

Wer zuerst kommt, parkt zuerst



Fahrradabstellanlagen sind vor allem wichtig, um das Fahrrad anzuschließen. Ein Fahrrad sollte in einem Fahrradständer stabil stehen, auch mit Gepäck, Kindersitz oder Korb. Ein ausreichender Abstand der Räder ist ebenfalls wichtig, damit man sein Rad überhaupt am Haltebügel anschließen kann. Bei hohem Parkdruck, wie hier in Friedrichshafen am Hafenbahnhof, stellen Radler ihr Rad sogar zwischen andere, obwohl die Ständer bereits (zu) eng stehen. Die Lösung des Problems lautet: Wir brauchen **mehr Platz fürs Rad!** (bg)

Im Jahr 2022 wurden in einigen Städten und Gemeinden im Bodenseekreis neue Fahrradabstellanlagen realisiert bzw. für 2023 geplant. Dies ist auch den aktuellen Förderprogrammen mit

Quoten über 75 % der Baukosten zu verdanken.

Komfortable Abstellanlagen, in denen Fahrräder sicher geparkt werden können, sind wichtig, um Radfahren und die Nutzung hochwertiger Fahrräder zu fördern. Gerade an Schulen sind hochwertige Abstellanlagen auch ein Zeichen der Wertschätzung dafür, dass die Schüler mit dem Rad zur Schule fahren. Jeder Euro ist hier sinnvoll investiert.

In **Tettng** war 2022 die Neuordnung der Fahrradabstellanlagen am Schulzentrum Manzenberg ein großes Thema. Die Stadt berief eine Planungskommission mit Lehrern und Schülern, Gemeinderäten, Verwaltung, einem Planungsbüro und dem ADFC ein, was beispielhaft war. Der ADFC gab eine Empfehlung für die Bauart des zukünftigen Fahrradparkers ab, welcher bei Schulen ein ordentliches Abstellen sicherstellt. Die Kommission stimmte dem ADFC-Vorschlag zu. Bei der Investition durch die Stadt Tettng als Schulträger wurde mit dem Förderprogramm „Rad- und Fußverkehr“ des Landes Baden-Württemberg nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gerechnet. Um diese Förderung zu bekommen, sind Vorgaben einzuhalten. Die Förderrichtlinie des Landes verweist auf das FGSV-Merkblatt zum Fahrradparken, womit sichergestellt werden soll, dass die Abstellanlagen dem Stand der Technik entsprechen. Auch der ADFC legt großen Wert auf nutzerfreundliche und hochwertige Abstellanlagen, vom komfortabel und universell nutzbaren Parker bis zur Überdachung.

Leider verwehrt das Land die Förderung der von der Stadt Tettng bevorzugten Fahrradparker, wodurch das Projekt ins Wanken geriet. Hauptgrund der Ablehnung war der zu geringe Abstand der Parker, denn die Richtlinie setzt Mindestbreiten an. Um die Förderung durch das Land zu erhalten, musste die Stadt statt der stabilen Fahrradparker einfache Anlehnbügel mit größerem Abstand verwenden. Diese einfachen Anlehnbügel sind zwar flexibel nutzbar, dies führt aber

gerade an Schulen eher zum Chaos als zum ordentlichen Abstellen der Fahrräder. Leider sind die vom ADFC empfohlenen und der Stadt Tettng ausgewählten Parker nicht im FGSV-Merkblatt erwähnt, was fachlich nicht nachvollziehbar ist. Um eine hohe Förderung der Abstellanlagen am Manzenberg zu bekommen, musste die Stadt Tettng die minderwertigen Anlehnbügel verwenden, mit denen aber gleich viele Stellplätze realisiert werden sollen wie mit den vom Land abgelehnten Parkern und den engen Abständen. Wo liegt hier der Vorteil?

Dass ein lukratives Förderprogramm in einer Gemeinde einen Bau-Boom bei Abstellanlagen auslösen kann, war in **Kressbronn** zu beobachten. Dank des LGVFG-Förderprogramms und des Sonderprogramms „Stadt und Land“ wurden am Bahnhof Kressbronn 35 überdachte Fahrradstellplätze und 12 Fahrrad-Mietboxen geschaffen. Die Fahrradboxen werden im Auftrag der Gemeinde vom ADFC vermietet.

Der **Bodenseekreis** erneuerte zahlreiche Fahrradabstellanlagen an den Berufsschulen in seiner Trägerschaft: Beim Bildungszentrum Markdorf wurde ein Sanierungsprogramm umgesetzt, und auch am Berufsschulzentrum Friedrichshafen und der Elektronikschule Tettng wurden die Felgenkiller durch moderne Fahrradparker ersetzt – durch das Modell, welches vom Land nicht gefördert wird.

In **Friedrichshafen** schlug der Gestaltungsbeirat dem Gemeinderat 2022 ein Innenstadtkonzept vor mit einer Empfehlung für die spartanischen Anlehnbügel. Den Architekten und Stadtplanern waren die in Friedrichshafen seit 25 Jahren bewährten Fahrradparker offensichtlich zu hässlich. Wieder einmal konnte der ADFC die Entscheidungsträger aber davon überzeugen, dass es nicht darauf ankommt, dass leere Anlehnbügel chic aussehen. Bei einer hohen Auslastung wie in Friedrichshafen sehen Abstellanlagen mit Anlehnbügeln nämlich chaotisch aus, während die vom Gestaltungsbeirat verpönten Parker für Ordnung sorgen und gut fürs Stadtbild sind. (bg)

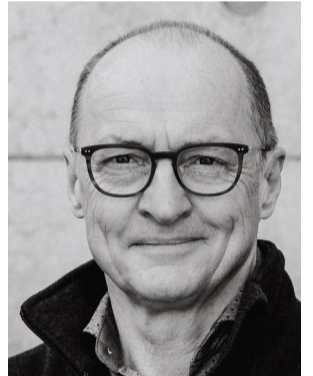
Interview

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

Jürgen Löffler ist Geschäftsführer des Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundes (bodo). Er beantwortet Fragen von Bernhard Glatthaar.

ADFC: Welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?

Löffler: Fahrradfahren ist mein Leben – die Welt erfahren und Menschen erreichen. Ohne Fahrrad wäre ich wie ein Fisch ohne Wasser. Es verbindet Körper und Geist, und man bleibt in Bewegung. Fahrradfahren ist vielfältig, von der Geographie und der Kartographie über die Fahrradtechnik bis zur Verkehrspolitik – es ist alles dabei. Ob alleine, mit Partnerin oder Partner oder in der Gruppe macht Fahrradfahren einfach Sinn und Spaß.



ADFC: Die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs soll sich verdoppeln, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Und gleichzeitig wollen mehr Radler in den Zügen mitfahren. Wie soll das funktionieren?

Löffler: Hier gibt es kein Patentrecht. Am besten wären megagroße Züge. Diese wird es aber auch in Zukunft nicht überall geben können. Deshalb ist das Fahrrad gut für die erste und letzte Meile, was gesicherte Abstellmöglichkeiten notwendig macht. Hier müssen wir in Deutschland noch mehrere Schippen drauflegen, um die Bahnhöfe und Haltestellen des Nah- und Fernverkehrs zu wirklichen Mobilitätsdrehscheiben auszubauen.

ADFC: Sehen Sie den Stadtbahnhof Friedrichshafen nach der Modernisierung für die Herausforderungen der Zukunft ausreichend gerüstet?

Löffler: Auf jeden Fall werden Zugänglichkeit und Barrierefreiheit deutlich besser. Zu einer Mobilitätsdrehscheibe gehört aber auch ein kundenfreundlicher Busbahnhof mit Witterungsschutz, gesicherten barrierefreien Bussteigen und Informationsanzeigen und gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten. Auch Friedrichshafen hat da noch Verbesserungspotential. Was häufig noch nicht mitgeplant und gebaut wird, ist die Fahrgastmenge, die wir im Zuge der Verkehrswende als politisches Ziel formuliert haben: Die Verdopplung der Fahrgäste bis 2030. Vieles, was heute auf Stand gebracht wurde, wird dann wieder zu knapp bemessen sein. Das betrifft im Übrigen nicht nur Bahnhöfe, sondern auch ganze Strecken.

ADFC: Wie schätzen Sie die Zukunft der Verkehrsverbünde ein vor dem Hintergrund des bundesweiten 49-Euro-Tickets für den Nahverkehr? Hat die Politik alles richtig gemacht?

... lesen Sie weiter auf Seite 12

Inhalt	
Bodenseekreis	2 - 5
Ravensburg	6
Konstanz	7
Friedrichshafen	8 - 9
Aktionen	10
Radtouren	11
Letzte Seite	12



Ein großer Erfolg für den Radverkehr

TETTANANG. Am 1. April 2022 ordnete die Straßenverkehrsbehörde des Bodenseekreises die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der alten B 467 außerorts zwischen Tettang-Reuteneu und Kressbronn-Gießenbrücke an. Der ADFC und die Tettanger Initiative „Sichere B 467 alt“ freuen sich sehr über diesen Erfolg!

Vier Monate später, am 27. Juli, eröffneten der Erste Landesbeamte des Bodenseekreises, Christoph Keckeisen, und Tettangs Bürgermeister Bruno Walter die 2,4 Kilometer lange, seit vielen Jahren heiß diskutierte Fahrradstraße.

Der Erfolg hat viele Väter und in diesem Fall auch eine lange Vorgeschichte. Herr Keckeisen sprach bei der Eröffnung von einer „langen Planung“, meinte aber wohl eher den „langen Kampf“, denn zu planen gab es außer der Aufstellung der Schilder nicht viel. In den letzten Jahrzehnten gab es immer wieder Initiativen der BIRT (Bürgerinitiative Radfreundliches Tettang) oder vom Ortsverband Bündnis90/Die Grünen, die sich schon lange für die Einrichtung einer Fahrradstraße einsetzten. Leider ohne Erfolg. 2016 wurde die Fahrradstraße auch im Radverkehrskonzept der Stadt Tettang vorgeschlagen, seitens des Gemeinderates wurde sie aber

beim Beschluss des Konzeptes als einzige Maßnahme sogar wieder herausgenommen.

Einen neuen Anlauf nahm die 2019 gegründete Aktionsgruppe „Sichere B 467 alt“, in der auch viele ADFC-Mitglieder aktiv sind. Mit Engagement und Hartnäckigkeit wurde das Gespräch mit den Fraktionen des Ortschaftsrats Langnau und den Ratsmitgliedern der Stadt Tettang sowie der Gemeinde Kressbronn gesucht, um politische Mehrheiten zu finden. Verschiedene Aktionen unterstützten das Anliegen.



sichere B467 alt

... zwischen Tettang-Reuteneu und Gießenbrücke

Der erste Meilenstein war im Frühjahr 2020 die Zustimmung des Ortschaftsrats Langnau sowie des Gemeinderats Tettang; leider lehnte der Gemeinderat Kressbronn das Vorhaben mit knapper Mehrheit ab. Als Kompro-

misslösung wurde von der Verkehrsbehörde Tempo 40 km/h angeordnet, zunächst für ein Jahr auf Probe. Aus einem Jahr wurden zwei Jahre, aber nun ist „unsere“ Fahrradstraße da!

Die Anordnung der Fahrradstraße auch gegen den Willen des Kressbronner Gemeinderates wurde letztlich durch die Novellierung der StVO und der Verwaltungsvorschriften von 2021 erleichtert. Bisher fielen solche Entscheidungen im Bodenseekreis nur im Einvernehmen mit den betroffenen Kommunen.

Jetzt gilt es zu beobachten, ob die Fahrradstraße, die auch für den motorisierten Verkehr freigegeben ist, eine sichere Radroute wird, denn dies war das Hauptanliegen der Initiative „Sichere B 467 alt“.

Die Straßenverkehrsbehörde und das Ordnungsamt haben verstärkte Geschwindigkeitskontrollen zugesagt. Seitens des ADFC zeigen die Abstandsmessungen der Überholvorgänge mit dem OpenBikeSensor, dass hier noch viel Verbesserungspotential liegt. Die detaillierten Ergebnisse der Abstandsmessungen an der B 467 alt aus dem Jahr 2021 sind auf Seite 5 dargestellt.

Auch erneute Verkehrszählungen sind wichtig, um zu verfolgen, wie sich das Verkehrsaufkommen entwickelt.



Der ADFC hatte 30er-Markierungen angelegt, als Erinnerung für Autofahrer. (bg)

Von großer Bedeutung ist die Öffentlichkeitsarbeit durch die Stadt Tettang, damit alle Verkehrsteilnehmer wissen, wie sie sich auf einer Fahrradstraße außerorts zu verhalten haben. Wer weiß schon, dass auf einer Fahrradstraße auch außerorts Tempo 30 gilt und ein Mindestüberholabstand (vom Autospiegel zum Arm des Radfahrers) von 2,0 m einzuhalten ist? Der ADFC hatte deshalb vorgeschlagen, Informationsbanner aufzuhängen, wie dies in anderen Bundesländern üblich ist. Dies wurde leider abgelehnt.

Fazit: Ein langer Atem, Hartnäckigkeit und keine Angst vor dicken Brettern zahlen sich aus! Herzlichen Dank an alle, die sich für diese Fahrradstraße eingesetzt haben. (or/bg)

Informationen auf sichereb467alt.de



Der ADFC hatte der Stadt Tettang vorgeschlagen, Informationsbanner an der neuen Fahrradstraße aufzuhängen, damit alle Verkehrsteilnehmer wissen, welche Regeln zu beachten sind. Leider lehnten die Verkehrsbehörde und die Polizei die Banner ab, mit der Begründung, sie würden den Verkehr zu stark ablenken und seien deshalb gefährlich. (hs)



Die ehemalige B 467 zwischen Tettang-Reuteneu und Kressbronn-Gießenbrücke ist seit Juli 2022 eine Fahrradstraße! Sie ist für Mofas und Kleinkrafträder durchgehend freigegeben, für den restlichen motorisierten Verkehr aber nur werktags. Dass auf der Fahrradstraße nur Tempo 30 erlaubt ist, wird mit vereinzelt Markierungen signalisiert. (or)

Das Jahrhundertprojekt zieht sich

MECKENBEUREN. Auch 2022 wurde in der Schussental-Metropole intensiv über die geplante Radschnellverbindung von Baidt bis Friedrichshafen diskutiert. Sie führt durch Meckenbeuren und soll dort möglichst viele Radfahrende auf einer attraktiven Achse bündeln. Aber nicht nur in Meckenbeuren, sondern auch in den anderen Orten an der Strecke ist es weiterhin schwierig, eine konsensfähige Trasse zu finden, die von den Anliegern akzeptiert und den zuständigen Behörden genehmigt wird.

Mitte 2022 staunten viele Meckenbeurer nicht schlecht, als am Bahndamm



Die temporäre Baustraße am Bahndamm in Buch war nur für den Einbau der Dachschutznetze genehmigt. (bg)

im Bereich der Komponistensiedlung, dem kleinen Wohngebiet mit dem hartnäckigsten Widerstand gegen die Führung des Radschnellweges, eine breite Schotterstraße gebaut wurde.

Wurde hier bereits die Trasse des Radschnellweges als Umgehung der Komponistensiedlung angelegt? Diese Trasse am Bahndamm hätte alle Probleme auf einen Schlag gelöst. Was auf den ersten Blick schlüssig und vielversprechend aussah, war aber nur von kurzer Dauer. Die Schotterstraße am Bahndamm war nämlich nur eine Baustraße für Reparaturen am Bahndamm, denn dort hatte der Dachs begonnen, Höhlen zu bauen, welche die Stabilität des Bahndammes gefährdeten. Die Baustraße zur Einrichtung von Dachschutznetzen war mit einer Ausnahmegenehmigung der Umweltbehörde erstellt worden und musste umgehend zurückgebaut werden. Der Traum vom Radschnellweg am Bahndamm war geplatzt.

Der Planungsprozess läuft weiter, aber es werden noch Jahre vergehen, bis genehmigte Pläne vorliegen und der Bau dieser wichtigen Radschnellverbindung beginnen kann. (bg)

Fahrradboxen Kressbronn

KRESSBRONN. Seit Juni 2022 gibt es auch am Bahnhof Kressbronn Fahrradmietboxen. Die Gemeinde geht damit nach Friedrichshafen, Meckenbeuren, Markdorf und Salem eine Kooperation mit dem ADFC Bodenseekreis ein, welcher die Fahrradboxen an Interessenten vermietet.

Die Jahresmiete der Mietboxen beträgt 60 Euro (Mitglieder 50 Euro), es fällt eine Kaution von 150 Euro an.

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



Bürgermeister Daniel Enzensperger und ADFC-Vorsitzender Bernhard Glatthaar eröffnen die neuen Fahrrad-Mietboxen am Bahnhof Kressbronn. (kw)

Fahrradparker · Werbe-Fahrradständer
Fahrradgaragen · Fahrradüberdachungen
Sperrpfosten

kilian
Fahrradpark-Systeme

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



Am Bahnhof wurden nicht nur Fahrradboxen aufgestellt, sondern auch neue Fahrradständer einschließlich einer Überdachung. (kw)

Im Schwabenalter

BODENSEEKREIS. Der Bodensee-Radweg feiert 2023 sein 40-jähriges Bestehen. Für den ADFC ist dieses Jubiläum ein Grund zu feiern, denn einer der beliebtesten touristischen Radwege in Europa liegt vor unserer Haustür. Gleichzeitig weiß jeder einheimische Radler, dass der Bodensee-Radweg Fluch und Segen zugleich ist. Der Bodensee-Radweg entstand Anfang der 80er-Jahre. Die Initiative für einen seeumspannenden Rundradweg ging im Jahr 1983 von Wilfried Franke aus, damals Leiter des Amtes für Kreisentwicklung im Landratsamt Bodenseekreis. Zusammen mit der Verkehrskommission der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK) begannen die Länder D-A-CH, auf den bestehenden Wegen um den Bodensee eine Route auszuschildern. Das Logo mit dem blauen Hinterrad ist in abgewandelter Form heute noch im Einsatz. Eine Eröffnung des ausgeschilderten Bodensee-Radweges gab es nicht, die Fertigstellung der Beschilderung im Jahr 1985 war eher ein „Verwaltungsakt“ als ein touristischer Meilenstein. Um die Wege zu ertüchtigen und die Route zu verbessern, wurden in den drei Ländern schrittweise eigene Radverkehrskonzepte erstellt. 1987 entstand im Amt für Kreisentwicklung die



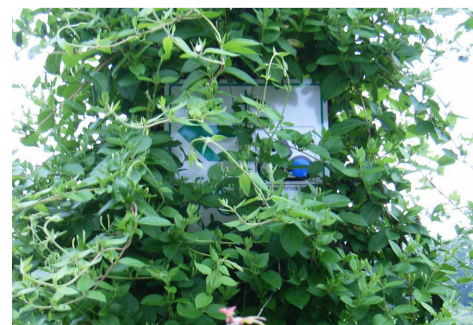
So sahen die ersten Wegweiser am Bodensee-Radweg aus. (bg)



Neue Wegweiser kamen um die Jahrtausendwende dazu, wie hier in Eriskirch. (bg)



Noch im Jahr 2006 waren solche Schilder wie hier in Immenstaad nicht selten. (bg)



Die Pflege der Wegweiser, hier ein Beispiel aus Immenstaad, ist ein Dauerthema. (bg)



In Konstanz wurde bereits im Jahr 2022 für das Jubiläum geworben. (bg)

sogenannte „Radwegenetzkonzeption“ des Bodenseekreises, welche seither 1997, 2008 und 2016 fortgeschrieben wurde. 2002 wurde ein „Entwicklungskonzept Bodensee-Radweg“ in Auftrag gegeben, welches aber nie zur Umsetzung kam.

2008 führte der Bodenseekreis die bundeseinheitliche Rad-Wegweisung nach FGSV-Standard ein, dabei bekam auch der Bodensee-Radweg erstmals eine strukturierte Beschilderung mit größeren Schildern und einer durchgehenden Logik. In Vorarlberg und in der Schweiz sind die ländertypischen Schilder angebracht, wobei die Schweiz das höchste Niveau aufweist. Nach wie vor fehlt am Bodensee-Radweg eine zentrale Koordinierung der Wege-Infrastruktur und der touristischen Vermarktung. Der ADFC hat in den letzten Jahren zahlreiche Initiativen gestartet, um auf dem überlasteten Weg am nördlichen Ufer im Bodenseekreis Verbesserungen anzustoßen. Die unübersichtlichen politischen Interessen sowie unterschiedlichen Zuständigkeiten und Bausträger sind dabei ein großes Hindernis, um die an vielen Abschnitten gravierenden Probleme zu lösen.

Wir fürchten, dass das 40-jährige Jubiläum des Bodensee-Radweges 2023 keinen frischen Wind bringen wird und die Probleme bestehen bleiben. (bg)



Die Größenverhältnisse der Wegweisung im Straßenverkehr zeigt dieses Bild. (bg)



Radtouristen führen in Friedrichshafen jahrelang durch die Möttelstraße. (bg)



Die Wegweiser am deutschen Bodensee-Radweg wurden 2021 überarbeitet. (bg)

Das Radweg-Desaster von Neufrach

SALEM. Unfassbar war, was sich im Dezember 2022 im Gemeinderat Salem abspielte. Jenseits der Vernunft und fern von Sachpolitik entschied sich der Gemeinderat mit 11:8 Stimmen, einen Weg entlang eines zukünftigen Baugebiets im Süden von Neufrach nicht von zwei auf drei Meter zu verbreitern. Die Verbreiterung wäre für die Gemeinde kostenneutral gewesen. Was war passiert: Der ADFC und VCD hatten 2020 im Rahmen des Anhörungsverfahrens für den Bebauungsplan Neufrach vorgeschlagen, den Weg breiter anzulegen als im Entwurf vorgesehen. Unser Argument war, einen Weg, der zukünftig von Radfahrern genutzt werden wird, mit einer ausreichenden Breite zu planen und für eine ganzjährige Nutzung zu asphaltieren.

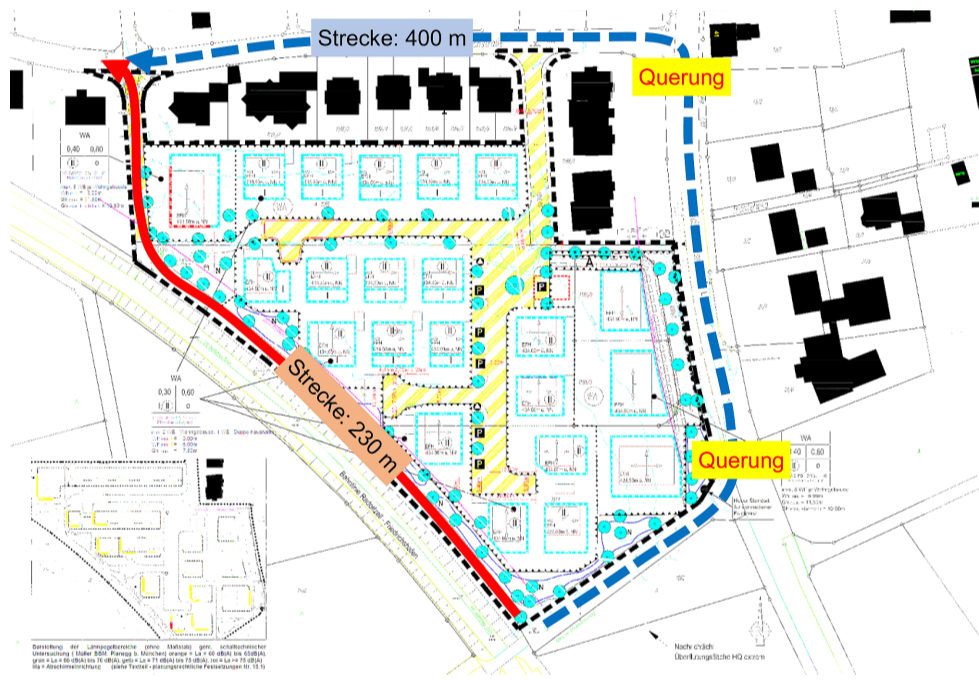
Dass zum Bebauungsplan Neufrach langjährige Verhandlungen, Rechtsstreitigkeiten und politische Grabenkämpfe stattgefunden hatten und bis heute andauern, darf für eine verantwortungsvolle Gemeindepolitik nicht ausschlaggebend sein, wenn es um die Förderung des Radverkehrs geht. Doch es kam anders.

Eine Mehrheit im Salemer Gemeinderat lehnte den Vorschlag ab, den Weg im Bebauungsplan breiter einzuplanen. Bemerkenswert war dabei die Tatsache, dass die Grünen die erbittertsten Gegner der Radwegverbreiterung waren. Nur eine Minderheit der Gemeinderäte schlossen sich dem Vorschlag der Gemeindeverwaltung und des ADFC an, denn sie erkannten, dass er für die Gemeinde nützlich und kostenlos sein würde.

Es stellt sich die Frage: Sind Gemeinderäte gewählt, um die Interessen der Bürger zu vertreten oder um die Maximierung des Gewinns von Investoren sicherzustellen?

Dieser historische Beschluss des Salemer Gemeinderates zementiert nun einen zu schmalen Weg entlang eines Wohngebiets, der dennoch vom Radverkehr genutzt werden wird. Es ist absehbar, dass früher oder später die Frage aufkommt: Warum wurde er nicht breiter gebaut?

Eine nachträgliche Verbreiterung des Weges wird am Grunderwerb scheitern. Der Grundstein für diese kommunalpolitische Farce wurde im Dezember 2022 gelegt. (bg)



Der ADFC und VCD schlugen vor, den Weg am Bahndamm (rot eingezeichnet) drei Meter statt zwei Meter breit zu bauen, denn er wird zukünftig eine attraktive Abkürzung zum längeren Weg über die Markdorfstraße (blau) sein. Plangrundlage: Gemeinde Salem (bg)

Neustart in Überlingen

ÜBERLINGEN. Im Januar 2023 traf sich der Arbeitskreis Radverkehr Überlingen unter der Leitung von Baubürgermeister Thomas Kölschbach zu seiner ersten Sitzung seit März 2015. Der ADFC freut sich auf die Zusammenarbeit im Arbeitskreis Radverkehr. Dass es seit Mai 2019, als Oberbürgermeister Jan Zeitler die Einberufung des Arbeitskreises versprochen hatte, etwas lange gedauert hat, ist schade, aber nun gilt es, den Blick in die Zukunft zu richten.

Durch die Einbindung von Gemeinderäten im Arbeitskreis werden die Anliegen des Radverkehrs zukünftig mehr Gewicht in der politischen Diskussion und folglich den Beschlüssen des Gemeinderates haben. Der ADFC kann seine Positionen im direkten Gespräch besser erklären und lernt gleichzeitig die Sichtweisen und Zusammenhänge der Politik und Verwaltung kennen.

Zentrales Thema wird das städtische Radverkehrskonzept von 2015 sein. Vor allem problematische Radwege wie an der Lippertsreuter Straße oder am Bodensee-Radweg bei Goldbach werden den Arbeitskreis länger beschäftigen.

In Überlingen gibt es für den Radverkehr viel zu tun! (bg)

So überholt der Bodenseekreis

BODENSEEKREIS. Das Überholen von Fahrzeugen gehört zu den alltäglichen Vorgängen im Straßenverkehr und sollte eigentlich keine Randnotiz wert sein.

Nicht so für Radfahrer. Von Kraftfahrzeugen überholt zu werden, zählt regelmäßig zu den besonders unangenehmen und gefährlichen Situationen. Das Gefühl, dem Schicksal, oder besser der Rücksicht des mächtigeren Verkehrsteilnehmers im Auto oder Lkw ausgeliefert zu sein, hat seine Ursache darin, dass man nur geringen Einfluss auf die Situation nehmen kann: Der Abstand und die Geschwindigkeit des überholenden Fahrzeugs lassen sich aus dem Sattel nicht steuern und erzeugen oft ein Gefühl von Hilflosigkeit und Angst beim Radfahrer.

So kann jeder Radfahrende von bedrohlichen Situationen berichten, in denen enge Überholvorgänge die Ursache für Stress, Beinahe-Unfälle oder wirkliche Kollisionen waren. Gleichzeitig leidet sich aus dem subjektiven Empfinden der Gefahrensituation regelmäßig ein Ausweichverhalten ab, mit der Konsequenz, dass von Radfahrern ganze Straßenzüge gemieden werden und folglich Umwege gefahren werden. Häufig ist gerade an solchen Straßen das unerlaubte Ausweichen auf Gehwege zu beobachten, weil die Fahrbahn gemieden wird und keine sichere Radverkehrsanlage zur Verfügung steht.

Abstand bei Radfahrstreifen

Da Radfahrstreifen mit breiter durchgezogener Markierung eigenständige Radwege sind und somit nicht zur Fahrbahn gehören, handelt es sich im juristischen Sinne nicht um „Überholen“ wie bei Schutzstreifen (gestrichelte Markierung), sondern um „Vorbeifahren“. Deshalb gilt hier die Abstandsregel der StVO nicht.

Für Radfahrer macht es aber keinen Unterschied, welche Art der Markierung zum Kfz-Verkehr vorhanden ist. Zu eng ist zu eng. (bg)



Die Steuereinheit am Lenker zeigt den Abstand nach links an, mit dem Knopf wird ein Überholvorgang markiert. (pe)



Der OpenBikeSensor wird an der Sattelstange montiert, der Ultraschallsensor ist das runde Element links. (pe)

Die Straßenverkehrsordnung

Dabei ist der einzuhaltende Seitenabstand beim Überholen von Radfahrern seit der Novelle der StVO von 2020 eindeutig geregelt: War früher nur ein „ausreichender Sicherheitsabstand“ gefordert, ist heute ein Mindestabstand von 1,50 m innerorts vorgeschrieben. Außerorts, oder wenn Kinder beteiligt sind, sogar 2,00 m.

Gleichzeitig verfügen Polizei und die Ordnungsämter der Kommunen aber über keine technische Ausrüstung, die den vorgeschriebenen Überholabstand messen könnten. So gibt es weder offizielle Statistiken zur Einhaltung des Überholabstandes noch die Möglichkeit zur Sanktionierung von Unterschreitungen des Mindestabstandes. Auch gibt es keine belastbaren Zahlen darüber, wie Straßeneigenschaften wie Fahrbahnbreite, zulässige Höchstgeschwindigkeit oder das Vorhandensein von Schutzstreifen den Überholabstand beeinflussen. Geräte zur Abstandsmessung und objektive Messungen sind also dringend nötig.

Messen wir selber!

Um die Überholabstände zu messen, hat sich der ADFC Bodenseekreis, unterstützt durch den ADFC Landesverband, mit fünf Messgeräten, den OpenBikeSensoren (OBS) ausgerüstet. Diese OBS werden an das Fahrrad des Messfahrers montiert und nutzen einen Ultraschall-Abstandsmesser, der den Abstand links zur Straße kontinuierlich misst. Gleichzeitig werden für die komplette Dokumentation der Messfahrt der Abstand rechts des Radfahrers sowie mittels GPS die Position, die Fahrtrichtung und die Geschwindigkeit fortlaufend erfasst. Der OBS enthält eine Speicherkarte für die Messdaten und eine Steuereinheit am Lenker.

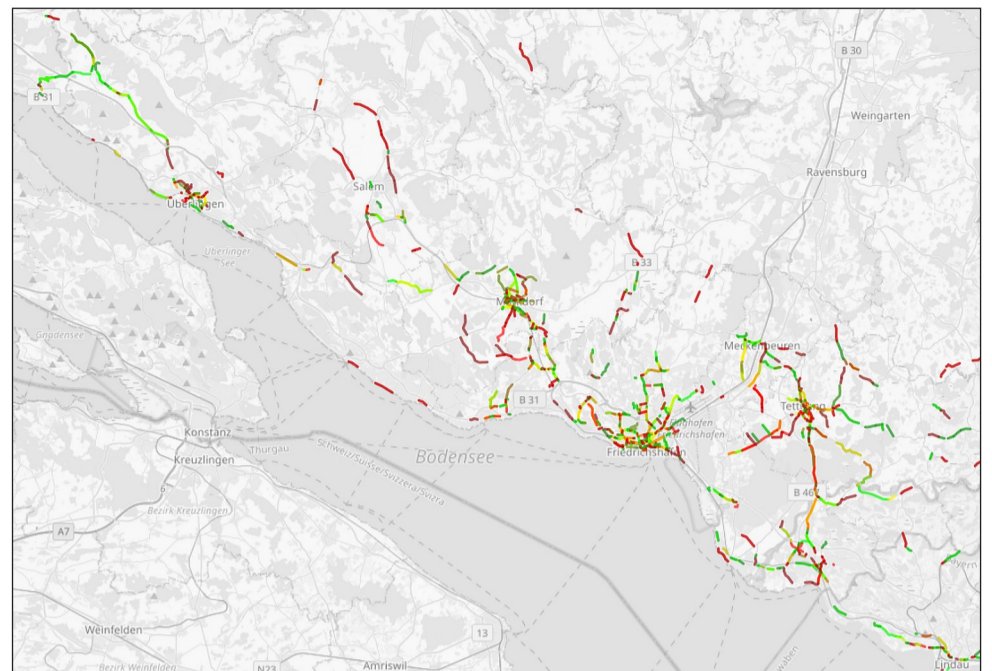
Für den Messfahrer eine denkbar einfache Sache: Bei jedem Überholvorgang muss er kurz das Überholen per Knopfdruck quittieren und löst damit die Speicherung sämtlicher aktueller Daten im OBS aus. So stehen am Ende der Messfahrt alle Überholvorgänge zur weiteren Analyse zur Verfügung: Dank der GPS-Daten lässt sich jeder Überholvorgang präzise dem zugehörigen Straßenabschnitt und der Fahrtrichtung zuordnen, so dass eine detaillierte Auswertung möglich wird.

Ein Dank an die Messfahrer

20 Mitglieder des ADFC hatten sich bereiterklärt, die Messfahrten in den Städten und Gemeinden des Bodenseekreises zu unterstützen. Somit konnte eine beeindruckende Statistik erreicht werden: Insgesamt wurden bei den Testfahrten weit mehr als 5.000 Kilometer zurückgelegt und dabei 3.643 Überholvorgänge gemessen und dokumentiert.

Ergebnisse im Bodenseekreis

Die Zielsetzung der ersten Messkampagne im Jahr 2021 war es, Messfahrten im gesamten Bodenseekreis durchzuführen, um ein gesamtes Bild zu ermitteln und Problemstellen aufzuzeigen. Dafür wurden die fünf OBS-Geräte für jeweils mindestens zwei Wochen in einer Kommune eingesetzt und danach an Fahrer in einer anderen Kommune weitergegeben. Die Auswahl der Fahrer schloss dabei jeweils bewusst sowohl Vielfahrer als auch Freizeitfahrer ein, um bei den Messungen einen Querschnitt über verschiedene Fahrradnutzer zu bekommen.



Graphische Darstellung der Ergebnisse der Seitenabstandsmessungen im Bodenseekreis: Straßen mit überwiegend regelkonformen Überholvorgängen sind grün, Straßen mit überwiegend zu engen Überholvorgängen gelb und rot dargestellt. (osm/ur)

Die Ergebnisse im Bodenseekreis zeigen ein klares Bild: Die neue Abstandsvorschrift der Straßenverkehrsordnung ist noch nicht auf den Straßen angekommen. Jeder zehnte Überholvorgang ließ dem Radfahrer weniger als einen Meter Spielraum, auch extreme Gefährdungen mit Abständen unter 50 cm fanden überall und regelmäßig statt. Ein Glück, dass unsere Messfahrer keine Unfälle zu beklagen hatten.

Die gespeicherten Daten aus den Messfahrten lassen aber auch tiefergehende Analysen zu: Endlich stehen objektive Messdaten zur Verfügung, auf deren Basis die Verkehrssituation auf einzelnen Straßen abgebildet werden kann. Damit liegt eine wertvolle Argumentationshilfe für erforderliche Verbesserungsmaßnahmen vor, die neben Unfallanalysen der Polizei den Handlungsbedarf beim Radverkehr aufzeigt.

Schützen Schutzstreifen?

Unsere Auswertung der Abstandsmessungen geht unter anderem auch auf die Problematik der Schutzstreifen ein. Die Eckenerstraße in Friedrichshafen erhielt im Jahr 1998 als erste Straße Markierungen mit Schutzstreifen in beiden Fahrtrichtungen. Die Eckenerstraße ist Teil des Bodensee-Radweges mit bis zu 5.000 Radfahrern pro Tag, darunter viele Alltagsradler, trotzdem gehört diese Straße bis heute zu den Straßen, auf denen sich Radfahrer besonders unsicher fühlen.

Die Abstandsmessungen bestätigen das Unsicherheitsgefühl eindrucksvoll: 84 % der Kraftfahrzeuge hielten hier den vorgeschriebenen Überholabstand nicht ein, jedes sechste Fahrzeug blieb sogar unter einem Meter Abstand!

Damit schneidet die Eckenerstraße deutlich schlechter als das statistische Mittel in Friedrichshafen ab, die Wirksamkeit und der Nutzen von Schutzstreifen kann also grundsätzlich in Frage gestellt werden.

Gleichzeitig liefert die Auswertung endlich objektive Argumente für den Dialog mit den Behörden: Die Anlage eines Schutzstreifens – oft als Zeichen des guten Willens gesehen – kann auch das Gegenteil bewirken. Mindestens für die Eckenerstraße liefert die Messkampagne einen eindeutigen Nachweis, dass die „Schutzstreifen“ in dieser Straße mit der durchgehend hohen Verkehrsbelastung aus Pkw, Lkw, Bussen und Radverkehr mit Tempo 50 keine Option für sicheren Radverkehr ist.

Endlich eine Fahrradstraße

Die B 467 alt ist eine Gemeindeverbindungsstraße zwischen Reuteneben in Tettng und Gießenbrücke in Kressbronn. Sie ist – mangels Alternativen – eine wichtige Verbindung im Radverkehrsnetz zwischen Tettng und dem Argental und zum Bodensee-Radweg. Über Jahre hat sich der ADFC in den Kommunen und mit vielen Aktionen vor Ort für die Einrichtung einer Fahrradstraße für diese Strecke eingesetzt, endlich mit Erfolg: Im Juli 2022 wurde die Fahrradstraße B 467 alt schließlich als Fahrradstraße umgewidmet (der Radler am See berichtet auf Seite 2).

Die OBS-Abstandsmessungen wurden vor dieser Umwidmung durchgeführt, als schon ein gewisser Schutz für Radfahrer eingerichtet war: Tempo 40 sollte den Kfz-Verkehr auf dieser teils unübersichtlichen Raser-Strecke zügeln, was nach Berichten vieler Radfahrer eher selten eingehalten wurde.

Die Auswertung der Abstandsmessungen zeigte, wie dringend notwendig die Einrichtung einer Fahrradstraße hier war, denn erst jetzt ist der Vorrang des Radverkehrs rechtlich klargestellt. 2021 hielten sich nur 13 % der überholenden Kfz auf der B 467 alt an den außerorts vorgeschriebenen Mindestabstand von 2,00 m. Etwa 40 % der Kraftfahrzeuge unterschritt den Überholabstand deutlich und ließ zu den Radfahrern weniger als 1,25 m Abstand. Unter Berücksichtigung der Geschwindigkeitsdifferenzen stellen diese geringen Abstände eine reale Gefahr für Radfahrende dar.

Wir machen weiter!

Die OpenBikeSensoren, die vom Landesverband zur Verfügung gestellt wurden, sind inzwischen bei ADFC-Gruppen in anderen Landkreisen im Einsatz, der ADFC Bodenseekreis bleibt aber auch in Zukunft aktiv. In der Zwischenzeit wurden vier eigene OBS-Bausätze beschafft, die ab Sommer 2023 zur Verfügung stehen und dann auf Fahrt gehen können.

Die Ausrichtung wird sein: Wir wollen mit objektiven Messdaten die fahrradfreundliche Gestaltung von bestimmten Straßen und dafür notwendige Baumaßnahmen gezielt einfordern. Dazu benötigen wir wieder engagierte Messfahrer, um statistisch belastbare Daten der Überholvorgänge sammeln zu können. Machen Sie mit! (ur)

Die detaillierte Auswertung steht auf der ADFC-Website zur Verfügung: www.adfc-bw.de/bodenseekreis

Ausgewählte Ergebnisse der Abstandsmessungen

Bodenseekreis gesamt

Bei den OBS-Messfahrten im Bodenseekreis wurden bei insgesamt 3.643 Messungen 75 % der Überholvorgänge auf Straßen innerorts gemessen, 25 % außerorts. Bei allen Messungen hielten nur 37 % der Kraftfahrzeuge den gesetzlichen Mindestabstand ein.

innerorts		
Abstand	Anzahl	Prozent
<0,5m	17	1%
0,50-0,75m	62	2%
0,75-1,00m	206	8%
1,00-1,25m	504	19%
1,25-1,50m	727	27%
>1,50m	1197	43%
Gesamt	2713	

Nur bei 43% der innerörtlichen Überholvorgänge wurde der vorgeschriebene Abstand von 1,5 m eingehalten.

Außerorts, wo in der Regel 100 km/h erlaubt sind, wurde der Mindestabstand von 2,0 m nur von 17 % der Kraftfahrzeuge eingehalten! (bg)

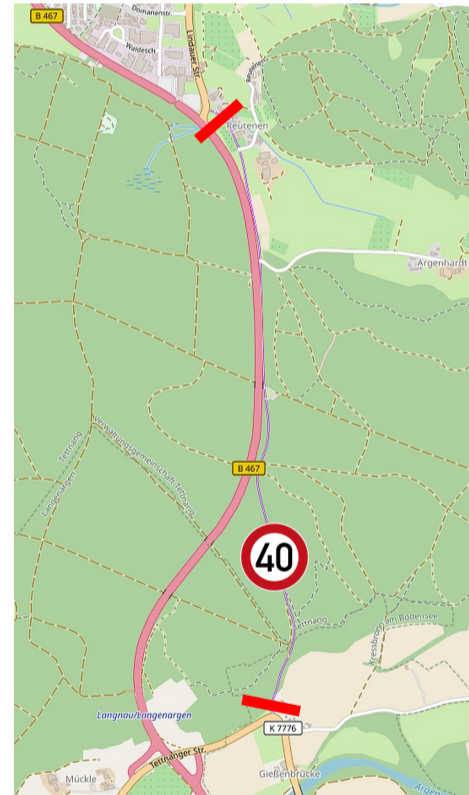
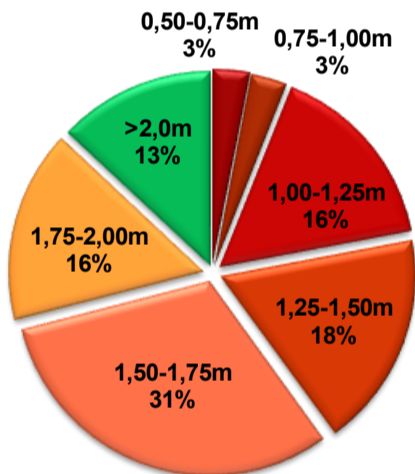
außerorts		
Abstand	Anzahl	Prozent
<0,5m	5	1%
0,50-0,75m	25	3%
0,75-1,00m	60	6%
1,00-1,25m	139	15%
1,25-1,50m	195	21%
1,50-1,75m	204	22%
1,75-2,00m	137	15%
>2,0m	165	17%
Gesamt	930	

Außerorts überholten nur 17% der Kraftfahrer die Messfahrer regelgerecht mit einem Abstand von 2,0 m.

B 467 alt Tettng/Kressbronn

Die OBS-Messungen von 2021 auf der B 467 alt zeigten das erschreckende Bild, dass nur etwa jedes siebte Kraftfahrzeug (13 %) den Mindestabstand von 2,0 m beim Überholen von Radfahrern einhielt. Auch das zum Zeitpunkt der Abstandsmessungen noch

geltende Geschwindigkeitslimit von 40 km/h wurde weitgehend ignoriert, wie Messungen des Landratsamts und der Stadt ergaben. Hoffentlich verbessert sich die Situation mit der neuen Fahrradstraße, die 2022 eröffnet wurde. (or)



Die Messungen auf der B 467 alt wurden von der Einmündung der Lindauer Straße bis zur K 7776 ausgewertet. (osm)



Der Überholvorgang eines Kfz auf der B 467 alt zeigt die oft prekäre Situation, wie sie auf vielen Straßen vorkommt. (dh)

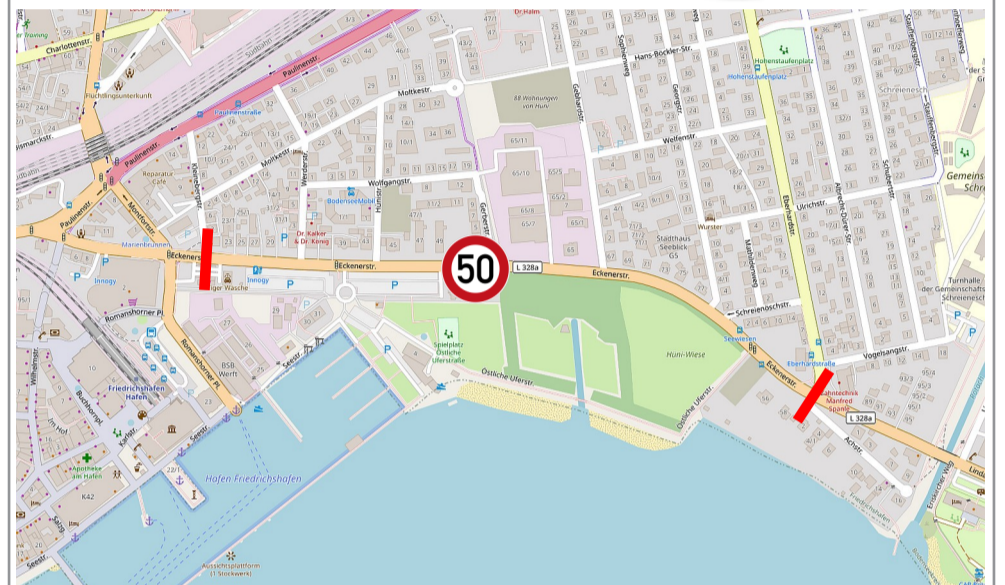
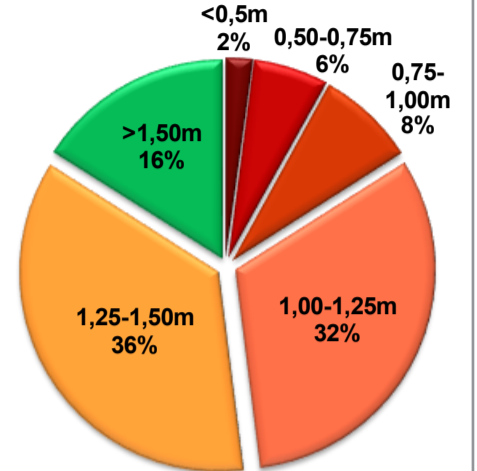


Die Fahrbahn der B 467 alt, hier bei Argenhardt, ist seit 2022 eine Fahrradstraße. Die Abstandsmessungen fanden 2021 statt, als noch Tempo 40 angeordnet war. (or)

Eckenerstraße Friedrichshafen

In der Eckenerstraße wurden die OBS-Messungen von der Kleinebergstraße bis zur Eberhardstraße ausgewertet, da in diesem Abschnitt ein einheitlicher Straßenquerschnitt mit durchgehend beidseitigen Schutzstreifen besteht. Damit kann die Situation besser bewertet werden.

Die Erfahrungen vieler Radler und auch die häufige Kritik an den dortigen Schutzstreifen wurden bei den Messungen bestätigt: Der Mindestabstand von 1,5 m wurde von 84 % der Kraftfahrzeuge nicht eingehalten. 16 % der Radfahrer wurden mit 1,0 m oder weniger Abstand überholt! (bg)



Auf der Eckenerstraße wurde der Abschnitt zwischen der Kleinebergstraße und der Eberhardstraße ausgewertet. Es sind 50 km/h erlaubt. (osm)



Auf der Eckenerstraße sind viele Radfahrer in der Freizeit unterwegs, auch der Bodensee-Radweg verläuft hier. Statt entspanntem Radeln und rücksichtsvollen Autofahrern erlebt man hier eher Stress und Angst. (bg)



Trotz der Schutzstreifen wurde in der Eckenerstraße der vorgeschriebene Überholabstand häufiger unterschritten als auf anderen Straßen in Friedrichshafen. (bg)

Radfahrende leben gefährlich



Die Poolnudel zeigt, wie groß der Abstand beim Überholen sein muss. (lk)

BAD WALDSEE. Radfahrende in Bad Waldsee erleben es tagtäglich: Überholabstände werden oftmals nicht eingehalten. Um auf diesen Missstand aufmerksam zu machen, führten die ADFC-Mitglieder Tina Weng-Kastler, Bernd Zander und Margarete Bareis im Frühjahr 2022 in Kooperation mit dem ADFC-Landesverband ein Abstandsmessprojekt durch. Unterstützt wurden die drei durch den Grünen Ortsverband. Die Messfahrten fanden im Mai in der Kernstadt und den Ortschaften statt. 568 Daten wurden ausgewertet.

Besonders häufig unterschritten wurde der Überholabstand in der Frauenbergstraße (Teil des Schulwegs) bergauf: 158 von 210 gemessenen Überholvorgängen lagen unter den vorgeschriebenen 1,50 m, 74 sogar unter 1 m. Der kleinste gemessene Überholabstand lag bei 24 cm, diese Straße kann damit als Schulweg nicht empfohlen werden! Ein ähnliches Bild boten die Messungen in der Friedhofstraße und Bahnhofstraße.

Bei der öffentlichen Abschlussveranstaltung stellten die Organisatoren Maßnahmen zur Verbesserung vor

und luden zu einer „Poolnudel-Fahrt“ ein, um Autofahrende auf den Sicherheitsabstand aufmerksam zu machen. Ein Bauzaunbanner im ADFC-Design wurde an den Oberbürgermeister überreicht und hängt seither an der Stadthallenkreuzung.

Immerhin soll in 2023 im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans u.a. in Friedhof- und Frauenbergstraße Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden. Das wäre ein erster Schritt für mehr Sicherheit. (mb)



Abstandsmessung mit dem OpenBike-Sensor (unter dem Sattel). (ml)

Critical Mass ein voller Erfolg

WANGEN. Trotz leichten Regens gelang es dem Ortsverband von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN mit Unterstützung durch den ADFC, rund 100 Fahrradfahrer für ein fahrradfreundliches Wangen zur Demonstration zu mobilisieren. Die Strecke wurde bewusst gewählt, um auf einige besonders gefährliche Stellen für Radfahrende im Stadtbereich hinzuweisen.



Große Resonanz und gute Stimmung bei der ersten Critical Mass in Wangen. (rm)

Der Vorsitzende des Ortsverbands, Johannes Waltenberger, war von der Anzahl der Teilnehmer positiv überrascht. Man habe, auch dem Wetter geschuldet, mit maximal halb so vielen Teilnehmern gerechnet. Die große Resonanz zeige, wie unzufrieden die vielen Radfahrenden in Wangen mit dem aktuellen Zustand seien.

Auch den Vergleich zu ähnlichen Veranstaltungen in größeren Städten müssen die Wangener nicht scheuen: In Stuttgart gelang es den Initiatoren Anfang Oktober bei bestem Wetter, rund 2 von 1000 Einwohnern der Stadt zu mobilisieren. In Wangen wurde diese Quote trotz des schlechten Wetters knapp verdoppelt.

Die Veranstaltung wurde auch über die Kanäle des ADFC verbreitet, einige Teilnehmende aus den umliegenden Städten nahmen trotz des schlechten Wetters teils erhebliche Anfahrtsstrecken auf zwei Rädern in Kauf. Auf dem Event selbst waren nicht nur routinierte Berufspendelnde, sondern auch viele Familien mit kleinen Kindern zu sehen – die Verkehrswende scheint langsam aber sicher auch auf dem Land anzukommen. (jw)

Aktion Autofreies Lauratal

WEINGARTEN. Das Lauratal ist eigentlich eine ideale Radverbindung von Weingarten nach Schlier und allgemein vom Schussental hoch ins Allgäu: Mäßige Steigung (< 5%), angenehm kühl und schattig im Sommer, wunderschöne Landschaft. Viele Radfahrende nutzen diese Verbindung trotz der Vorteile nicht, weil sie sich unsicher fühlen, z. B. durch eng überholende Kraftfahrzeuge. Auf dieser Strecke gibt es keinen Radweg, aber die Geschwindigkeit ist auf 60 km/h beschränkt.

Ein breites Aktionsbündnis aus ADFC, BUND, NABU, „Lebenswertes Schussental“ und den Grünen in Weingarten wollte das Lauratal nicht nur als Verkehrsweg fürs Auto sehen, sondern als Naherholungsgebiet für Fußgänger, Radfahrende und für Familien mit Kindern erlebbar machen.

Dazu wurde das Lauratal an vier Wochenenden in 2022 für den Kfz-Verkehr gesperrt, und es wurden viele Aktionen angeboten: Radtouren nach Schlier und ins Allgäu, Quatschmobil für Kinder, Lastenradwette, Waldbaden, botanische Exkursionen u.v.m. Wie am Foto zu sehen ist, hat es den Teilnehmenden viel Spaß gemacht.

Die autofreien Wochenenden im Lauratal sollen aber keine Einzelaktionen bleiben, sondern nachhaltig Wirkung zeigen und viele Personen dazu bewe-

gen, auch im Alltag mit dem Fahrrad das Lauratal zu benutzen. Dazu hat sich das Aktionsbündnis verschiedene Maßnahmen überlegt, z. B. eine kreisweite Kampagne für ausreichenden Überholabstand. Das Aktionsbündnis wird auch einen Forderungskatalog an das Landratsamt überreichen.

Die Aktion im Lauratal könnte auch Vorbild sein für einen kreisweiten Aktionstag "Mobilität anders erfahren" mit vielen gesperrten Strecken, analog zum slowUp am Hochrhein. (mh)



Einladung zum Aktionswochenende Autofreies Lauratal. (hes)



Die Lastenradwette wurde gewonnen: Mehr als 60 Lastenräder kamen zum Aktionstag „Autofreies Lauratal“. (hs)



fahrradspezialtaeten.com



Radschnell- oder Radlangsamweg?

LANDKREIS KONSTANZ. Geht's ums Geld, wird eher an den Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr gespart, so hat man den Eindruck. So auch beim geplanten Radschnellweg zwischen Konstanz und Singen, inzwischen schon auf die Strecke nach Radolfzell verkleinert. Seit 2018 hatten sich ADFC, NABU, BUND und VCD reingehängt und Planungen angestoßen, so dass es zu einer Machbarkeitsstudie kam und Planungsbüros involviert wurden. Die Sache schien auf einem guten Weg. Nun treffen uns die diversen Krisen alle unbestritten hart. Der Reflex der Landkreisverwaltung gegenüber dem Kreistag ist bezeichnend: Am Autoverkehr gibt es keine Abstriche, im Gegenteil wird die B 33 neu immer teurer, aber der Radschnellweg soll fallen. Die Begründung, dass in der Machbarkeitsstudie nicht genügend Pendler gezählt wurden (2100 statt der für die vollkommene Finanzierung durch das Land nötigen 2500), darf hinterfragt werden: Wie soll denn die Nachfrage

steigen, wenn das Angebot immer schlechter wird? Anders gesagt, wie sollen Menschen motiviert werden, die Strecke immer häufiger mit dem Rad zu nutzen, wenn die Infrastruktur nicht geliefert und verbessert wird? Die Verwaltung argumentiert, dass die Finanzierung vieler anderer Maßnahmen im Landkreis dadurch gesichert werden könnte. Im Kreistag wurde der Rad-Schnellweg nun aus dem Budget gekickt, jetzt wird es ein Rad-Langsamweg! (rs)



Im Moment bewegen sich Radler noch in einer Mondlandschaft zwischen Allensbach und Hegne auf einem Ersatzweg. (oh)

Es nützt doch...

RADOLFZELL. In Radolfzell betreibt der ADFC seit vielen Jahren eine Selbsthilfwerkstatt in zwei von der Stadt Radolfzell angemieteten Gara-



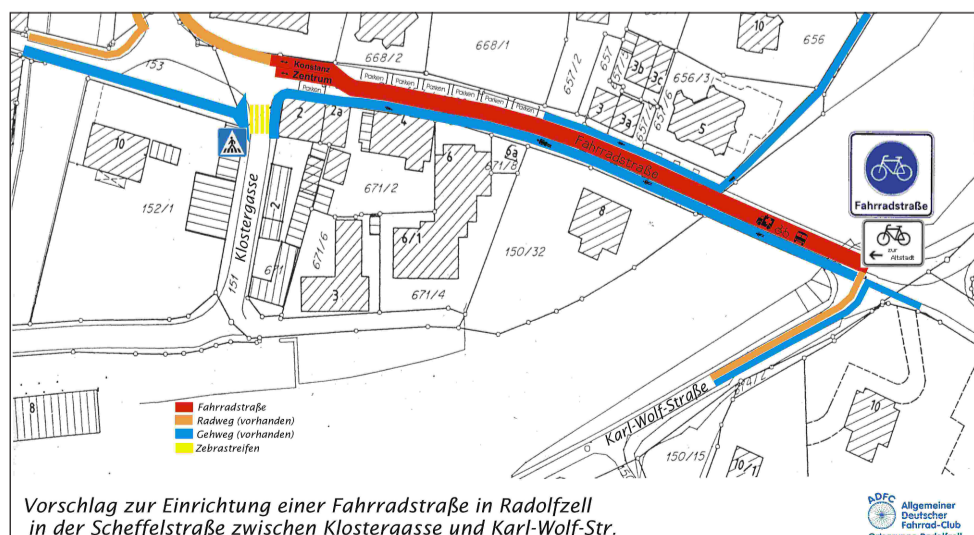
Effizienter Einsatz für das Radfahren: Die Radolfzeller Selbsthilfwerkstatt mit Martin Völker, Hanspeter Bürgel und Roland Lindenthal. (rl)

gen in der Nähe des Bahnhofs. Auf wenig Platz bieten die örtlichen Vereinsvertreter regelmäßig eine breite Palette von Hilfe zur Selbsthilfe. Außerdem wird hier codiert und es werden Aktionen in der Stadt und im Umland vorbereitet. Ein vorbildliches ehrenamtliches Engagement, wie die Politik in unserem Land es gerne darstellt. Nun drohte aber Ungemach: Die Stadt möchte eine der Garagen wieder selbst nutzen – ausgerechnet für einen Dienstwagen! Der Groll unter den Aktiven des ADFC in Radolfzell wuchs und der Konflikt drohte zu eskalieren. Doch es nützt offensichtlich, das Gespräch zu suchen. Oberbürgermeister Gröger, in einer Gemeinderatssitzung vom ADFC angesprochen, erkannte die Lage und versprach, dass der Verein die Garage in 2023 noch vollumfänglich nutzen kann und er selbst bei einer Standortsuche für 2024 helfen werde. Geht doch! (rs)

Ist eine Fahrradstraße möglich?

RADOLFZELL. Wäre es nicht schön, wenn die Umweltstadt Radolfzell auch eine schöne Fahrradstraße hätte wie in Singen und Konstanz bereits vorhanden? Ganz im Sinne des Klima- und Mobilitätskonzepts und nach dem Motto: Mehr Platz fürs Rad. Die Idee ist übrigens nicht neu. Vorschläge dafür machte die ADFC-Ortsgruppe bereits vor 20 Jahren und es gab auch schon konkrete Pläne dafür. Eine Fahrradstraße in der

Scheffelstraße zwischen der Karl-Wolfstraße und Klostersgasse würden dort für eine Verkehrsberuhigung an den neuralgischen Kreuzungen sorgen und wäre auch relativ einfach umsetzbar. Auch in der Teggingerstraße wäre eine Fahrradstraße denkbar. Beides würde die Altstadt von Autoverkehr entlasten. Es sollte doch möglich sein, diese Wünsche bei den Planungen im Rahmen des Klima- und Mobilitätskonzepts zu berücksichtigen. (khs)



Vorschlag zur Einrichtung einer Fahrradstraße in Radolfzell in der Scheffelstraße zwischen Klostersgasse und Karl-Wolf-Str.

Pläne für eine Fahrradstraße in Radolfzell von 2002!

(khs)

In Konstanz wird „gepollert“



Der Poller in der Fahrradstraße in Petershausen macht einen geknickten Eindruck. (jpr)

KONSTANZ. Eine neue Sportart scheint sich unter Konstanzer Automobilisten breit zu machen: Wie oft kann ein Poller immer wieder umgefahren werden? Der nach langem Hin- und Her auf der Fahrradstraße in Petershausen aufgestellte rot-weiß-gestreifte Pfosten wurde innerhalb einer Woche drei Mal flachgelegt! Er wurde extra angebracht, um zu verhindern, dass Autofahrer die Fahrradstraße nicht mehr als Abkürzung benutzen. Was sagt uns das? Offensichtlich scheint viele Kraftfahrer das Verbot, die nun dem Radverkehr vorbehaltene Straße befahren zu dürfen, nicht wei-

ter zu interessieren. Die Straßenbehörde und die Polizei hatten die vorhandene Beschilderung sogar noch verstärkt und die Technischen Betriebe eine „Sollbruchstelle“ im Poller eingebaut, damit sich der Schaden in Grenzen hält. Hilft offenbar alles nichts. Manche Automobilisten scheinen zu glauben, dass sie das Recht, straßenrechtliche Anordnungen zu missachten, qua Blechkiste gebucht haben. Die Stadt will aber hart bleiben und ihre Anordnungen durchsetzen, und wenn der arme Poller noch so oft umgefahren wird. (rs)

Geschwindigkeitsrausch

KONSTANZ. In Konstanz schlägt die Verwaltung vor zu prüfen, welche Radwege für S-Pedelecs (mit Motorunterstützung bis 45 km/h) geeignet wären. Hintergrund der Überlegung ist, dass dadurch S-Pedelecs als Alternative zum Auto attraktiver werden und mehr Menschen letzteres besonders für den Weg zur Arbeit stehen lassen.

deranhängern oder als Lasten-gespann, durch S-Pedelecs noch erhöht wird, auch wenn diesen evtl. eine reduzierte Geschwindigkeit vorgeschrieben wird. Der ADFC meint: Erst einmal die Radwege verbreitern und qualitativ verbessern, bevor man nicht gewolltes Verkehrschaos schafft. (rs)

Aber hilft das wirklich oder schafft eine solche Maßnahme nicht größere Probleme? Betrachtet man die bestehenden Radwege, kann man sich gut vorstellen, dass z.B. auf dem Radweg zur Reichenau das jetzt schon bestehende Konfliktpotential zwischen den verschiedenen Fahrrädern, z.B. mit Kin-



Radverleih – Touren – Reparaturservice

Kultur-Rädle

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

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

Verlorene Jahre für die Innenstadt

Ein ausführlicher Bericht über die geplante provisorische Umgestaltung der Friedrichstraße war bereits in der Ausgabe des „Radler am See“ Nr. 29 enthalten.

Rückblick: Im Jahr 2021 beschloss der Häfler Gemeinderat ein Maßnahmenpaket für die Friedrichstraße, bei dem der motorisierte Verkehr wie bisher durch die Häfler Innenstadt fahren kann, trotz der neuen Umgehungsstraße der B 31. Der ADFC kritisiert diese Entscheidung damals wie heute.

Vor allem das Stadtforum und das Stadtmarketing wollten den Kfz-Durchgangsverkehr unbedingt in der Friedrichstraße erhalten und übten Druck auf die Gemeinderäte aus. Wenn die Durchfahrt in der Friedrichstraße gesperrt würde, sei dies für den Verkehrsfluss in der Charlottenstraße und für die Geschäfte in der Innenstadt der Todesstoß, so die Händlerlobby.

Verbesserungen für den Radverkehr in der Friedrichstraße sind aus Sicht des ADFC aber nur realisierbar, wenn der Kfz-Verkehr dort auf ein Minimum reduziert wird, indem auf der Friedrichstraße zwischen der Karlstraße und Metzstraße nur noch Busse und der Radverkehr durchfahren können. Die dringend notwendige Trennung von

Radfahrern und Fußgängern in der Friedrichstraße funktioniert nur, wenn sich Radfahrer auf der Fahrbahn sicher fühlen und dort ganzjährig komfortabel unterwegs sein können. Um dies zu erreichen, darf auf der Fahrbahn nur noch der notwendige Kfz-Verkehr unterwegs sein, also der Ziel- und Quellverkehr der Friedrichstraße sowie der Busverkehr.

Im Frühjahr 2022 wurde im Gemeinderat der Baubeschluss zu einem Provisorium gefasst. Es wurden Podeste auf dem heutigen nördlichen Fahrstreifen beschlossen, mit denen die Fahrbahn von drei auf zwei Spuren reduziert und der nördliche Bereich attraktiver werden soll, allerdings ohne eine konkrete Perspektive, was auf diesen Podesten tatsächlich stattfinden wird.

Auf dem Abschnitt westlich des Bahnhofplatzes kann sich jeder selbst ein Bild machen, wie sinnlos hier diese Podeste sein werden, denn für die anliegenden Geschäfte und Unternehmen sind diese Flächen für ihre Dienstleistungen nicht nutzbar. Östlich des Busbahnhofs stellt man sich ebenfalls die Frage, welche Nutzung der Podeste hier denkbar ist. Auch bei den Neubauten auf dem ehemaligen Areal der Stadtkasse und des Hotels Schöll-

horn wartet man gespannt auf die kreative Nutzung der zukünftigen provisorischen Außenbereiche.

Wie geht es beim Radverkehr auf der Friedrichstraße weiter? Müssen zukünftig alle Radler ganzjährig auf der Fahrbahn fahren, wie vom Gemeinderat beschlossen? Bleiben die Ampeln bestehen? Welche Geschwindigkeit wird angeordnet? Kommt ein provisorischer, sicher gestalteter Kreisverkehr an der Olgastraße, und wie wird der Radverkehr an der Einmündung der Karlstraße geleitet?

Der ADFC hält es für wichtig, dass die Stadtverwaltung dem Gemeinderat nach einem Jahr Planung des Provisoriums eine detaillierte Analyse vorlegt, welche Auswirkungen die Entscheidung zur ausschließlichen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Friedrichstraße haben wird bei gleich-

zeitig hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Diese Analyse würde aufzeigen, dass der Gemeinderatsbeschluss von April 2022 nicht umsetzbar ist. Aus Sicht des ADFC muss der Beschluss revidiert werden, denn für den Radverkehr bedeutet er keine Verbesserung, sondern Chaos. Der Kfz-Durchgangsverkehr muss gestoppt werden! Es darf keine Ampeln mehr auf der Friedrichstraße geben.

Grundsätzlich ist es bedauerlich, dass die Umgestaltung der Friedrichstraße frühestens Mitte 2023 beginnen wird, denn seit der Eröffnung der B 31-Umgehung im August 2021 werden zwei Jahre vergangen sein. Zwei verlorene Jahre für die Innenstadt und für den Rad- und Fußverkehr, denn die Umgestaltung wäre zum Zeitpunkt der Eröffnung der Umgehung notwendig gewesen. (bg)



Zukünftig fahren Radfahrer aus der Karlstraße auf der Fahrbahn zur Friedrichstraße und müssen an der Ampel warten. Bisher ging es ohne Ampel links auf den Geh-/Radweg. (bg)



Wenn auf der Friedrichstraße wegen des Kfz-Durchgangsverkehrs weiterhin Ampeln vorhanden sind, werden Radfahrer auf den bisherigen Geh-/Radweg ausweichen. (bg)



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

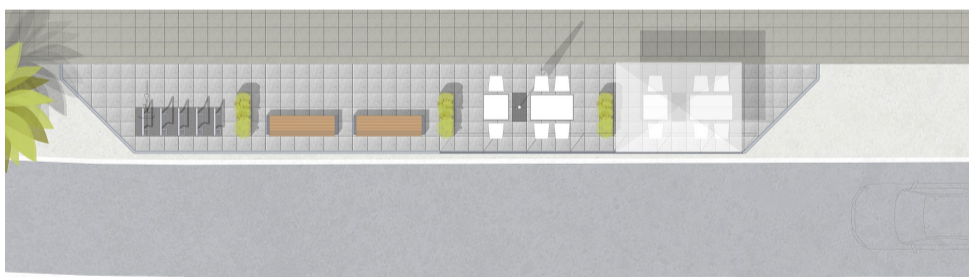
BODENSEE TICKET.
GRENZENLOS MIT BAHN, FÄHRE UND FAHRRAD.
ALLES MIT EINER KARTE FÜR EINEN TAG ODER DREI TAGE.

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

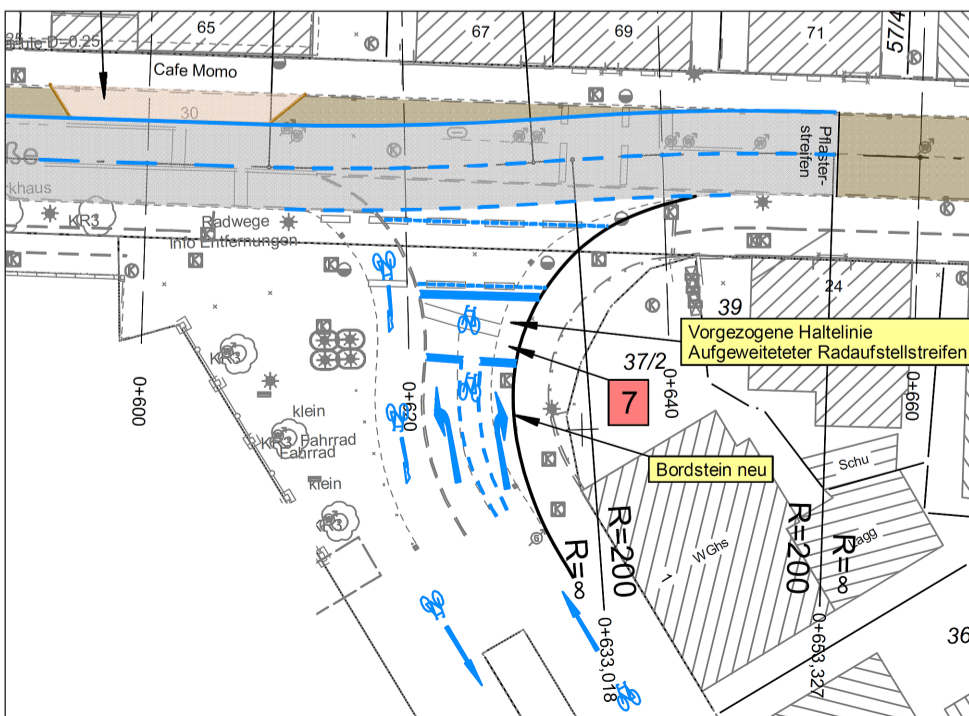
BODENSEE TICKET
BAHN | BUS | FÄHRE
Drumherum und Mittendurch



In der Visualisierung der geplanten provisorischen Umgestaltung der Friedrichstraße sind die Podeste auf der Nordseite zu erkennen (Sitzungsvorlage / HIRTHE Stadtplaner). (bg)



Die Podeste auf der nördlichen Fahrspur der Friedrichstraße sollen zukünftig für Gastronomie und Sitzgelegenheiten genutzt werden (Sitzungsvorlage / HIRTHE Stadtplaner). (bg)



So sah ein Entwurf der Verkehrsführung an der Karlstraße aus (Sitzungsvorlage). (bg)

Veloring ohne Zukunftsperspektive

Der „Veloring“ ist das größte Projekt des städtischen Radverkehrskonzeptes von 2013. Der halbkreisförmige Radweg um die Innenstadt in komfortabler Breite von vier Metern im Standard von Radschnellwegen und getrennt vom Fußverkehr war dazu gedacht, die Wege für Radler im äußeren Bereich der Kernstadt zu verbessern, um bisher umständliche Strecken mit Umwegen und Gefahrenstellen zu vermeiden. Der Veloring sollte Querverbindungen zu den dominierenden radialen Straßen schaffen, die vorwiegend aufs Stadtzentrum zuführen.

Im östlichen Abschnitt wurde der Veloring 2017 auf einer Teilstrecke eröffnet, die Abschnitte 3 und 4 im Bereich des Bodensee-Centers und der Trautentmühle sind seither weitgehend fertiggestellt. Beim Abschnitt 5, der Rotachroute, hängt der Bau von der Umsetzung des Hochwasserschutzes der Rotach und der Realisierung einer neuen Bahnunterführung ab. Das klingt nach einer langwierigen Planung und Umsetzung.

Der Abschnitt 2 vom Colsmanknoten bis Sparbruck ist in Planung und soll in den nächsten Jahren gebaut werden. Der Lückenschluss entlang der ZF wird noch einige Jahre lang auf sich

warten lassen, denn es gibt diverse Schwierigkeiten.

Im Westen der Stadt ist die Erfordernis für den Veloring am größten, denn aus Manzell sollte er eine völlig neue Trasse Richtung Fallenbrunnen und Sparbruck schaffen.

Leider ist im städtischen Doppelhaushalt 2023/2024 für den Abschnitt 1 von Manzell über den Fallenbrunnen bis Sparbruck keine Finanzierung vorgesehen, sondern unter „2028ff“ nur ein pauschaler Betrag von 1.000.000 Euro. Im Klartext heißt das: Vor 2030 wird der Abschnitt 1 nicht gebaut.

Klar ist: Nur als durchgehende Strecke macht der Veloring Sinn, erst dann kann er seine Wirkung entfalten. Warum dauert der Bau des gesamten Velorings mindestens 15 Jahre, wahrscheinlich 20 Jahre oder mehr? Oder er wird gar nie fertiggestellt...

Der Gemeinderat beschließt den Haushalt und damit den Zeitplan des Velorings. Es drängt sich deshalb die Frage auf: Ist dem Gemeinderat der Veloring egal? Die Verantwortung liegt allein in städtischer Hand.

Es wurden bereits die Hochbrücken über große Straßenkreuzungen wie den Colsmanknoten gestrichen, so dass der Radverkehr auch auf dieser

wichtigen Trasse dem motorisierten Verkehr untergeordnet sein wird. Flüssiges Radfahren auf dem Veloring wird also eine Illusion bleiben.

Bei der Finanzierung ist die Konkurrenz der städtischen Projekte groß: Sporthallen, Flughafen, Uferpark,

Schulen... Beim genauen Hinsehen auf die politischen Prioritäten fällt auf, dass vor allem Schulen und der Radverkehr chronisch unterfinanziert sind. Bildung und Klimaschutz haben derzeit offensichtlich keine Mehrheit im Gemeinderat. Kein gutes Omen. (bg)



Vor allem von Manzell bis zum Fallenbrunnen und bis Sparbruck steht die Realisierung des Velorings in den Sternen (Plan: Stadt Friedrichshafen). (bg)

Arbeitskreis mit neuem Schwung?

Im Juni 2022 nahm der ADFC nach gut drei Jahren Pause wieder am städtischen Arbeitskreis Radverkehr teil. Um der auch in politischen Kreisen beliebten Legendenbildung vorzubeugen, der ADFC hätte „geschmolzt“ oder „blockiert“, hier nochmals die Gründe dafür, warum der ADFC seine Mitarbeit ruhen ließ:

Nach 157 Sitzungen seit 1995 kam der ADFC im Jahr 2019 zum Schluss, dass im AK Rad keine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Verwaltung mehr möglich war. Planungen zur Radverkehrsführung in der Friedrichstraße wurden ohne Vorberatung im AK Rad dem Gemeinderat zur Abstimmung vorgelegt und Fahrradstraßen ohne Angabe von Gründen jahrelang blockiert. Weder im Baudezernat noch in der Straßenverkehrsbehörde sah sich der ADFC in seiner ehrenamtlichen Mitarbeit respektiert und ernst genommen. Die Sitzungen gerieten zur ehrenamtlichen Zeitverschwendung. Zeit für eine Notbremse und das Signal, dass etwas im Argen liegt.

Der neue Erste Bürgermeister Fabian Müller, seit September 2021 im Amt, verstand schnell, dass der AK Rad und darin auch die Mitarbeit des ADFC wichtig sind. Unser Vorschlag, den Arbeitskreis um zusätzliche Mitglieder

zu erweitern, um weitere Meinungen einzubeziehen, griff er gerne auf.

Der ADFC ist deshalb wieder motiviert zur Mitarbeit im AK Rad, erwartet aber, dass darin auch die relevanten Themen besprochen werden.

Die gewünschte konstruktive Zusammenarbeit hat aber noch Potential: Die Straßenverkehrsbehörde traf ihre fragwürdige Entscheidung, den Antrag aus dem Gemeinderat abzulehnen, die Windhager Straße zur Fahrradstraße umzuwidmen, alleine und ohne den AK Rad anzuhören oder das Thema dort zu erwähnen. Auch die zukünftige Radverkehrsführung der provisorischen Umgestaltung der Friedrichstraße, die im Frühjahr 2023 begonnen werden sollte, war 2022 kein Thema. Wir hoffen, dass der AK Rad sich mit der neuen Besetzung zu einem anerkannten Gremium entwickelt. Die Verwaltung sollte anerkennen, dass die ehrenamtlichen Teilnehmer einen Anspruch darauf haben, auch in wichtige und politisch heikle Themen rechtzeitig eingebunden zu werden.

Dass die Entscheidungen letztendlich dem Gemeinderat obliegen, ist selbstverständlich, doch die Empfehlungen des AK Rad sollten auch in den Gremien des Gemeinderates zukünftig wieder mehr Gewicht haben. (bg)

Stadtbahnhof im Krisenmodus

Die lang ersehnte Modernisierung des Stadtbahnhofs ist seit 2022 in vollem Gange. Leider wird es kein Vorzeigebahnhof werden, denn es gab nie politische Mehrheiten, aus dem städtischen Haushalt mehr in den Bahnhof zu investieren als nötig. Der Blick nach Vorarlberg hätte ausgereicht um zu sehen, welche Qualität möglich ist, wenn sich Kommunen für ihren Bahnhof engagieren.

Der Umbau eines Bahnhofs im laufenden Betrieb gehört sicher zu einer der schwierigsten Aufgaben. Einschränkungen für Fahrgäste sind unvermeidlich, so kam es erwartungsgemäß zu Problemen beim Aufzug am Gleis 1, der länger als geplant nicht funktionsfähig war, was für mobilitätseingeschränkte Personen ein sehr großes Problem darstellte.

Unfähigkeit und Dilettantismus der verantwortlichen Baufirmen zeigte sich

aber bei der provisorischen Fahrrad-Schieberille am Gleis 1. Oben an der Treppe angekommen endete die Schieberille plötzlich und das Rad musste die letzten Stufen getragen werden. Unglaublich. (bg)



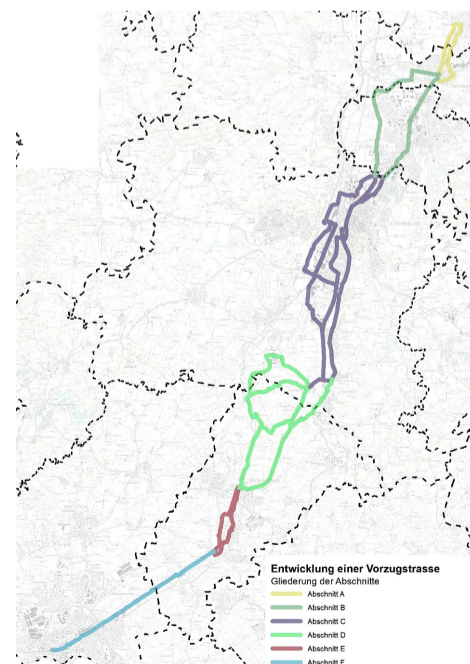
Was nützt eine Fahrrad-Schieberille, wenn sie nicht durchgehend benutzbar ist? (bg)

Radschnellweg vom Tisch

Seit 2019 liegt die Machbarkeitsstudie des Regionalverbands für eine Radschnellverbindung von Ravensburg/Weingarten nach Friedrichshafen vor. In Weingarten, Ravensburg und Mckenbeuren wird seither geplant, diskutiert, gestritten, geplant...

In Friedrichshafen schien der südliche Abschnitt der Trasse stets klar, denn der Radschnellweg sollte neben den Gleisen der Südbahn, wo frühere Gleise nicht mehr benötigt werden, von Löwental zum Stadtbahnhof verlaufen. Diese Planung wurde schon 2009 vom damaligen Baubürgermeister Köhler propagiert und ins städtische Radverkehrskonzept aufgenommen.

Ende 2022 kam die Hiobsbotschaft: Die Bahn ist nicht mehr bereit, die Fläche auf dem Bahnkörper für den Radschnellweg zur Verfügung zu stellen! Damit ist der Radschnellweg in Friedrichshafen nicht mehr realisierbar. Alternative Strecken sind nicht vorhanden, und auf bestehenden Radwegen im Stadtgebiet kann die notwendige Qualität eines Radschnellweges nicht erreicht werden. (bg)



Der Plan aus der Machbarkeitsstudie von 2019 zeigt die untersuchten Varianten für die Trasse der Radschnellverbindung. In Friedrichshafen gab es keine Varianten, denn die Trasse an der Flughafenstraße und am Bahndamm schien gesetzt. (via)



Aus der Windhager Straße sollte gemäß Antrag aus dem Gemeinderat eine Fahrradstraße werden. Die Straßenverkehrsbehörde lehnte es ab, ohne den AK Rad anzuhören. (bg)

Fahrraddemo für eine kinderfreundliche Verkehrspolitik

Am 24. September radelten 80 Kinder, Jugendliche und Erwachsene bei der zweiten Auflage der Familien-Fahrraddemonstration „Kidical Mass“ durch Friedrichshafen. Organisiert wurde die Veranstaltung von engagierten Eltern und dem ADFC. Deutschlandweit nahmen im Jahr 2022 200 Städte an der Kidical Mass teil.

Zur Demonstration in Friedrichshafen kamen viele fahrradbegeisterte Familien und alle, die sich eine Stadt wünschen, in der sich Kinder und Jugendliche sicher und selbstständig im Straßenverkehr bewegen können. Der Zug wurde von der Polizei begleitet und fuhr durch zahlreiche Hauptstraßen in der Innenstadt, um auf das Anliegen aufmerksam zu machen.

Laut Statistik des Bundesverkehrsministeriums werden 43 Prozent der Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. „Das muss sich ändern! Wir wollen,

dass sich Kinder sicher und selbstständig mit dem Fahrrad in unserer Stadt bewegen können“, fordert Neele Onnen vom Organisationsteam. Bürgermeister und Verkehrspolitiker sollen aufwachen und die Bedürfnisse der nächsten Generation im Verkehr endlich ernst nehmen.

Die Organisatoren hoffen besonders in der Friedrichstraße, aber auch an wichtigen Schulrouten, auf ein Konzept, das Menschen und nicht Autos in den Fokus rückt. Besonders Kinder und Jugendliche würden davon in vielerlei Hinsicht profitieren. (bg)

Infos unter www.kinderaufsrad.org



80 Kinder, Jugendliche und Erwachsene radelten am 24. September bei der „Kidical Mass“ durch Friedrichshafen. (bg)

„Fahrradbusse“ gestartet

Zum Auftakt von STADTRADELN in Friedrichshafen startete auch der „Fahrradbus“: Schüler radeln mit Lehrern, Eltern und Fahrradfreunden gemeinsam zu Schule. Die Kooperation des Graf-Zeppelin-Gymnasiums, des Karl-Maybach-Gymnasiums mit der Evangelischen Kirchengemeinde und dem ADFC ging erstmals an den Start. Was in Deutschland auch „Schulradler“ oder „Fahrradbus“ genannt wird, heißt in Spanien „Bicibus“ und in England „Bike Bus“. Ziel ist es immer, den Schulweg gemeinsam mit dem Fahrrad zu fahren, denn das macht

Spaß, ist sicherer und ein Beitrag zum Klimaschutz.

Neele Onnen, Lehrerin am GZG, hatte die Aktion in Friedrichshafen angestoßen und mit Kolleginnen und Kollegen organisiert: „Mit dem Fahrrad zu Schule zu fahren sollte eigentlich selbstverständlich sein, doch viele Schüler werden mit dem Auto gebracht. Gewohnheiten werden früh gefestigt, und wer schon als Kind Alltagsstrecken radelt, wird dies mit großer Wahrscheinlichkeit auch als Erwachsener tun. Wir wollen dafür werben, dass mehr Kinder mit dem Rad zur Schule fahren. Gerade in der Gruppe ist das viel motivierender.“

An den drei Tagen der Aktion konnten sich Schüler auf insgesamt sieben Routen einer Gruppe anschließen: Immenstaad, Langenargen, Meckenbeuren, Oberteuringen, Kitzenwiese, Ettenkirch und Markdorf waren die Startpunkte, unterwegs gab es mehrere Haltepunkte, wo man dazu stoßen konnte. Beim Schulzentrum in der Innenstadt an der Alten Festhalle endeten die „Fahrradbusse“ rechtzeitig vor der ersten Stunde.

Nun ist die Initiative von Lehrern und vor allem von den Eltern gefragt, diese tolle Aktion weiterzuführen. Ideal wäre es, wenn die „Fahrradbusse“ nach den Sommerferien für die Fünftklässler auf ihrem neuen Schulweg angeboten werden könnten. (bg)



Gemeinsam zur Schule radeln macht mehr Spaß als alleine. (bg)



Ein „Fahrradbus“ mit Schülern, Eltern und Lehrern radelt von Immenstaad zur Schule nach Friedrichshafen. (bg)

Gebrauchtmarkt nach 2 Jahren Pause

2022 konnten nach zwei Jahren Pause endlich wieder Fahrrad-Gebrauchtmärkte durchgeführt werden.

Der Häfler Frühjahrs-Gebrauchtmarkt war auf den 21. Mai gelegt worden, also später als bisher, um den Außenbereich der Alten Festhalle nutzen zu können. So wurde die Wartefläche für die Kaufinteressenten in den Außenbereich verlegt und der Parcours zum Probefahren auf dem Parkplatz vergrößert. Damit stand für die Besucher und auch die Helfer des ADFC mehr Platz zur Verfügung und es konnten größere Abstände ermöglicht werden. Mit 254 angebotenen Fahrrädern war die Festhalle gut gefüllt. 130 Fahrräder wechselten den Besitzer. Insgesamt waren das Angebot und die Nachfrage geringer als bei den Märkten vor

Corona, für die Käufer bedeutete dies aber eine entspannte Atmosphäre und erleichterte die Suche nach einem geeigneten Fahrrad.

Der Gebrauchtmarkt in Tettngang, der traditionell mit dem Grünen Ortsverband organisiert wird, war zuvor am 7. Mai deutlich weniger frequentiert. Beim Herbstmarkt in Friedrichshafen am 22. Oktober war ebenfalls eine geringere Nachfrage festzustellen.

Zwei Jahre Pause von einer gewohnten Veranstaltung scheint nicht spurlos an den Menschen vorbeigegangen zu sein. Der ADFC hatte eigentlich mit einem großen Ansturm gerechnet, um gebrauchte Fahrräder zu verkaufen, denn während der Pandemie war die Nachfrage nach neuen Fahrrädern größer als zuvor. (bg)



Beim Fahrrad-Gebrauchtmarkt am 21. Mai in der Alten Festhalle in Friedrichshafen war mit einem neuen Konzept mehr Platz für die Besucher vorgesehen. (bg)

Der Code ist in

Die Fahrrad-Codierung erfreut sich im Bodenseekreis seit 1996 großer Beliebtheit. Im Jahr 2022 wurden 109 Fahrräder codiert.

2023 stellen wir vom System des Gravierens um auf ein neues Verfahren: Der Zahlencode wird zukünftig in den Rahmen „genagelt“. Für die Kunden bedeutet das weniger Wartezeit und für die aktiven Mitglieder weniger Arbeit. Wer Lust hat, bei Codieraktionen mitzuarbeiten, Roland Merz freut sich auf Unterstützung. (bg)



Roland Merz beim Codieren. (bg)

codieren-bodenseekreis@adfc-bw.de

Rückblick auf unsere Touren 2022



Am 8. Mai ging es von Friedrichshafen durch das Salemer Tal und über Owingen zum Haldenhof oberhalb von Sipplingen mit dem wunderbaren Ausblick auf den Bodensee. Die Rückfahrt erfolgte über Hödingen und Überlingen. (mab)



Zum Fünfländerblick in die Schweiz führte die Tour am 12. Juni. Von Romanshorn über Rorschach wurde der Aussichtspunkt 500 Meter über dem See erreicht. Auf der Rückfahrt passierte die Gruppe die Fahrrad-Zählstelle in Lochau (rechts im Bild). (mab)



Die Tour am 18. September startete in Lindau, ab Bregenz brachte die Bergbahn die Radler auf den Pfänder. Über Scheidegg und Röthenbach wurde die Badwirtschaft Malleichen zur Einkehr angesteuert. Der Rückweg ging übers Leiblachtal nach Lindau. (bg)



Beim Ausklang der monatlichen Feierabend-Rennradtouren ab Tettngang erkundete die Gruppe am 23. September wieder die kleinen Sträßchen im hügeligen Hinterland der Hopfenmetropole. (mab)



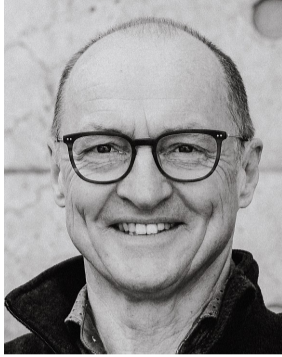
Bei der Fahrt ins Blaue, der traditionellen Abschlusstour des Kreisverbandes Bodenseekreis, führte die Route am 9. Oktober von Friedrichshafen zur Argen. Flussaufwärts ging es Richtung Allgäu und in einem Bogen zurück zum Bodensee. (mab)



Seit 2003 werden in Friedrichshafen alle zwei Wochen am Freitag die gemütlichen Feierabendtouren angeboten. Bei den Rundtouren von 20 bis 30 Kilometern Länge ist stets eine gemeinsame Einkehr vorgesehen. (bg)

... Fortsetzung des Interviews von Seite 1

Löffler: Die Verkehrsverbände werden notwendiger denn je sein – siehe Verkehrswende. Sie kümmern sich vor Ort um Bürgerinnen und Bürger, um die Fahrgäste und bieten vielfältige ÖPNV-Dienstleistungen im ÖPNV an wie z.B. Marketing / Öffentlichkeitsarbeit, Fahrplan- und Echtzeitdaten, E-Ticketing, Einnahmenclearing und vieles mehr. Das Deutschlandticket unterstützt die Attraktivität des ÖPNV enorm, aber es ist nicht „der“ ÖPNV. Darüber hinaus wird es ja auch künftig viele ÖPNV-Nutzer geben, die nur gelegentlich Bus und Bahn fahren und kein Deutschlandticket wollen. Und gerade jetzt erleben wir: Immer wenn es für den Fahrgast einfacher wird, werden die Anforderungen im Hintergrund komplexer. Dafür braucht es weiterhin Kümmerer – und genau das ist unser Auftrag. Wenn die Politik neben den Tarifaussfällen des Deutschlandticket auch das Bedienungsangebot und die Infrastruktur künftig deutlich stärker fördert, haben wir gute Karten. Aber das Engagement darf



nicht nachlassen, denn die erwartete positive Wirkung aller Maßnahmen benötigt viele Jahre.

ADFC: Welche Rolle sollte nach Ihrer Einschätzung der ADFC bei der Verkehrspolitik zukünftig einnehmen?

Löffler: Die Interessen der Radfahrenden weiter kräftig zu vertreten, halte ich für unabdingbar. Häufig erleben die Radfahrenden, dass der Autoverkehr Sieger im Verteilungskampf der Verkehrsflächen bleibt, egal ob als Fahrzeug oder als Stehzeug. Hier ist der ADFC als Lobby der Praktiker, aber auch der Fachleute gefordert – mehr denn ja. Bahn, Bus, Fahrrad, zu Fuß gehen nenne ich eine „intelligente“ Verkehrsmittelwahl, und wenn's sein muss auch mal das Auto. Der ADFC ist wichtig, um viel mehr Menschen zur ressourcenschonenderen Mobilität zu motivieren. Deutlich mehr Radverkehr ist machbar und hilft ganz konkret, unsere Erde als bewohnbaren Ort zu erhalten. Und sie ist das beste Fahrradparadies, das wir haben... ■

Der Kreisverband Bodenseekreis

Der Kreisverband Bodenseekreis wurde im Jahr 1991 gegründet und ist seither stetig angewachsen, zum Jahresbeginn 2023 zählten wir 920 Mitglieder. Das Geheimnis des Erfolgs liegt im Engagement der vielen Mitglieder und in der Vielfältigkeit unseres Angebots. Es wird zunehmend anerkannt, dass der ADFC die relevante Lobby für den Radverkehr ist. Im ADFC ehrenamtlich mitzuarbeiten bedeutet, mit Gleichgesinnten zusammen zu sein, Aktionen zu organisieren oder Erfolge für die Verkehrswende zu erstreiten. Auch neuen Themen sind keine Grenzen gesetzt. Haben Sie Ideen für Aktivitäten mit Kindern und Jugendlichen, möchten Sie Radtouren leiten oder in Ihrer Gemeinde etwas für den Radverkehr bewegen? Dafür

bietet der ADFC das Netzwerk und die fachliche Unterstützung. Auch im Vorstand des Kreisverbands gibt es interessante Aufgaben. Möchten Sie in einem kleinen Team Verantwortung übernehmen und die Richtung des Kreisverbands mitbestimmen? Haben Sie eine Affinität für Zahlen und für ein gut gefülltes Vereinskonto? Ab Herbst 2023 wird ein Vorstandsmitglied für die Finanzen gesucht, da Kassenwart Otto Remmert sein Amt abgeben wird. Bei Interesse, auch unverbindlichen Fragen, freuen wir uns über einen Anruf oder eine Mail. (bg)

Kontakt:
[Bernhard Glatthaar, Tel. 07541/28129](mailto:bernhard.glatthaar@adfc-bw.de)
bernhard.glatthaar@adfc-bw.de

Impressum

Radler am See

Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis

Ausgabe 30, 2023

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), Otto Remmert (or), Udo Rapp (ur), Margarete Bareis (mb), Johannes Waltenberger (jw), Martin Hulin (mh), Ralf Seuffert (rs), Karl-Heinz Störk (khs)



Fotos / Grafiken:

Bernhard Glatthaar (bg), Hans Schöpf (hs), Daniel Hegele (dh), Otto Remmert (or), Karin Wiech Gemeinde Kressbronn a. B. (kw), CC-BY-SA 4.0 international OpenBikeSensor / pepo (pe), Open Street Map (osm), Leon Kirm (lk), Markus Leser (ml), Rebecca Mennig (rm), Hermine Städele (hes), Jörg-Peter Rau mit freundlicher Genehmigung des SÜDKURIER (jpr), Oliver Hanser (oh), Roland Lindenthal (rl), Karl-Heinz Störk (khs), Planungsbüro VIA Köln (via), Markus Barthold (mab)

Anzeigen: Brigitte Seebeck

Layout: Bernhard Glatthaar

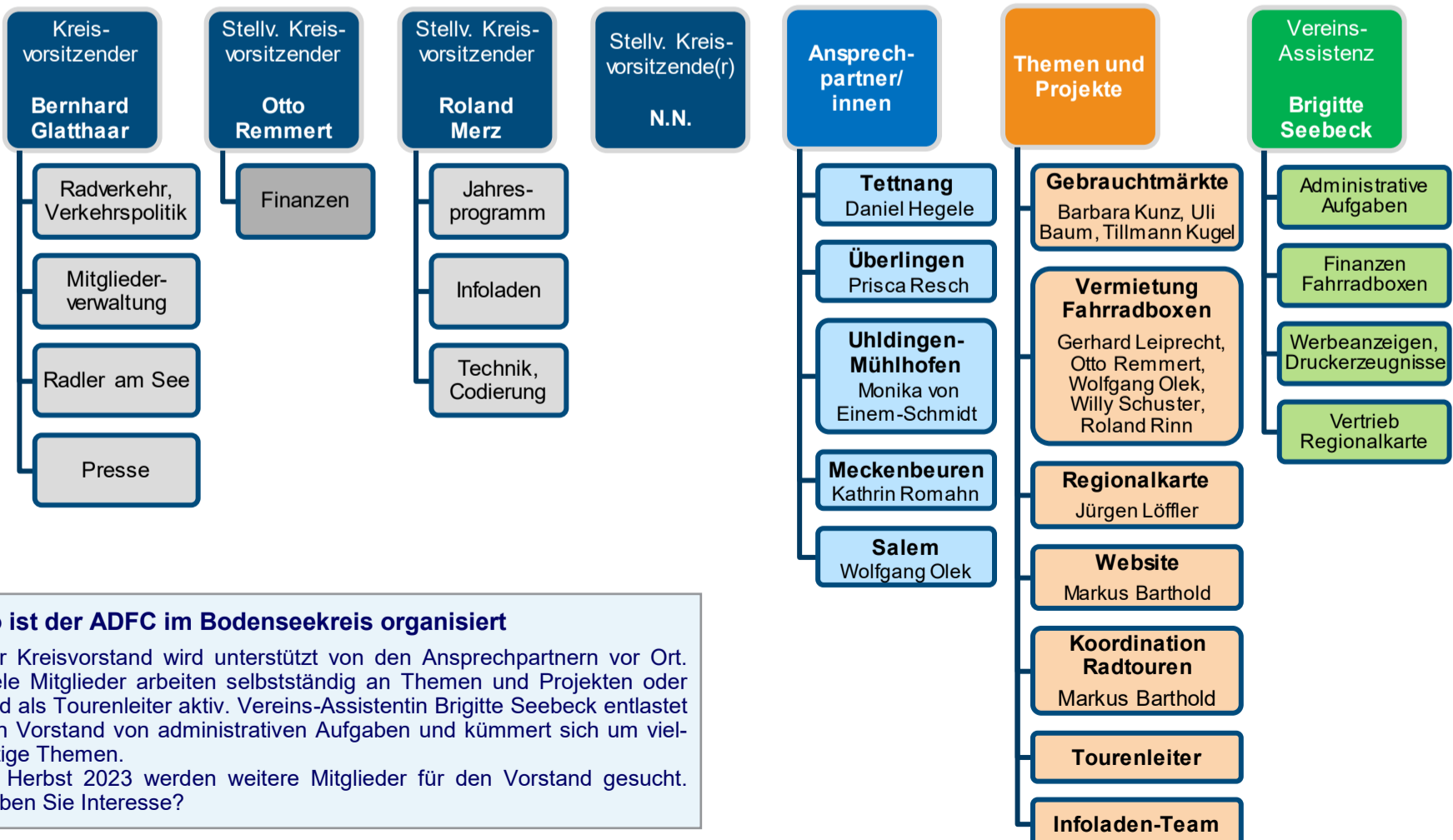
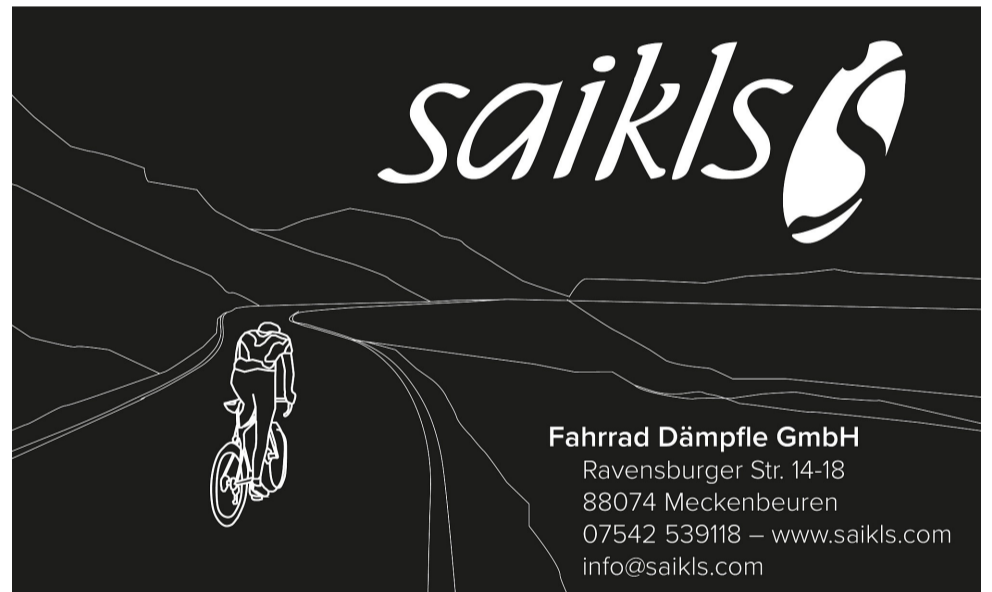
Druck: Druckhaus Müller

Auflage: 1900

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

„Radler am See“ zum Download:

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



So ist der ADFC im Bodenseekreis organisiert

Der Kreisvorstand wird unterstützt von den Ansprechpartnern vor Ort. Viele Mitglieder arbeiten selbstständig an Themen und Projekten oder sind als Tourenleiter aktiv. Vereins-Assistentin Brigitte Seebeck entlastet den Vorstand von administrativen Aufgaben und kümmert sich um vielfältige Themen. Im Herbst 2023 werden weitere Mitglieder für den Vorstand gesucht. Haben Sie Interesse?