verkehrsführung von der Stadtverwaltung positiv kommuniziert werden, denn gewünschte Veränderungen im Mobilitätsverhalten müssen den Bürgern erklärt werden. Der ADFC warb dafür, die bestmöglich vom Kfz-Verkehr entlastete Innenstadt für positive Marketingbotschaften zu nutzen: Alle Parkhäuser sind weiterhin erreichbar, die Innenstadt ist für Fußgänger, für zu Fuß gehende Autofahrer und für Radfahrer attraktiver. Einkaufen in der Innenstadt macht noch mehr Spaß! Diesen ADFC-Vorschlag präsentierten wir im Frühjahr 2021 allen Fraktionen des Gemeinderates.

Stadtverwaltung ohne Vorschlag

Als großes Problem stellte sich heraus, dass die Sitzungsvorlage des Baudezernats gar keinen Vorschlag für eine **kurzfristige** Umgestaltung enthielt, sondern nur für langfristige bauliche Umgestaltungen. Der ehemalige Baubürgermeister, der sich gerne als Verfechter nachhaltiger Mobilität sah, gab keine Richtung für die Verkehrswende in der Friedrichstraße vor, wie man es von einem städtischen Chef-Verkehrsplaner eigentlich erwarten würde. Somit konnte kein städtischer Vorschlag für Kurzfristmaßnahmen im Gemeinderat diskutiert werden und die Räte waren auf sich gestellt. Eine Gruppe, voran die SPD, wollte den Fußverkehr vom südlichen Geh- und Radweg komplett auf den nördlichen Gehweg verlegen. Diese Protagonisten ignorierten dabei aber, dass für einen reinen Radweg (ohne Fußgänger) auf der Südseite keine rechtliche Grundlage vorhanden ist und dass die Querung des Fußverkehrs von Norden über einen reinen Radweg zum Uferpark problematisch ist. Ein weiteres Problem dieses Vorschlags: Wer den nördlichen Gehweg an der Friedrichstraße benutzt, weiß aus Erfahrung, dass dieser Weg weder attraktiv noch barrierefrei ist. Seit den Verkehrszählungen im Juli 2021 ist bekannt, dass auf der Südseite



Alltäglicher Frust auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg an der Friedrichstraße: Zu wenig Platz für Fußgänger und Radfahrer und eine unklare Zuordnung der knappen Fläche. Auch 2021 gab es keine Verbesserung dieser katastrophalen Verkehrsführung. (bg)

3.000 Fußgänger am Tag unterwegs sind – lassen sich alle diese Fußgänger auf die Nordseite verbannen? Eine Illusion.

Die Entscheidung

Die Option, die Durchfahrt in der Friedrichstraße nicht mehr zu ermöglichen, scheiterte im Gemeinderat an den Fraktionen, welche sich vom Horrorszenario des Stadtforums beeindruckt ließen. Die Lobby der örtlichen Händler prognostizierte den Zusammenbruch des Kfz-Verkehrs in der Charlottenstraße, wenn die Durchfahrt der Friedrichstraße nicht mehr möglich wäre. Ein Verkehrschaos würde potentielle motorisierte Kunden abschrecken und den durch Corona ohnehin stark gebeutelten Handel der Innenstadt zusätzlich gefährden. Wie geht es weiter? Vielleicht überdenkt der Gemeinderat – motiviert durch den neuen Baubürgermeister Fabian Müller – die Entscheidung von 2021 und justiert kurzfristig nach. Aber auch die langfristige bauliche Umgestaltung darf nicht aus dem Blick geraten. Die Neuplanung muss berücksichtigen, dass der Radverkehr am Bodensee-Radweg vom Fußverkehr getrennt werden muss. Eine ergebnisoffene Planung, die Jahrzehnte Bestand haben kann, muss auch den Entfall der Mauer zum Uferpark in Betracht ziehen, denn nur so kann der notwendige Platz geschaffen werden für entspannt flanierende Fußgänger und glückliche Radfahrer. (bg)



Im städtischen Verkehrsentwicklungsplan wurden in der Friedrichstraße Verkehrsmengen von 19.000 Kfz/24 h zwischen der Riedleparkstraße und Karlstraße ermittelt. (Grafiken: brenner BERNARD, 2015)



Die Prognose mit B 31 neu ergab bei weiterhin uneingeschränkter Durchfahrtsmöglichkeit der Friedrichstraße für den Kfz-Verkehr eine Belastung von 4.700 bis 9.000 Kfz/24 h.



Ohne Durchfahrtsmöglichkeit für den Kfz-Verkehr verbleiben laut Prognose 2.000 bis 4.500 Kfz/24 h, bestehend aus Nutzern des Parkhauses am See und des Bahnhofs, aus Anliegern und dem ÖV. Diese Kfz-Belastung ist mit Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn gut verträglich.

Trotz fünf Jahren Blockade wurde eine gute Idee Realität

Eine der bedeutendsten Radverkehrsmaßnahmen 2021 war der Radfahrstreifen in der Paulinenstraße. Auf einer frisch sanierten Asphaltdecke wurde auf 500 Meter Länge ein Radfahrstreifen eingerichtet, gefolgt von einer 200 Meter langen Bus- und Radspur. Für Radfahrer ist es ein großer Fortschritt und Anlass für ein Lob an die Stadtverwaltung. Die Idee entstand 2012 bei der Radtour „Radlers Höhen und Tiefen“ des ADFC mit Vertretern der Stadt. Damals war der problematische Radweg an der Paulinenstraße stadtauswärts eines der Themen. Das städtische Radverkehrskonzept von 2013 griff den Vorschlag des Radfahrstreifens auf, denn die Unfallanalyse belegte, dass an den Einmündungen Unfallhäufungen auftraten. Auf einem Radfahrstreifen sind Radfahrer besser im Blickfeld von einbiegenden

Autofahrern als auf einem abgesetzten Radweg und somit sicherer. 2016 beschloss der Gemeinderat, den Radfahrstreifen umzusetzen. Doch die Straßenverkehrsbehörde legte ihr Veto ein, denn durch den Radfahrstreifen gingen wichtige Anwohnerparkplätze auf der Fahrbahn verloren, für die man



Der Beginn des neuen Radfahrstreifens in der Paulinenstraße stadtauswärts. (bg)

zwingend Ausgleich schaffen müsse. Wegen aufwändiger Baumaßnahmen für zusätzliche Parkplätze explodierten die Kosten auf über 1 Mio. Euro, das war der Todesstoß für das Projekt. 2021 wurde der Radfahrstreifen markiert, ohne dass Zusatzparkplätze geschaffen worden waren. Dass es von



Die Einmündungen sind nun sicherer, Autos stehen nicht mehr auf der Radfurt. (bg)

der Idee bis zur Realisierung neun Jahre dauerte, ist in Friedrichshafen kein ungewöhnlicher Zeitraum. Dass aber fünf Jahre wegen einer fragwürdigen Blockade der Verkehrsbehörde verloren gingen, ist frustrierend und trübt die Freude über diese tolle Verbesserung für den Radverkehr. (bg)



Der Radfahrstreifen mündet in eine breite Busspur. (bg)

Kinder aufs Rad!

Am 18. September 2021 trafen sich Kinder, Jugendliche und Erwachsene erstmals auch in Überlingen und Friedrichshafen zur Familien-Fahrraddemo „Kidical Mass“.

Eingeladen waren nicht nur fahrradbegeisterte Familien, sondern alle, die sich wünschen, dass sich Kinder und Jugendliche sicher und selbstständig im Straßenverkehr bewegen können.

Prisca Resch vom Organisationsteam in Überlingen: „Die Tour ist ein Weckruf an die Stadt Überlingen. In einer lebenswerten Stadt muss Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen möglich sein und vor allem aus der Sicht der schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmer gesehen werden.“ Die etwa einstündige Radtour in Überlingen startete in der Wiestorstraße und ging durch

die Innenstadt zum Ziel an der Seepromenade.

In Friedrichshafen organisierte Neele Onnen die Kidical Mass: „Wir brauchen eine Radinfrastruktur, die alle Altersgruppen dazu einlädt, Alltagswege mit dem Rad oder zu Fuß zu bewältigen. Es müssen sichere Schulradwege und großräumig autofreie Bereiche vor Schulen und Kitas geschaffen werden. Die Stadt muss jetzt anfangen, konsequent breite Radwege zu bauen, damit auch Kinderhänger, Lastenräder und Eltern neben ihren Kindern Platz haben.“ Die Radtour führte durch die Friedrichstraße, durch die Nordstadt bis zum Landratsamt und zurück zum Adenauerplatz. (bg)

Infos unter www.kinderaufsrad.org



KIDICAL MASS
Platz da für die nächste Generation



Bei der Kidical Mass in Überlingen trafen sich über 30 Kinder, Jugendliche und Erwachsene zur ersten Familien-Fahrraddemonstration. (bg)



250 Teilnehmer zeigten bei der Kidical Mass in Friedrichshafen, dass sie sich Veränderungen im Straßenverkehr für Kinder und Jugendliche wünschen. (bg)

Vandalen zerstören Radschnitzeljagd

In den Sommerferien legte der ADFC eine Schnitzeljagd durch den Norden von Meckenbeuren an.

In einer Halbtagestour folgten dabei die Teilnehmer Pfeilen, die die Radelnden von Station zu Station führten. Unterwegs mussten Rätsel gelöst werden, und immer wieder standen kleine Übungen auf dem Programm. Auf der Hälfte der Strecke gab es einen Erholungsstopp am schattigen Bach mit einer Belohnung. Die Lösungen für die Rätsel und ein kleines Geschenk, gestellt von Saikls, gab es am Schluss der Runde.

Die Familien, die das Angebot genutzt haben, hatten viel Spaß und lernten ganz nebenbei noch ein paar Dinge über Verkehrsregeln.

Leider hielt das Vergnügen nicht sehr lange, da gleich zu Beginn immer wieder Schilder abgerissen wurden und nach der zweiten Woche zwei Stationen nicht mehr auffindbar waren.



Auf dem Weg zur Radschnitzeljagd. (kr)

Somit war nicht nur viel Arbeit umsonst in dieses Projekt geflossen, sondern es waren auch materielle Verluste zu verzeichnen. Es bleibt Unverständnis über diesen Vandalismus und Ratlosigkeit darüber, ob solche Aktionen in Zukunft noch Sinn machen.

Ob nochmal der Mut und die Motivation zu solch einer Aktion aufkommt, bleibt abzuwarten. (kr)



Mit dem Rad zum Bad

Es ist heiß, man wünscht sich nichts sehnlicher als einfach anzukommen und ins kühle Nass zu tauchen. Unter dem Motto „Mit dem Rad zum Bad“ zeigten wir, wie man eine Ausrüstung fürs Badevergnügen ganz ohne Auto transportiert.

Im Lastenrad werden Kühltasche, Bierkasten, Liegestuhl, Sonnenschirm und Badehose verstaut. Auch das sperrige Stand-up-Paddling-Board ist keine Ausrede mehr, ins Auto zu steigen. Die Lösung: Ein leichter Hänger, der das Schleppen auch nach der Ankunft am Bad unnötig macht. In Gepäcktaschen kann die gesamte Strandausrüstung verstaut werden, auch das Schlauchboot wird mit einfachen Gummibändern darauf fixiert.

Radler schätzen den großen Vorteil, dass man mit dem Rad direkt vor dem Eingang parken kann – und man kommt stressfrei an.

Und allen anderen, die auf dem Weg zum Strandbad sind, hat man ein bisschen weniger Lärm beschert. Eigentlich kann der ADFC nur Vorteile an dieser Art der Anreise finden, aber der wichtigste ist noch immer: Radfahren macht Spaß! (bg)



Mit dem Fahrrad problemlos zum Strand transportiert: Schlauchboot, SUP, Sonnenschirm, Tisch, Stühle, Kühlbox und alles was dazu gehört. (gs)

Critical Mass auch in Friedrichshafen

Im August trafen sich in Friedrichshafen erstmals 50 Radler zur Critical Mass. Mehr als 15 Radfahrer bilden gemäß StVO einen „geschlossenen Verband“ und müssen dann keine Radwege benutzen. Durch das konzentrierte Auftreten von Fahrrädern auf der Fahrbahn wird ersichtlich, dass es neben dem motorisierten Verkehr auch andere Verkehrsteilnehmer gibt, die bisher meistens an den Rand der Straße gedrängt werden. (bg)

<https://criticalmass.de/friedrichshafen>



Bei der ersten Critical Mass in Friedrichshafen im August 2021 waren etwa 50 Radler unterwegs. (bg)



adfc
Allgemein Deutscher
Fahrrad-Club

**FREIE FAHRT FÜR
kleine BÜRGER**

Wir wollen, dass Groß und Klein überall
sicher Rad fahren können.

Ein Preis für die ganze Familie:
www.adfc.de/mitgliedschaft

**JETZT
MITGLIED
WERDEN!**

Mach's gut, Eurobike!

Im September 2021 fand die letzte Eurobike in Friedrichshafen statt, ab 2022 ist Frankfurt der neue Standort. Die Messgesellschaft Friedrichshafen bleibt über das Joint Venture fairnamic an der Eurobike beteiligt. Es ist ein großer Verlust für Friedrichshafen und alle Fahrradbegeisterten in der Region, aber auch für den ADFC Bodenseekreis, der 1991, im Jahr der ersten Eurobike, gegründet wurde. Die Eurobike war in den neunziger Jahren ein Gegenpol zur damals dominierenden IFMA in Köln, die 2008 der Häfler Konkurrenz nichts mehr entgegenzusetzen konnte und aufgab. Als Messe insbesondere für die Mountainbike-Szene wurde die Eurobike zunächst von der klassischen Fahrradbranche belächelt, doch der wachsende Markt des boomenden Trendsports gab dem Häfler Konzept Recht. Als das alte Messegelände 2002 von der Neuen Messe abgelöst wurde, startete die Eurobike durch und wurde von Jahr zu Jahr erfolgreicher. Die Messe am Bodensee war ein Besuchermagnet und für die Aussteller stets ein Erfolg, während hinter den Kulissen der Druck der Fahrrad-Fachverbände mit ihren unterschiedlichen Interessen groß war. So wechselte der Termin von September kurzzeitig auf Juli, und immer wieder wurden die Endverbraucher ausgesperrt. Für die Messe war es ein herausfordernder Spagat, es sowohl den Ausstellern als auch den Endverbrauchern recht zu machen. Die Messgesellschaft passte ihr Konzept flexibel an die Entwicklungen der Trends an, so dass die Eurobike ein zunehmend breiteres Spektrum aufwies. Verkehrspolitische Themen und die Alltagsmobilität wurden so ein neuer Bestandteil der Messe. Auch der Fahrradtourismus war ein wichtiges Thema der Messe. Die Eurobike nahm den Trend zum Elektroantrieb früh auf und die Aussteller setzten ihren Schwerpunkt zunehmend auf Pedelecs und E-Bikes. In den letzten Jahren waren auch Lastenräder, Spezialfahrräder und Produkte aus Start-ups gut vertreten. Der ADFC war seit 1993 ununterbrochen auf der Eurobike mit einem Mes-

sestand vertreten, mit Ausnahme der Jahre ohne Endverbraucher. Anfangs wurde der Messestand noch von ADFC-Mitgliedern in Eigenleistung gezeitert und bemalt. Ende der neunziger Jahre war der ADFC auf dem riesigen Messestand vom Marktführer Shimano integriert, der sogar allein eine ganze Halle belegte. Die ADFC-Mitglieder lernten von den Shimano-Profis das professionelle Auftreten am Messestand. Durch die Arbeit auf der Eurobike entwickelte sich ein Teamgeist unter den ADFC-Aktiven, und die Erfahrungen vom Messestand konnten übers Jahr erfolgreich für die Mitgliederwerbung an Infoständen angewandt werden. Der ADFC-Messestand wurde früh vom Landesverband Baden-Württemberg unterstützt und später federführend organisiert. So entstanden enge Kontakte zu den Landesvorsitzenden und vor allem zum damaligen Landesgeschäftsführer Erich Kimmich. Aber auch Spitzen des Bundesverbandes aus Bremen (später Berlin) waren Stammgäste in Friedrichshafen, zum Bundesgeschäftsführer Horst Hahn-Klöckner entwickelte sich eine freundschaftliche Verbindung. Für den noch jungen Kreisverband Bodenseekreis war die Eurobike sehr wichtig: Die öffentliche Aufmerksamkeit auf das Thema Fahrrad nahm sprunghaft zu, gleichzeitig wuchs die Zahl der Mitglieder und auch der Aktiven. Die Aufbauphase des Kreisverbandes wäre ohne die Eurobike nicht so dynamisch verlaufen. Der ADFC nutzte die Eurobike auch für lokale Themen: 1992 wurde im Rahmen der Eurobike die erste verkehrspolitische Radtour „Radlers Höhen und Tiefen“ durchgeführt. Der ADFC begleitete die Messe immer wieder mit Aktionen wie dem Leaders Ride des ECF oder wurde bei Radiointerviews und Symposien als Fachverband gehört. Die letzte Eurobike in Friedrichshafen 2021 war ein trauriger Abschied mit spürbar weniger Besuchern als vor der Pandemie. Die Gespräche am Messestand fanden mit Maske statt, dennoch konnten zahlreiche neue Mitglieder geworben werden.

Auffallend war 2021 das Fehlen großer internationaler Konzerne wie Cannondale, Scott oder Specialized, aber auch kleinerer Marken wie Canyon oder Rose. Manche dieser Hersteller hatten bereits in den Jahren zuvor der Eurobike den Rücken gekehrt und sich auf eigene Hausmessen konzentriert. 2021 war aber eine neue Entwicklung sichtbar: Eine Woche nach der Eurobike fand die „IAA Mobility“ in München statt. Viele große Fahrradhersteller, die früher Stammgäste der Eurobike waren, tummelten sich 2021 auf der IAA statt auf der Eurobike. Ein geschickter Schachzug des Verbands der Automobilindustrie, Fahrradhersteller unter dem Motto „Micromobility“ und mit schicken Trends zu ködern.

Was diese Fahrradhersteller vielleicht nicht ahnen: Die übermächtige Automobil-Lobby wird keinen Zentimeter auf der Straße für bessere Radwege preisgeben, denn die elektrifizierten Stadtpanzer brauchen immer mehr Platz. Auch eine nachhaltige Verkehrswende zur Stärkung der aktiven Mobilität ist kein Ziel der Automobilbranche. Die Fahrradbranche auf die IAA zu locken ist somit nichts anderes als „Greenwashing“ einer weiterhin PS-orientierten Automobilmesse. Hoffen wir, dass die Besucher und Aussteller der Eurobike 2022 am Frankfurter Kreuz nicht so lange im Stau stehen wie am Bodensee und dass die Hotels in Sichtweite der Messe liegen. Das Ambiente am Bodensee werden sie aber vermissen. (bg)



1995: Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (re.) beim Messerundgang am ADFC-Stand mit Gerhard Leiprecht. (bg)



1996: Gerhard und Heidi Leiprecht trafen bei der Eurobike Firmenchef Shimano persönlich. (adfc)



1996: ADFC-Landesgeschäftsführer Erich Kimmich (li.) mit Günther Schmid. (adfc)



1998: ADFC-Landesvorsitzender Thomas Baur (re.) am Messestand. (adfc)



2002: Mit dem neuen Messestand des Landesverbandes wurde der Auftritt des ADFC professioneller. (bg)



2008: Auf der Eurobike wurde dem Landratsamt die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber überreicht. (adfc)



2013: An Publikumstagen war der ADFC-Stand stets gut besucht. (bg)



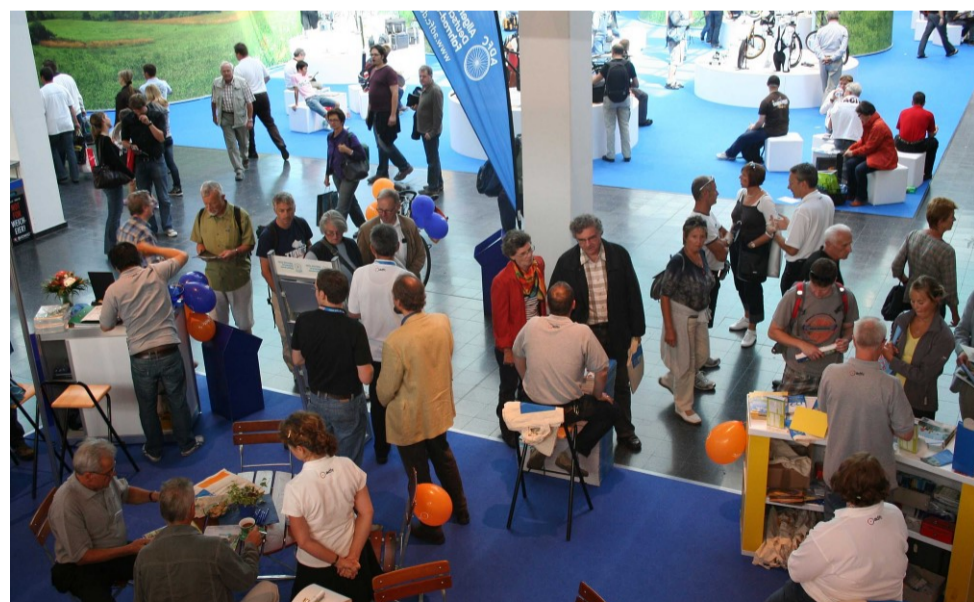
2015: Beim „Leaders Ride“ des ECF führte der ADFC die Promis zur Messe. (ECF)



2016: Beratung und Mitgliederwerbung am ADFC-Stand. (bg)



2021: Der ADFC war auch auf der letzten Eurobike in Friedrichshafen dabei. (bg)



2009: Der ADFC-Messestand war seit 2006 im Foyer West platziert und wurde vom ADFC-Bundesverband ausgerichtet, weiterhin mit Unterstützung aus dem Bodenseekreis. (adfc)



2015: Fototermin bei der Ankunft des „Leaders Ride“ auf der Eurobike. (ECF)



2015: Gudrun Zühlke mit Landesverkehrsminister Winfried Hermann (re.). (gs)

... Fortsetzung des Interviews von Seite 1

zu tun. Aber in meiner Haushaltsrede zur Verabschiedung des städtischen Haushaltsplanes für das Jahr 2022 habe ich dazu festgestellt: „Wir kommen bei unserem Radverkehrskonzept vorwärts. Sowohl in der konkreten Planung von Maßnahmen mit den übergeordneten Straßenbaulastträgern. Aber auch bei der Realisierung eigener Maßnahmen...“

Die Realisierung kleinster Schritte mag zwar weiterhin den Eindruck vermitteln, es ginge zu langsam. Wer jedoch mit wirklich offenen Radleraugen durch die Stadt geht, wird erkennen, wie viele Details in den vergangenen Jahren bereits verbessert werden konnten. Wenn aber jemand zu Recht darauf verweist, dass die vielen inzwischen vorhandenen und noch geplanten Fahrradschutzstreifen nur die zweitbeste Lösung nach echten und exklusiven Radwegen sind, darf die Frage gestellt werden, welches in unserer engen und dicht bebauten Stadt die Alternativen sind. Ich bin deshalb dankbar, ja begeistert, dass der Gemeinderat in so breiter Zustimmung das Experiment der innerörtlichen Fahrradstraße wagt. Das wird sicher noch manche Irritation aller Verkehrsteilnehmer hervorrufen, bis sich alle daran gewöhnt haben. Aber es ist ein wichtiger Schritt, das Verhältnis zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln innerhalb einer Stadt neu zu justieren. Weiterhin halte ich es für bedauerlich, dass wir für dieses Experiment außerhalb der Stadt Richtung

Immenstaad und Kluffern noch keine Mehrheiten finden konnten.“

ADFC: Seit Ende 2020 gibt es ein Radverkehrskonzept in Markdorf. Wie ist die Umsetzung in den nächsten Jahren geplant?

Riedmann: Wir werden im Rahmen der im Haushaltsplan zur Verfügung stehenden Mittel in regelmäßigen Schritten an der Umsetzung des Konzeptes arbeiten. Dabei ist zu beachten, dass jede einzelne Maßnahme aus dem Konzept mit der Verkehrsbehörde und der Polizei abgestimmt werden muss. Manchmal erfordert dies eine hohe Überzeugungskraft. Aber wir sind im guten Austausch und kommen vorwärts.

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

Riedmann: Ich bin bei uns in Markdorf sehr dankbar über eine gute Zusammenarbeit mit dem ADFC. Besonders beim erwähnten Austausch mit Polizei und Verkehrsbehörde konnten wir viel Unterstützung durch den ADFC erfahren. Auch beim Ausarbeiten von Kompromisslösungen präsentieren die VertreterInnen des ADFC immer wieder pragmatische Ideen, die allen weiterhelfen. Vor allem freue ich mich, wenn der ADFC unsere Schritte zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur anerkennt, auch wenn den VerbandsvertreterInnen eine deutlich höhere Ausbaugeschwindigkeit sicherlich noch lieber wäre. ■



Vorstand komplett

Bei der ADFC-Mitgliederversammlung am 14. Oktober 2021 in Friedrichshafen wurde Prisca Resch zur stellvertretenden Kreisvorsitzenden gewählt. Damit ist der Kreisvorstand Bodenseekreis wieder komplett.

Prisca Resch ist seit 2021 ADFC-Ansprechpartnerin in Überlingen und hatte dort die Kidical Mass organisiert. Bei Kontakten zur Stadtverwaltung und mit Presseaktionen macht sie sich für die ADFC-Forderungen zur Radverkehrsförderung stark. Im Kreisverband ist sie zukünftig für Jugend- und Familienaktionen zuständig. Sie ist im Frauennetzwerk des ADFC aktiv und möchte weitere Mitstreiterinnen im ADFC gewinnen. Sie ergänzt nun das bestehende Vorstandsteam, das folgende Zuständigkeiten und Aufgabenschwerpunkte hat:

Kreisvorsitzender: **Bernhard Glatthaar**, Verkehrspolitik, Pressearbeit
Stellvertretende Kreisvorsitzende: **Otto Remmert**, Finanzen, Ansprechpartner Tettngang
Markus Barthold, Radtourenkoordinator, Webmaster
Roland Merz, Jahresprogramm, Technik/Codierung, Infoladen
Prisca Resch, Jugend- und Familienaktionen, Ansprechpartnerin Überlingen

Der Kreisvorstand ist für zwei Jahre gewählt, die nächsten Wahlen finden bei der Mitgliederversammlung am 13. Oktober 2022 statt.



Über **15.000** (€)-Bikes am Lager

Joos
Radolfzell | Konstanz | 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 **160 Leih-E-Bikes**, in Radolfzell
- » **Online-Shop** www.fahrradlagerverkauf.com

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

e-motion e-Bike Welt Ravensburg

0751 888 793 38
ravensburg@emotion-technologies.de
Josef-Strobel-Straße 24, 88213 Ravensburg

e-motion
DIE E-BIKE EXPERTEN

saikls

Fahrrad Dämpfle GmbH
Ravensburger Str. 14-18
88074 Meckenbeuren
07542 539118 – www.saikls.com
info@saikls.com

adfc
Bodenseekreis

Impressum

Radler am See

Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis

Ausgabe 29, 2022

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

V.i.S.d.P.:
Bodenseekreis: Bernhard Glatthaar
Ravensburg: Stefan Valentin
Konstanz: Ralf Seuffert

Texte:
Bernhard Glatthaar (bg), Monika von Einem-Schmidt (mvs), Prisca Resch (pr), Otto Remmert (or), Kathrin Romahn (kr), Martin Hulin (mh), Stefan Valentin (sv), Robert Blaser-Sziede (rbs), Ralf Seuffert (rs)

Fotos / Grafiken:
Bernhard Glatthaar (bg), Monika von Einem-Schmidt (mvs), Ann Kathrin Singer (aks), Prisca Resch (pr), Otto Remmert (or), Hans Schöpf (hs), Manfred Schallert/BMS (ms), Martin Hulin (mh), Stefan Valentin (sv), Robert Blaser-Sziede (rbs), Gregor Gaffga (gg), Roland Lindenthal (rl), Kathrin Romahn (kr), Gunthild Schulte-Hoppe (gs), European Cyclists' Federation (ECF)

Anzeigen: Brigitte Seebeck

Layout: Bernhard Glatthaar

Druck: Druckhaus Müller

Auflage: 1900

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

NEUE E-BIKE MODELLE 2022

MACINA KAPOHO 7971 **KTM**
6399,-
> Shimano Deore XT M8100-12 SGS shadow+ Schaltung
> Neuer Bosch Performance CX Antrieb, 750 Wh Akku

TREKKING 7 **HAIBIKE**
3199,-
> Shimano Deore M5100, 11-speed Schaltung
> Yamaha PW-ST Antrieb, 250W, 630 Wh Akku

WEIDEMANN
FAHRRAD- UND E-BIKECENTER

Große Auswahl an Zubehör, Bekleidung & Biobikes

ABUS, VAUDE, ONEAL, LEATT, ISSS

Unser Geschäft im Gewerbegebiet: Rengoldshauer Str. 9 | 88662 Überlingen | Fon 07551 - 948255 | info@fahrradshop24.com | www.fahrradshop24.com

„Radler am See“ zum Download:

www.adfc-bw.de/bodenseekreis/service/der-radler-am-see