

Tatort benutzungspflichtiger Radweg

Gefährliche Radwege, rechtswidrige Vorschriften und Selbstjustiz per Stoßstange – (k)ein Zusammenhang?
 Persönliche Erfahrungen von Rainer Mai

Darüber muss ich aktuell verschärft nachdenken, nachdem ich neulich von einem „Gelben Engel“ nach den Regeln der Prollkunst „gemäßregelt“ wurde.

Das dreifaltige Grundproblem ...

Der Verordnungsgeber (Vater Staat) erfand 1934 die Radwegbenutzungspflicht – eine von wenigen historischen Regeln, die uns aus dieser denkwürdigen Epoche noch erhalten geblieben sind. Der Sinn dieser Vorschrift ist, die armen Radfahrer vor Unfallrisiken zu schützen. Und weil viele Radfahrer offenbar so dumm sind, diesen Schutz nicht zu akzeptieren und unvernünftigerweise auf der Fahrbahn, vulgo „Straße“, fahren (besonders radikale Exemplare behaupten sogar, sie fühlten sich durch die schönen Radwege behindert oder gar gefährdet!), muss man sie zu ihrem Glück zwingen. Wo kämen wir da auch hin, wenn jeder sich so verhalten würde, wie er/sie es für richtig und sicher hält?



Destructive Unkenrufer hingegen behaupten, der Benutzungszwang sei nicht der Unfähigkeit der Radfahrer, Gefahren zu erkennen und richtig zu handeln, zu verdanken, sondern dem Wunsch der Autolobby, die Radfahrer von der Straße zu vertreiben, damit sie den Autos nicht im Weg seien. Die geschützten Radfahrer würden gar nicht geschützt, sondern bloß verdrängt, im Sinn von „Rad weg“ – weg von der Fahrbahn, sie hätten selbst nur Nachteile dadurch. Radfahrer seien so schlau, selbst zu entscheiden, wo sie am besten und am sichersten fahren, deshalb sei die Benutzungspflicht ersatzlos abzuschaffen. Glücklicherweise werden diese abstrusen Forderungen bisher nur von den wenigen, bekanntlich unzurechnungsfähigen, Benutzern des

falschen Verkehrsmittels Fahrrad erhoben, zum Beispiel von der Bundeshauptversammlung des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs.

Aber es kommt noch dicker: Falschdenkende dieser Sorte behaupten sogar, die Kommunen würden massenhaft gefährliche und unzureichende Radwege als benutzungspflichtig deklarieren, zwecks „Rad weg“, und dabei rechtswidrig handeln. Unter bestimmten Umständen sei es Radfahrern sogar erlaubt, den schönen Radweg (oh Schreck!) nicht zu benutzen. Solche Meinungen werden allen Ernstes von irrelevanten Randgruppen wie Radfahrern, Verwaltungsgerichten, Verkehrsrechtsexperten und dergleichen geäußert!

Zum Glück gibt es noch das gesunde Rechtsempfinden des

Angemessene Fahrweise: Schritttempo, mit den Beinen rudern, immer hübsch auf die Autotüren achtend

Foto: Rainer Mai

normalen (also autofahrenden) Volkes, das aufsässigen Radfahrern den Marsch bläst und sie notfalls mit klaren Argumenten – eine Tonne Auto gegen 80 Kilo Radfahrer hat bekanntlich immer recht, nicht nur moralisch – dahin schiebt, wo sie hingehören: auf die schönen, sicheren Radwege, die wir schließlich extra und nur für sie gebaut haben. Wer uneinsichtig ist, bekommt den Volkszorn zu spüren. Im Sinn des Staats, der Gemeinde und der armen, von solchen Asozialen behinderten Autofahrer. Die Gesetze und *weiter auf Seite 3*

Adressfeld
 Hier könnte z.B. auch Ihre Anschrift stehen.
 FRANKFURT aktuell erscheint alle zwei Monate und bringt viel Wissenswertes für RadlerInnen aus und um Frankfurt am Main.
www.adfc-Frankfurt.de

Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt am Main e.V.
Donnerstag, 28. Februar 2002, 19.30 Uhr
Bürgerhaus Bornheim, Arnsburger Str. 24, Clubraum 2
 Die Tagesordnung ist in FRANKFURT aktuell Nr. 6/2001, Seite 20, nachzulesen.

nicht vergessen!



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

ADFC Frankfurt am Main e.V.

Vorstand: Hinrich Garrels, Bertram Giebeler, Lothar Hennemuth, Jürgen Johann, Klaus Konrad, Anne Wehr

Kassenwart: Jean Coquelin

ADFC Frankfurt am Main e.V. und Infoladen:

ADFC Frankfurt am Main, Fichardstraße 46, 60322 Frankfurt am Main
☎ 069/94 41 01 96 · Fax: 069/94 41 01 93
www.ADFC-Frankfurt.de, Kontakt@adfc-frankfurt.de

Öffnungszeiten:

Montag-Freitag: 17.15 - 19.00 Uhr
Samstag (März – Okt.): 11.00 - 13.00 Uhr

Kontoverbindung:

Frankfurter Volksbank, Frankfurt, Kto.-Nr. 77 111 948, BLZ 501 900 00

Kontakte für die Arbeitsgruppen

Redaktion FRANKFURT aktuell:
Ralf Haselhorst
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

AG Kartografie:
Wolfgang Preisung,
Matthias Munke
karten@adfc-frankfurt.de

AG Technik: Ralf Paul
technik@adfc-frankfurt.de

AG Touren: Johannes Wagner,
Jürgen Johann
touren@adfc-frankfurt.de

AG Verkehr: Verkehrspolitischer
Sprecher: Fritz Biel
verkehr@adfc-frankfurt.de

AG KlauNix: Alfred Linder
klaunix@adfc-frankfurt.de

AG WWW: Fritz Biel, Oliver
Ramstedt, Michael Samstag,
Eckehard Wolf
www@adfc-frankfurt.de

Frauengruppe: Christina Romeis

Infoladengruppe: Gisela Schill
info@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen:

Bockenheim/Westend:
Christina Romeis,

Frankfurt-West:
Christian Kümmerlen,
Nordwest: Petra Honermann

E-mail, Telefon, Fax

Fritz Biel
FritzBiel@adfc-frankfurt.de
☎ ISDN 069/52 95 74
PC-Fax: 069/95 29 73 53

Jean Coquelin ☎ 069/45 99 17

Hinrich Garrels ☎ 069/63 25 94

Bertram Giebeler
Bertram.Giebeler@adfc-frankfurt.de
☎ 069/59 11 97

Ralf Haselhorst
Ralf.Haselhorst@adfc-frankfurt.de
☎ 0 61 71 /97 94 19
Fax 0 61 71 /97 94 21

Lothar Hennemuth
Lothar.Hennemuth@adfc-frankfurt.de
☎ 069/49 68 94

Petra Honermann
☎ 069/51 68 26

Jürgen Johann ☎ 069/76 29 28

Klaus Konrad
klaus.konrad@adfc-frankfurt.de
☎ 069/30 61 55
Fax: 069/30 85 28 79

Christian Kümmerlen christian.kuemmerlen@adfc-frankfurt.de
☎ 069/30 27 95

Alfred Linder
Alfred.Linder@adfc-frankfurt.de
☎ 069/53 32 53
Fax: 069/52 04 08

Ralf Paul ☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung
Wolfgang.Preisung@adfc-frankfurt.de
☎ 069/75 84 96 80

Oliver Ramstedt
Oliver.Ramstedt@adfc-frankfurt.de
☎ 069/46 52 63

Christina Romeis
☎ 069/74 84 68

Michael Samstag
Michael.Samstag@adfc-frankfurt.de
☎ 069/61 87 33
Fax: 069/61 72 44

Gisela Schill ☎ 069/670 11 14

Johannes Wagner
Johannes.Wagner@adfc-frankfurt.de
☎ 069/47 77 27

Anne Wehr
Anne.Wehr@adfc-frankfurt.de
☎ 069/59 11 97

Eckehard Wolf
Eckehard.Wolf@adfc-frankfurt.de
☎ 069/95 78 00 92
Fax: 069/95 78 00 93

Editorial

Die/der geneigte Leser/in kann sich angesichts des fertigen Heftes sicherlich kaum vorstellen, wie schwierig es ist, ein solches zu produzieren.

Wir meinen damit nicht die Mühsal, die es bereitet, Artikel zu sammeln und zu schreiben, Fotos zu machen und zu Scannen, das Layout zu erstellen und schließlich das komplette Heft zusammen zu bauen.

Nein, manchmal müssen wir auch als Psychologen tätig werden, nämlich immer dann, wenn es daran geht, gelieferte Artikel zu kürzen (wer sieht sein Kunstwerk schon gern verändert) oder wenn Artikel aus Platzgründen aufs nächste Heft verschoben oder ganz gestrichen werden müssen.

Gelegentlich sind wir auch Vermittler, wenn Personen über Themen berichten möchten, die gar nicht in ihrem „Zuständigkeitsbereich“ liegen. Da gilt es dann Kontakte herzustellen und Kompromisse zu finden.

Wir geben zu, dass dies nicht unsere Lieblingstätigkeiten sind und wir hier in der Vergangenheit gelegentlich auch etwas unsensibel vorgegangen sind, aber offensichtlich werden wir auch hier besser. So erreichte uns neulich folgendes „Kompliment“:

„Die Prämissen ([...]) des diplomatischen Geeieres des Redaktionsteams gefallen mir zwar nicht – aber das Eiern selbst ist qualifiziert.“

Da nehmen wir doch mit Stolz und Freude zur Kenntnis, dass wir auch auf Gebieten besser werden, die nach unserem Selbstverständnis nicht gerade zu den Kernkompetenzen einer Redaktion gehören.

Ansonsten hoffen wir, dass alle Fahrradbegeisterten und insbesondere alle ADFCler/innen einen guten Rutsch ins neue Jahr gehabt haben und wünschen ein schönes neues Radeljahr 2002.

Euer Redaktionsteam

Inhalt

- 1 **Tatort benutzungspflichtiger Radweg**
- 2 **Editorial, Kontakte**
- 5 **Wunsch an das Straßenverkehrsamt**
- 7 **Was ist das Ziel?**
- 8 **Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt**
Journal Frankfurt empfiehlt: Den ADFC-Infoladen
Kartographie-Treff ■ frankfurt aktuell muss unter die Leute...
- 9 **Termine, Treffpunkte, Ortsbeiräte**
- 10 **Geburtstag im Kirchen Keller: über 10 Jahre Technik-AG**
- 12 **ADFC Bad Vilbel: Zum Brenner ■ Radwegeverbindung nach Gronau**
Schulstraße in Bad Vilbel
- 13 **Zugverbindung von Dresden nach Frankfurt/Main**
- 14 **Schwalbach – für Radfahrer Stadt der Abenteuer und Geheimnisse**
- 15 **ADFC-Forum 15. – 17.02.2002 in Oberwesel**
Kunst in frankfurt aktuell
- 16 **Korsika – Gebirge im Meer, Teil 3**
- 18 **Bodewig: Bund stärkt Verkehrsmittel Fahrrad (Pressemitteilung)**
Leserbrief ■ Impressum
- 19 **BIKE-POINT sucht gebrauchte Fahrräder**
- 20 **Tourenprogramm 2002 ■ Aktionen, Codierungen in Frankfurt**

Tatort...

(Fortsetzung von Seite 1)

Rechtsvorschriften tun diese Notwehr nicht nur ausdrücklich erlauben, sie fordern wehrhafte Bürger sogar dazu auf.

Wehret den Anfängen. Die Kultur des Abendlands steht auf dem Spiel! Aktivität ist gefragt. Das folgende aktuelle Beispiel zeigt vorbildlich, wie der Staat, die Gemeinde und ein couragierter Autofahrer unser aller gesundes Rechtsempfinden mit vereinten Kräften durchsetzen können.

Tatort Nummer Eins...

ist ein benutzungspflichtiger Radweg der übelsten Sorte: Saalburgallee, Richtung Osten, zwischen Ringelstraße und Wittelsbacherallee. Der Radweg ist viel zu schmal: Theoretisch etwa 90 Zentimeter. Weil aber beidseitig Autos bündig bis an den Radweg geparkt sind, links auf der Straße am Bordstein (legal), rechts auf dem Gehweg (illegal, aber systematisch geduldet, z.B. parkt dort ein Geschäft seinen Lastenanhängen, per Kette an eine Straßenlampe angeschlossen, seit 10 Jahren rund um die Uhr), bleibt zwischen den Außenspiegeln nur eine Restbreite von etwa 70 Zentimetern zum Durchfahren – von noch engeren Verhältnissen durch gelegentliche Auf-dem-Radweg-Parker nicht zu reden.

Breit genug? Meine Beobachtung: Trainierte Fahrkünstler mit schmalen Lenkern kommen da noch durch. Aber was ist, wenn auf einer Seite plötzlich eine Autotür aufgeht? Geht sie ganz auf, bleibt Breite 0 (in Worten: Null). Aber selbst wenn sie nicht normal, sondern vorsichtig geöffnet wird, um nur den Kopf rauszustrecken und zu schauen, ob der Radweg frei ist, reicht der Platz nicht mehr aus: Pech gehabt, dann ist auch für ausgesprochene Fahrkünstler die Spießrutenfahrt zu Ende, der Aufprall reißt die Tür dann ganz auf.

„Aber das Risiko ist doch klein?“ – Nein: Die Auswertung der großen ADFC-Fahrradumfrage des ADFC Frankfurt 1995 zeigte, dass der Crash in geöffnete Autotüren eine der häufigsten lokalen Unfallursachen ist. Aus meiner Praxis als

Fahrrad-Sachverständiger weiß ich das auch, und kenne die Folgen: Totalschäden, weil Rahmen und Gabel gestaucht. Verletzungen sind die Regel, bisweilen schwere. Mindestens ein Unfall dieser Sorte endete auf dem Friedhof.

„Aber man kann solche Unfälle doch durch Vorsicht vermeiden?“ – Auf der Straße kein Problem, wenn man nicht den Fehler macht, zu weit rechts zu fahren, im Aufklappbereich der Autotüren. Auf den meisten hiesigen schmalen Radwegen mit daneben de facto (ob legal oder illegal-geduldet, spielt sicherheitstechnisch keine Rolle) geparkten Autos ist das nicht möglich, weil neben dem notwendigen Sicherheitsabstand (Aufklappbereich, etwa 1 Meter) nicht genug Platz zum Durchfahren bleibt. Die Benutzer des Tatort-Radwegs in der Saalburgallee, ihre Lenker durch den engen Spalt zwischen den zwei Autoreihen quetschend, können sich überhaupt nicht schützen. Sie können nicht mal sehen, ob jemand im Auto sitzt, weil sie nur das Dach von oben sehen. Aber selbst wenn die Dächer aus Glas wären, könnten sie gar nicht – auf beiden Seiten gleichzeitig – darauf achten, weil sie konzentrationsmäßig bereits ohne aufgehende Autotüren überfordert sind (Steuerkunst in der hohlen Gasse, Fußgängern und fahrenden Autos ausweichend, siehe Fotos).

Ist der Tatort legal?

Das ist eine Frage für diejenigen Rechtsexperten, die sich in die teilweise wirren und widersprüchlichen Vorschriften und Urteile zum Thema „Radwege“ eingearbeitet haben und sich mit den verzwickten Details auskennen. Nur sie können das, für gewöhnliche Autofahrer, Radfahrer und Polizisten ist diese Materie viel zu kompliziert. Aber auch diese wenigen Experten scheinen diese Kunst kaum zu beherrschen – jedenfalls vertreten sie gewöhnlich verschiedene, aber immerhin wohlbegründete Meinungen. Als Nicht-Jurist kann ich nur meine Laien-Interpretation wiedergeben, wie ich das bisher verstanden habe (Experten mögen mich ggf. korrigieren), und meine Laien-Meinung dazu: Der Tatort ist eine illegale Veranstaltung...

Die Straßenverkehrsbehörde (StVB, in Frankfurt das Straßenverkehrsamt) ist für die Verkehrssicherheit vor Ort zuständig. Unter anderem entscheidet sie über die Zulässigkeit und (ggf.) Benutzungspflicht von Radwegen. Die sog. Verkehrssicherungspflicht verpflichtet die StVB, Gefahrenquellen zeitnah zu beseitigen, im Rahmen ihrer Möglichkeiten natürlich. Beispielsweise sollte sie einen offenkundig gefährlichen Radweg nicht zulassen – und schon gar nicht als benutzungspflichtig deklarieren.

Die seit 1997 geltende StVO-Fassung schreibt erstmals Mindestanforderungen für benutzungspflichtige Radwege vor. In den dazugehörigen Verwaltungsvorschriften (VVV) steht unter anderem, dass die „lichte Breite“ (zwischen aufragenden festen Hindernissen) mindestens 1,50 Meter breit sein muss. Mindestens, wohlgemerkt. Diese Breite bezieht sich nicht auf irgendeinen beliebigen Ort, wo man ein blaues Schild hinstellen kann, sondern laut VVV auf „eine für den Radverkehr bestimmte Fläche.“ Der Ein- und Aussteigebereich direkt neben parkenden Autos kann nicht für den Radverkehr bestimmt sein, weil zum Radfahren nicht geeignet. Also braucht man Schutzzonen beidseitig des mindestens 1,50 Meter breiten Radwegs, die m.E. 1 Meter breit sein sollten (wer meint, das sei zu viel, kann ja mal an Autos nachmessen). Für die Anordnung der Benutzungspflicht in der Saalburgallee wäre also ein Lichtraum von 3,50 Meter erforderlich – mindestens. Das ist deutlich mehr als die vorhandenen 0,70 Meter!! Aber selbst wenn die StVB es für zulässig halten sollte, den Tür-Aufklappbereich als „Radverkehrsfläche“ zu deklarieren (eine Einstellung, die ich für fahrlässig halte): Auch 1,50 Meter sind deutlich mehr als 0,70 Meter. Die Mathematik sagt: 0,80 Meter zu wenig.

In Hamburg und Berlin haben Betroffene gegen die Benutzungspflicht zu schmaler Radwege Widerspruch eingelegt, und nach Abweisung der Widersprüche (was zu erwarten war: nur wo Beton draufsteht, ist auch Beton drin) dagegen geklagt. In Hamburg sind weitere Widersprüche und Klagen anhängig.

Zwischenergebnisse: Ein Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin (http://bernd.sluka.de/Radfahren/Novelle/urteile/vg_berlin.html) und eines vom VG Hamburg (www.hamburg.adfc.de). Die Gerichte hoben die Benutzungspflichten der streitgegenständlichen Radwege auf, und äußerten sich auch ansonsten recht vernünftig. Aus dem Berliner Urteil, sinngemäß: Die StVO lässt die Nichtbenutzung von Radwegen grundsätzlich zu, eine angeordnete Benutzungspflicht ist daher ein Straßenbenutzungsverbot, das „zwingende >>>



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Volkmar Gerstein

Postanschrift und
Geschäftsstelle:
ADFC Hessen e.V.
Eschenheimer Anlage 15
60318 Frankfurt am Main
☎ 069 / 49 90 090
Fax 069 / 49 90 217
ADFC-Hessen@t-online.de
www.hessen.adfc.de

ADFC Bundesverband e.V.

Postanschrift:
Postfach 10 77 47
28077 Bremen
Geschäftsstelle:
Grünenstr. 8-9, 28199 Bremen
☎ 0421 / 34 62 90
Fax 0421 / 34 62 950
kontakt@adfc.de
www.adfc.de

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt/Main e.V.

- **Fahrrad Böttgen**
Berger Straße 262-264
www.bikes.de
- **Per Pedale**
Leipziger Straße 4
(siehe Anzeige S. 15)
www.perpedale.de
- **Radschlag**
Hallgartenstraße 56
(siehe Anz. S. 15)
www.radschlag.de
- **Landkarten Schwarz**
Eckenheimer Landstraße 36
(siehe Anz. S. 18)
- **Storck oHG**
Alexanderstraße 1
- **Fahrradhaus Wagner**
Woogstraße 21
(siehe Anz. S. 15)
www.fahrradwagner.de

Tatort...

(Fortsetzung von Seite 3)

Umstände" voraussetzt. Und: die VWV sind „bundeseinheitlich bindend“. Also (wie das Wort „Vorschriften“ eigentlich schon sagt) für die StVBs verbindlich, auch in Berlin, Hamburg, Frankfurt und an den vielen Orten, wo sie bisher systematisch ignoriert und/oder missachtet wurden.

Erkenntnis daraus, für mich Otto-Normalverbraucher schwer verständlich: Dass Verwaltungsvorschriften Vorschriften für die Verwaltung sind und nicht irgendein geduldiges Stück Papier für die Altbloge, begreift die Verwaltung erst, wenn das Verwaltungsgericht ebendas meint!! Die Verwaltungen in Hamburg und Berlin haben sich nun mit dieser radikal neuen Erkenntnis auseinandersetzen – zumindest in Hamburg offenbar mit dem Erfolg, dass die StVB mittlerweile im Sinn der Verwaltungsvorschriften zu arbeiten begonnen hat. In Frankfurt passierte meines Wissens bisher gar nichts: Kein Widerspruch, geschweige denn Klage. Wo kein Kläger, da kein Richter ...

Wieso hat der ADFC nichts dagegen unternommen?

Der hat sogar sehr viel unternommen: Die StVB wurde bereits 1995 auf das Problem angesprochen. Unser Vorschlag war, den unsäglichen Pseudo-Radweg aufzuheben, und statt dessen einen Radstreifen auf der Fahrbahn einzurichten. Die Fahrbahn-Parkreihe sei auf den Ex-Radweg zu verschieben, wodurch neben den zwei Fahrspuren eine Breite von 2,5 bis 3 Meter verfügbar wäre – locker ausreichend für einen Radstreifen plus Sicherheitsstreifen (Autotürrbereich). Die Lösung hat also keine negative Auswirkung



Der „schöne“ Radweg in der Saalburgallee

Foto: Rainer Mai

auf die heiligen Bedürfnisse des Autoverkehrs. Offiziell jedenfalls – inoffiziell schon, weil kein Platz mehr für die Gehweg-Parkreihe bliebe, und damit die schönen illegalen Parkplätze entfielen. Aber das darf natürlich kein Kriterium für Verwaltungsentscheidungen sein – ein Schelm, wer sowas denkt ...

1996 war das Problem dann ein Gegenstand der Verkehrsschau (VS, Ortsbesichtigung mit Vertretern der verkehrsrelevanten Behörden und der Polizei). Vor der VS teilte der ADFC der StVB das Problem und den besagten Lösungsvorschlag noch einmal mit – schriftlich, mit Foto vom „Tatort“. Nach der VS hieß es in dem von der StVB gefertigten Protokoll: „Eine Aussage zur grundsätzlichen Veränderung vom Bordsteinradweg zum Fahrradstreifen ist erst nach der Verkehrszählung – Auswirkung der A661 – möglich.“ Interessant, die zuständige Behörde macht die Beseitigung einer von ihr verantworteten permanenten Radverkehrsgefährdung von irgendwelchen Staudaten abhängig – ein aus meiner Sicht merk-

würdiges Verständnis der Verkehrssicherungspflicht. Die Verkehrsdaten lagen irgendwann vor, vor Ort geschah bis heute nichts.

1997 kam die StVO-Novelle mit den besagten Mindestanforderungen. Die Kommunen waren verpflichtet, ihre Radwege zu prüfen und entweder so zu ändern, dass sie die neuen Vorschriften erfüllen – oder die Benutzungspflicht aufzuheben. Und zwar bis 1.10.1998. Die Stadt Frankfurt hat die Prüfungsfrist um Jahre überschritten, den ADFC immer wieder „tröstend“. Zwischenergebnis der „Maßnahmen zum 1.10.98“, gut drei Jahre danach: Radweg in der Saalburgallee unverändert, und nach wie vor benutzungspflichtig.

Irgendwann (vermutlich 1999) sprach ich bei einer öffentlichen Veranstaltung einen Leiter der StVB darauf an, dass die Benutzungspflicht dieses Radwegs nach VWV längst hätte aufgehoben werden müssen. Er notierte sich etwas. Folgen: Bis heute keine.

Seitdem habe ich das Anliegen nicht mehr verfolgt. Wer jahrelang

ergebnislos gegen eine Mauer aus Ignoranz und Untätigkeit anrennt, wird irgendwann müde – ich jedenfalls. Zumal es nicht um einen speziellen Einzelfall geht, sondern auch um die vielen anderen gefährlichen und vorschriftswidrigen Frankfurter Radwege. Der Kampf um mehr Sicherheit und weniger Behinderung „von Amts wegen“ mit den trägen, an ihren illegalen Radwegen festhaltenden Behörden, in jedem Einzelfall erneut Selbstverständlichkeiten vorschlagen, fordern und über Jahre verfolgen, kostet viel Zeit und Kraft. Der ADFC Frankfurt wird diesen Kampf nie gewinnen. Für nennenswerte Fortschritte im Radweg-Dickicht bräuchte er mindestens fünf hauptamtliche Lobbyisten, die nur das tun.

Tatort Nummer Zwei ...

ist die Fahrbahn neben dem Pseudo-Radweg in der Saalburgallee. Dort fahre ich, den gefährlichen Radweg meidend, seit gut sieben Jahren. Etwa vierhundertmal pro Jahr, macht gut 2.800 Fahrten, wobei ich von schätzungsweise

Demeter-Produkte

**Rindfleisch, Wurst, Rohmilchkäse
Kartoffeln, Dinkelspelzkissen, Schaffelle
vom DEMETER-HOF im WALDECKER BERGLAND
Garantiert biologisch-dynamische Erzeugung**

Im Direktverkauf in Frankfurt erhältlich bei
**Gertrud Halberstadt, Röderbergweg 268,
Tel. 446207 (Bitte tel. Termin vereinbaren)**

Dreiräder ► www.fahrradscheune.de ◀ Pedersenräder
Einräder Reha-Räder
Falträder Reiseanhänger
Kinderanhänger Rikschas
Kurzliedler Tandems
Langliedler Tourenräder
Lastenanhänger Trailorbikes
Liegedreiräder Transporträder

Verkauf
Versand
Vermietung
Service

Fahrradscheune

• Liege-, Touren- und Spezialräder • Individueller Radbau •
Ein Besuch lohnt sich!
Frankfurt, Alt Harheim 27, 06101 / 48958, info@fahrradscheune.de

20.000 Autos überholt wurde. Zwei Geradeaus-Spuren, rechts davon (zum legalen Parkstreifen hin) gibt es einen ansonsten ungenutzten, ca. 1 Meter breiten Streifen, den außer mir auch diverse andere Radfahrer regelmäßig nutzen. Kurz vor der Wittelsbacherallee geht der Parkstreifen samt Quasi-Radspur in eine Rechtsabbiegerspur über. Dort ordnen sich Geradeausfahrer wie ich halt rechtzeitig ein, auf die rechte Geradeaus-Spur. Klingt kompliziert, ist aber praktisch einfach, und auch bei Langsamfahrt reibungslos – die Autos, der am Anfang der Saalburgallee stark verschwenkten Straße folgend, fahren auf die Ampelkreuzung Wittelsbacherallee zu, dort ist fast immer „rot“, und die Fahrspuren sind relativ breit. Konflikte mit Autofahrern? – Bisher weder an eigener Haut erlebt noch bei anderen Radfahrern beobachtet. Ich wurde nie angehupt, angemault, geschweige denn bedrängt. Wäre ich statt dessen auf dem gefährlichen Radweg gefahren, sähe die Statistik sicher anders aus – dann hätte ich diverse Unfälle zu vermelden (und mir wohl längst wieder ein Auto gekauft, um meine Haut zu retten). 20.000 mich auf der Fahrbahn akzeptierende Autofahrer können nicht irren, dachte ich – bis ich neulich Nummer 20.001 kennenlernte ...

Der gelbe „Engel“ ...

ein Auto der ADAC-Straßenwacht, fuhr mit gedrosseltem Tempo links neben mir her. „Warum fahren Sie nicht auf dem schönen Radweg?“ rief der Fahrer durchs offene Beifahrerfenster. Wie beantwortet man eine dermaßen uninformierte Frage, durch Zuruf während der Fahrt? Aber ich konnte gar nicht antworten, gerade vom Zahnarzt kommend, der mir einen Schneidezahn gezogen hatte. Und mir eingeschärft hatte, den Mund eine Stunde fest geschlossen zu halten, auf den Wattebausch in der Wunde beißend, um die Blutung zu stoppen. Der „Engel“ erwartete aber eine Antwort, weiter hartnäckig neben mir herfahrend und mich ansehend. Dass er mich dabei belästigte und gefährdete, war dem Mann mit seiner hochwichtigen Frage offenbar wurscht. Es ist nicht ratsam, mit zur Seite gedrehtem und

Wunsch an das Straßenverkehrsamt

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Saalburgallee zwischen Ringelstr. und Wittelsbacherallee ist eine Fläche, die de facto dem beidseitigen Ein- und Aussteigen von Kfz-Insassen dient und damit zu 100% ausgelastet ist, zweckfremd als baulicher „Radweg“ angelegt. Dennoch zwingen Sie durch Anordnung von Zeichen 241 den Radverkehr dorthin.

Sie sind seit sechs Jahren darüber informiert, dass diese Fläche zum Radfahren völlig ungeeignet ist und die Zwangs-Nutzer vermeidbar gefährdet und behindert werden. Vor fünf Jahren teilte Ihnen der ADFC Frankfurt dies schriftlich mit, und Sie besichtigten den „Rad“weg im Rahmen einer Verkehrsschau.

Weiter dürfte Ihnen bekannt sein, dass die von Ihnen angeordnete Benutzungspflicht seit 1.10.1998 rechtswidrig ist, weil (u. a.) die Breiten-Mindestanforderungen nach den geltenden VwV-StVO, die laut Rechtsprechung verbindlich sind, eindeutig weit unterschritten werden. Weitere Details zu dem unsäglichen Radweg und der Rechtslage – so, wie ich sie bisher verstanden habe – können Sie dem beiliegenden Manuskript entnehmen.

Ich fordere Sie auf, die vorschriftswidrige Benutzungspflicht des sogenannten Radwegs endlich aufzuheben. Ich gehe davon aus, dass Ihnen diese Entscheidung kurzfristig möglich ist, zumal Sie die Situa-

tion vor Ort seit mindestens 5 Jahren nachweislich kennen und entsprechende Texte und Fotos in Ihren Akten haben.

Und wenn Sie schon dabei sind, könnten Sie auch die restlichen vorschriftswidrigen Radweg-Benutzungspflichten (das sind m.E. mindestens einige -zig) in Ihrem Verantwortungsbereich prüfen und, mit nunmehr gut dreijähriger Verspätung, die aus Ihrer Sicht gebotenen Entscheidungen treffen.

Mit optimistisch-freundlichen Grüßen, für die verspätete Einhaltung der Vorschriften dankend,
Rainer Mai

PS: Falls ich am 28.02.2002 immer noch den Eindruck haben sollte, dass Sie die VwV-StVO weiterhin nachhaltig ignorieren, werde ich Ihnen meine Widersprüche gegen einige ausgewählte, eindeutig vorschriftswidrige Benutzungspflichten mitteilen – und im Ablehnungsfall klagen, mit oder ohne Unterstützung des ADFC. Sie können sich auf mich verlassen: Nach jahrelangen Diskussionen gegen z.T. haarsträubend sachfremde Argumente und abenteuerliche Vorstellungen von Verkehrssicherheit Ihrerseits werde ich mich nicht mit weiteren langatmigen informellen Verhandlungen und Sankt-Nimmerlein-Vertröstungen der bisher bewährten Sorte aufhalten.

gesenktem Kopf radzufahren, um durchs rechte Fenster mit einem Autofahrer zu kommunizieren – während man eigentlich den Verkehr beobachten muss. Außerdem verhinderte das hartnäckig neben mir klebende Auto den Spurwechsel vor der Kreuzung, wo ich mich einordnen musste. Der Behinderer sollte mich endlich in Ruhe lassen, also drohte ich ihm, stumm wie ich war, mit dem Zeigefinger, in Zeichensprache „dududu, lass das“. Das wirkte, allerdings nicht wie gewünscht.

Der gelbe Kombi mit dem Münchener Kennzeichen beschleunigte und zog dabei nach rechts, mich auf die dort beginnende Rechtsabbiegerspur abdrängend, und bremste mich dort aus. Eine filmreife Sheriff-Aktion, den Radfahrer gekonnt „aus dem Verkehr gezogen.“ Lustig fand ich das nicht, Autos sind verdammt gefährliche Waffen, wenn sie als solche gegen Menschen ohne Knautschzone eingesetzt werden. Wenn ich langsamer reagiert hätte, wäre ich vom Täter glatt umgemangelt worden – und der hätte sich dann vermutlich auf

Unfall, Versehen pp. rausgeredet. So kenne ich das jedenfalls von diversen Fällen aus meiner Sachverständigenpraxis: die Opfer berichteten, dass sie nach verbaler Auseinandersetzung per Waffe Auto „vom Rad geholt“ wurden, und die Täter sagten dann immer aus, das sei keine Absicht gewesen ... was die Opfer auch nicht beweisen konnten. Ein häufiger Auslöser solcher „unfall“ursächlichen Streitereien ist die Meinung der Angreifer, Radfahrer hätten auf der Fahrbahn nichts zu suchen,

sondern nur auf Radwegen zu fahren.

Nun stand der gelbe „Engel“ auf der Rechtsabbiegerspur, ich dahinter, nach dem Kugelschreiber tastend, „den zeig' ich an“ – dumm gelaufen, ich hatte ihn ausnahmsweise nicht dabei. Also nix Kennzeichen notieren, keine Anzeige – Radfahrer sollten sich halt nie ohne Schreibzeug vor die Tür trauen. Der Angreifer stieg aus, offenkundig sehr erregt, wir brachten uns reflexartig in Sicherheit, während unsere Fahrzeuge im fließenden Ver- ➤➤

**African
Bikers**

Radreisen in
Südafrika mit
Trekkingrad Rennrad
Mountainbike

Michael Neugebauer
In der Anbrück 44
Tel.: 0170-2 93 68 31

53489 Sinzig

E-mail: michael.neugebauer-sinzig@t-online.de

Tatort...

(Fortsetzung von Seite 5)

kehr stehenblieben. Auf dem Radweg stehend, hatten wir ein kurzes Gespräch, unter ungleichen Voraussetzungen. Ich zeigte auf meinen geschwellenen, zugepressten Mund, aus einem Mundwinkel mühsam ein paar Stichworte stammelnd: „Zahnoperation“ und, auf den Radweg zeigend, dessen Erbärmlichkeit nun voll im Blickfeld des ADAC-Manns war: „zu schmal, gefährlich, rechtswidrig.“ Das kam in den Ohren des Sheriffs wohl an – aber begriffen hat er offenbar nichts davon, weil er gar nicht in der Lage war, zuzuhören. Er war ziemlich aufgeregt und redete sich monologisiert immer weiter in Rage. Für ihn gab es nur noch ein Thema: Dass ich ihm „den Finger gezeigt“ hätte, und das schien der Weltuntergang schlechtthin zu sein. Sein eskalierendes Gezeter endete mit der Ankündigung, dass er nun die Polizei holen werde. Der Angreifer verschwand in dem auf der Rechtsabbiegerspur der Saalburgallee geparkten ADAC-Auto und beschäftigte sich mit seinem Dienstfunkgerät.

Die Polizei braucht erfahrungsgemäß ziemlich lange, um in diese Ecke zu kommen ... wird sie überhaupt kommen? Müssen jedenfalls nicht, weil eigentlich nichts polizei-relevantes passiert war, kein Unfall, weder Personen- noch Sachschaden. Ich hatte keine Lust, mich an weiteren Spielchen des gelben Sheriffs zu beteiligen. Ich setzte die vom Provokateur unterbrochene Fahrt fort, entsprechend der ursprünglichen Tagesplanung: vom Zahnarzt direkt nach Hause, und den Rest des Tages wenig mehr machen als Eisbeutel auf den Mund legen, die Blutung stoppen und warten, dass der Schmerz nachlässt. Die medizinische Indikation eben – von Streitgesprächen mit Chaoten, mit dem Risiko, irgendwann doch so weit provoziert zu werden, dass ich die Klappe aufreißte, hätte mir mein Zahnarzt garantiert abgeraten. Meine „Flucht“ war einfach, weil den noch telefonierenden Straßenwachtler überraschend, und es mittlerweile genügend feste Hindernisse zwischen

Straßenwacht und Radfahrer gab. Der Angreifer steckte im Verkehr fest, eine weitere Attacke war technisch nicht mehr drin.

Rückblickend habe ich den Eindruck, dass der Sheriff und ich in verschiedenen Filmen saßen. Der Sheriff-Film spielt in Wildwest, der Mann mit dem Stern hat einen regelwidrig handelnden Radfahrer vom Pferd runter höflich angesprochen, aber der wollte partout nicht mit ihm plaudern, sondern drohte ihm gemeinerweise mit dem Finger. Also reagierte der Sheriff pflichtgemäß (siehe GG Art. 999, Absatz a, Rechte und Pflichten von Sheriffs, und Absatz b, licence to kill in traffic), stellte flugs diesen renitenten Aso, und bemühte sich um seine Verhaftung. Sure, he must go to jail ... Für solche Engagements in ihrer Dienstzeit werden Sheriffs schließlich bezahlt. – Mein Film, in der BRD gedreht: Der Straßenwachtfahrer hat mich durch seine Anquatschaktion abgelenkt, behindert und gefährdet. Dann zwang er mich mittels Dienstwagen zum Spurwechsel und Anhalten. Was meines Wissens in Deutschland strafbar ist (Nötigung). Der vom Sheriff provozierte Droh-Zeigefingerspielt in meinem Film eine untergeordnete Rolle. Der Sheriff wurde dadurch weder behindert, noch gefährdet oder zu irgendetwas gezwungen – was man von seinem Opfer nicht behaupten kann. Der Sheriff agierte aus freien Stücken, wie ihn sein Hafer stachelte – der von ihm bedrängte Outlaw nicht, dem blieb nur REagieren – angesichts der gebotenen Aggression eher defensiv und schadensbegrenzend.

Problemlösungen

Das Problem noch mal allgemein formuliert, abgesehen vom aktuellen Film, der wie gesagt kein Einzelfall ist: Die Kommune missbraucht die Benutzungspflicht, um Radfahrer auf hinderliche oder/und gefährliche „Rad“wege zu zwingen. Die so Gegängelten vermeiden diese vernünftigerweise, und kommen auf der Fahrbahn schneller und vor allem sicherer voran. Wenn, ja wenn sie nicht bisweilen von wildgewordenen Autofahrern belästigt und attackiert würden, welche die allgemein bekannte Benutzungspflicht

als Aufforderung zur Selbstjustiz verstehen.

Mir fallen vier Lösungsvorschläge ein...

Lösung 1: Aufklärung

Man kläre das Volk über die komplizierten Basics auf: Radfahrer dürfen unbenutzbare Radwege nicht benutzen, aber auch abweichende Meinungen berechtigen niemanden dazu, sie zu behindern oder zu gefährden. Werden alle Tageszeitungen das drucken, auf der ersten Seite? – Wohl kaum. Und selbst wenn, würden es dann alle lesen und verstehen? – Auch kaum. Das Beispiel des ADAC-Straßenwachtfahrers, bei dem man überdurchschnittliches Wissen zum Thema Faustrecht im Straßenverkehr voraussetzen darf, aber der dies entweder nicht wusste oder ignorierte, zeigt, dass das nie funktionieren wird.

Lösung 2: Aussieben

Der Großteil der autofahrenden Bevölkerung benimmt sich harmlos – es geht um den gewaltbereiten Bodensatz von vermutlich nur 5 bis 10% der „Führerschein“-inhaber. Viele davon könnte man durch obligatorische Psychotests (z.B. alle zwei Jahre, Menschen verändern sich) wohl aussieben. Vernünftig wäre das, aber ist das durchsetzbar, gegen den zu erwartenden massiven Widerstand der Autolobby, darunter der Arbeitgeber des hier erlebten Sheriffs? Meine Einschätzung: Nein, jedenfalls nicht in den nächsten zwei Jahrzehnten.

Lösung 3: Standards durchsetzen

Eigentlich würde es reichen, die lokalen StVBs dazu zu bringen, endlich ihre Hausaufgaben zu machen, die Vorschriften (Verkehrssicherungspflicht und VwV-StVO) nicht mehr zu ignorieren, sondern qualifiziert danach zu handeln. Klingt einfach, weil selbstverständlich, und das vom Ordnungsgeber (Papi Staat) sowieso erwartet wird. – Durchsetzbar? Nein, das zeigt schon das systematische Unterlaufen der VwV durch die meisten StVBs, in Frankfurt, Berlin, Hamburg oder sonstwo: Nachgeben nur im Einzelfall, nur wenn das Verwaltungsgericht sie dazu zwingt. Viele dieser Verantwortungsträger sind

gegen ihre Pflichten immun, weil sie ihre Hauptaufgabe in Sachen Radverkehr darin sehen, diesen mit allen Mitteln (legal, illegal, schietegal) von der Straße fernzuhalten. Das ist zwar eher anarchisch als regelkonform, aber realomäßig Stand der Erkenntnis. Es ist ein offenes Buch, dass die 97er StVO-Novelle im Großen und Ganzen an dieser Diskrepanz gescheitert ist – nachhaltig. Also vergessen wir das.

Lösung 4:

Benutzungspflicht aufheben ...

... generell, ersatzlos, aus der StVO streichen. Entsprechend dem Stand der Verkehrsregeln vor 1934 dürfen Radfahrer wieder selbst entscheiden, ob sie auf der Fahrbahn oder irgendwelchen Radwegen fahren – ein vor der Nazi-Ära durchaus bewährtes Konzept, auch sicherheitstechnisch. Der generelle Wegfall der Benutzungspflicht ist einfach zu kommunizieren, Das greift jeder, auch die mindestens 80% des Volks, welche die aktuellen komplizierten Regeln (z.B. für „andere“ Radwege) nie kapierten werden.

Weil die StVO alle paar Jahre „upgedatet“ wird und zur Zeit an der nächsten Fassung gestrickt wird, ist das auch mittelfristig machbar. Und wohl auch durchsetzbar, wenn der ADFC sich dafür einsetzt. Argumente gibt es genug, etwa die gescheiterte 97er Novelle: Die StVBs haben die Benutzungspflicht flächendeckend missbraucht, also nehme man ihnen dieses gefährliche Spielzeug. Die Nötigung durch Sheriffs auf der Fahrbahn, die ohne Benutzungszwang nicht stattfände, ist ein weiteres, m.E. wichtiges Argument.

Aber leider scheinen gewisse ADFC-Entscheider die Abschaffung der Benutzungspflicht für weniger dringend zu halten als der Großteil der aktiven Basis. Ich habe diesen detaillierten Beitrag nicht zuletzt für diese Leute geschrieben, um an sie zu appellieren: Es wird erst Frieden auf Radwegen und Fahrbahnen einkehren, wenn der Benutzungszwang ersatzlos abgeschafft ist. Setzt euch bitte dafür ein. Bis dahin brennen den Vielfahrern die Behinderungen und Gefährdungen durch diese Unsinnsvorschrift wirklich auf den Nägeln. Täglich. *Rainer Mai*



Was ist das Ziel?

Rainer Mai hat recht! Die Art und Weise, wie die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Frankfurt seit 1997 die Zielsetzung der StVO-Novelle (sogenannte Fahrradnovelle) konterkariert hat, bietet allen Anlass für Ärger und Verdross.

Ja, die Straßenverkehrsbehörde ignoriert in weiten Teilen noch immer die klare Absicht des Ordnungsgebers, Schluss zu machen mit der jahrzehntelangen Praxis, den Radverkehr um nahezu jeden Preis von der Straße auf die Gehwege zu vertreiben – in trauter Gemeinschaft mit vielen anderen Städten und Gemeinden in Deutschland, zum Vorteil des Autoverkehrs.

Ja, die Straßenverkehrsbehörde ist bis heute ihrer Verpflichtung nicht nachgekommen, bis zum 1.10.1998 alle vorhandenen Radverkehrsanlagen daraufhin zu überprüfen, ob sie den neuen Anforderungen gerecht werden. Das gilt im Hinblick auf die neu eingeführten Qualitätskriterien ebenso wie für die Prüfung der Notwendigkeit, überhaupt eine Trennung der Verkehrsarten herbeizuführen.

Ja, die Straßenverkehrsbehörde schämt sich nicht, den Frankfurter Stadtverordneten auf

deren ausdrücklichen Beschluss (Antrag der Grünen NR 1261 vom 7.11.2000 „Der Magistrat wird aufgefordert, der Stadtverordnetenversammlung die Ergebnisse der Radwegeüberprüfung vorzulegen“) nach 8 Monaten Bearbeitungszeit einen nur mühsam als Zwischenbericht getarnten, fast wortgleichen Aufguss einer zwei Jahre alten Pressemitteilung vorzulegen, die schon damals vor allem das Ziel hatte, unübersehbare Blößen zu bedecken und gravierende Verschlechterungen für den Radverkehr zu verschleiern.

Der von Rainer Mai angesprochene Radweg in der Saalburgallee ist, wie viele andere Strecken auch, in der Liste der überprüften Radwege nicht enthalten, obwohl er mit Sicherheit einer der offensichtlichsten Problemfälle ist. Er ist bislang schlicht nicht überprüft worden. So weit so schlecht!

Das Beispiel Saalburgallee zeigt aber leider auch, dass es mit der einfachen Forderung nach Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege nicht getan ist.

Nein, ich bin nicht der Meinung, dass wir die Straßenverkehrsbehörde durch eine schlichte Umschilderung aus ihrer Verantwortung für die Schaf-

fung sicherer und komfortabler Radverkehrsanlagen entlassen sollten. Die große Masse der radfahrenden Menschen will eigene Verkehrsflächen. Sie betrachten es nicht als Ausdruck der Gleichberechtigung, entweder Slalom zu fahren zwischen stehenden Autoschlängen oder gemeinsam mit ihnen im Stau zu stehen.

Nein, ich bin nicht der Meinung, dass alle Möglichkeiten erschöpft sind, die Straßenverkehrsbehörde doch noch zu einer Änderung ihrer wenig fahrradfreundlichen „Politik“ zu bewegen.

Die verallgemeinernde Rede von der Straßenverkehrsbehörde verdeckt im übrigen die Tatsache, dass es auch in diesem Amt – wie in allen anderen auch – seit Jahren erhebliche Meinungsverschiedenheiten über den sachgerechten Umgang mit den Interessen und Bedürfnissen der radfahrenden Menschen in Frankfurt gibt, von den weit in die Zukunft weisenden Zielen der Radverkehrsförderung gar nicht zu reden.

Viele der vom ADFC in einer Serie von Artikeln Anfang 2000 kritisierten Entscheidungen sind mittlerweile mehr oder weniger stillschweigend korrigiert worden.

In den letzten Jahren in Frankfurt entstandene Radwege zeigen, dass es auch anders geht – Sanierter Radweg in der Friedrich-Ebert-Anlage
Foto: Fritz Biel

Nein, ich bin nicht der Meinung, dass die StVO-Novelle von 1997 ein Fehlschlag war. Die notwendigen Veränderungen brauchen aber ihre Zeit. Die Einführung der Qualitätskriterien übt unübersehbar ganz erheblichen Druck auf die Verwaltungen der Städte aus. Das geht so weit, dass derzeit hinter den Kulissen auf Bundesebene große Anstrengungen unternommen werden, die Mindestkriterien bei der anstehenden StVO-Novelle unter dem Banner der Entrümpelung von Vorschriften wieder aus der StVO zu entfernen. Der ADFC sollte sich hüten, hierbei den nützlichen Idioten zu spielen.

Wie geht es weiter?

Der ADFC Frankfurt hat im Sommer 1997 vorsorglich eine Bestandsaufnahme aller in Frankfurt vorhandenen Radwegbeschilderungen vorgenommen.

Angesichts der offensichtlichen Defizite in der Umsetzung der Reform ist für das kommende Frühjahr vorgesehen, die zwischenzeitlich vorgenommenen Veränderungen zu protokollieren, den Ist-Zustand der Altanlagen im Hinblick auf die gesetzlichen Anforderungen zu erfassen und auf dieser Basis mit klaren Forderungen einen neuen Anlauf zu nehmen, im Interesse aller doch noch zu einer positiven Wendung zu kommen.

Eine Klage kann im Einzelfall ein individueller Ausweg sein. Ihr Ausgang ist aber auch vor dem Hintergrund der positiven Urteile von Hamburg und Berlin keinesfalls sicher. Eine fahrradfreundliche Stadt aber erstreitet man nicht vor Gericht, die schafft man nur mit langem Atem in Zusammenarbeit mit Politik und Verwaltung, auch wenn dieser Weg sicher steinig ist. **Das Ziel jedenfalls ist klar: Wir wollen ein fahrradfreundliches Frankfurt.**

In der nächsten Ausgabe mehr zu diesem Thema.

Viel Spaß beim Radeln im neuen Jahr wünscht
Fritz Biel

Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt

Pünktlich zum Nikolaus war es soweit: am Donnerstag, dem 6. Dezember, fand die Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt – schon lange ein Klassiker – im Bürgerhaus Bockenheim statt. Alle Freunde und Mitglieder des ADFC waren eingeladen, und so ab sieben Uhr füllte sich der Saal bis auf den letzten Platz. Die runden Tische waren bereits von einigen fleißigen Weihnachtsfrauen und -männern gedeckt worden mit allem was so zu Nikolaus gehört, inklusive Früchte-tee und heißem Ebbelwoi made by Jürgen Johann. Viele brachten sogar Selbstgebackenes mit, so dass es an nichts mangelte. Die Stimmung stieg, zum Höhepunkt hielt Anne Wehr eine Laudatio auf die aktive Mitarbeit im ADFC. Einige der Anwesenden bekamen sogar



Zwei der Träger des Verdienstordens des ADFC Frankfurt am Bande, verliehen auf der diesjährigen Weihnachtsfeier: Rüdiger Peatow vom Infoladen und Wolfgang Preisung aus der Kartographie AG

Foto: Fritz Biel

Orden für ihren ehrenamtlichen Einsatz – diese hatte Anne aus nicht benötigten Fahrradwegweisschildern und Weihnachtsdeko zusammengebaut. Fritz Biel zeigte noch

einen Bildervortrag, in dem einige Infostand-Aktivitäten des ADFC Frankfurt im Jahr 2001 dokumentiert wurden: Kirchentag, 10 Jahre Grüngürtel, Museumsuferfest und

Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“. Auch wurde ein Einblick in die Arbeit der Verkehrs AG geboten, mit Fotobeispielen, die eindrücklich die Problematik des Radelns in Frankfurt verdeutlichten. So ab zehn Uhr löste die Runde sich allmählich auf. Da aber noch etliche Tische gut besetzt waren und die ersten Weinflaschen die Runde drehten, kann hier nicht genau gesagt werden, wie lange dieser gelungene Abend noch dauerte.

Auf ein Neues 2002. (ms)

Journal Frankfurt empfiehlt: Den ADFC-Infoladen

In der neusten Ausgabe des Einkaufsführers *Frankfurt kauft ein!* wird auch der ADFC-Infoladen wieder empfohlen. Im Anschreiben an den ADFC Frankfurt e.V. heißt es: „Herzlichen Glückwunsch! Aus über 10.000 Einzelhändlern und Dienstleistern hat unsere *Frankfurt kauft ein!*-Redaktion 1.300 Geschäfte ausgesucht, die besten jeder Branche – und Sie gehören dazu.“

Verdient hat diese Auszeichnung natürlich in erster Linie das Infoladen-Team. Durch die kompetente Zusammenstellung des Warenangebotes und die sachkundige und freundliche Beratung zu wirklich allen fahrradbezogenen Themen sichern sie den Erfolg und die Beliebtheit des Infoladens. Wir gratulieren zu dieser Auszeichnung. (rha)

Kartographie-Treff

Alle an Kartographie interessierten sind herzlich dazu eingeladen am Mittwoch, den 30.01.02 um 19.30 Uhr zu einer lockeren Runde in die Geschäftsstelle, Fichardstr. 46 zu kommen. Wir wollen einen kurzen Rückblick auf das ver-

gangene Jahr werfen und vor allem die (möglichen) Projekte für dieses Jahr besprechen. Daneben können natürlich auch andere Themen rund um die Kartographie diskutiert werden. Auf zahlreiches Erscheinen hoffen
Wolfgang Preisung

FRANKFURT **aktuell** muss unter die Leute...

...und dafür werden Austräger/innen gebraucht! Schon seit einiger Zeit wird *FRANKFURT aktuell* nicht mehr durch die Post sondern durch engagierte ADFCler an die Vereinsmitglieder verteilt. Durch diese Maßnahme ist es gelungen, dem ADFC Frankfurt e. V. erhebliche Kosten zu sparen.

Organisatorisch läuft das ganze so ab, dass jede/r Austräger/in ein Stadtgebiet zugeteilt bekommt, in dem sich die Hefte radelnd in ca. einer bis eineinhalb Stunden austragen lassen. Vorher müssen die Hefte an einer Verteilstelle abgeholt werden. Damit die Wege nicht zu weit werden, gibt es davon mehrere in Frankfurt. Mit einem Einsatz

von ca. zwei Stunden kann man also schon eine Menge bewegen.

Derzeit gibt es für alle Verteilbezirke eine/n Austräger/in. Leider fehlen aber in vielen Bezirken Vertreter/innen, die einspringen, wenn die Hauptamtlichen wirklich mal keine Zeit haben. Gesucht werden also Leute, die abwechselnd mit jemand anderem *FRANKFURT aktuell* in ihrem Bezirk austragen möchten. Es handelt sich hier um den idealen Job für alle, die trotz sehr knapper Freizeit ihren Verein aktiv unterstützen möchten.

Interessent/inn/en melden sich unter Telefon 069/30 61 55 oder E-Mail Klaus.Konrad@adfc-frankfurt.de bei Klaus Konrad. (rha)



Inhaber Peter Ringeisen

Silcherstr. 27 ~ 60529 Frankfurt/M (Schwanheim)

Tel. 069 - 35 09 09 Fax. 35 00 10

**PETER'S
RADTREFF**
Individueller Radbau

KILDEMOES



ROBENEICK
FAHRRÄDER DER SPITZENKLASSE

MAGURA

DYNAMICS
Abstimm- & Race Sports

GIANT

Roller- und Fahrradfinanzierung

Mo, Di, Do, Fr, 10-13+15-18 Uhr Sa. 9-13 Uhr

TERMINE

Mo.	14.01.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	16.01.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	16.01.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	21.01.	T	Technik-Stammtisch
Di.	22.01.	R	Redaktionsteam
Fr.	25.01.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mi.	30.01.	R	Kartographie- Treff
Do.	31.01.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Mo.	04.02.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	04.02.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	18.02.	T	Technik-Stammtisch
Di.	19.02.	R	Redaktionsteam
Mi.	20.02.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mi.	20.02.	V	AG Verkehr Plenum
Fr.	22.02.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	25.02.	VS	Vorstandssitzung
Do.	28.02.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Mo.	04.03.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	18.03.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	18.03.	T	Technik-Stammtisch
Di.	19.03.	R	Redaktionsteam
Mi.	20.03.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mi.	20.03.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	28.03.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend

TREFFPUNKTE

BW	19.30	Kneipe „Pielok“, Jordanstraße 3 (U4/U6/U7, Straba 16 „Bockenheimer Warte“)
NW	19.00	Sandelmühle, Heddernheim (U2, „Sandelmühle“)
R	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 (U1/U2/U3, „Grüneburgweg“)
T	18.15	„Heck-Meck“, Bockenheim, Diemelstraße / Friesengasse (U6/U7, Bus 34, „Kirchplatz“)
V	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 (s.o.)
VS	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 (s.o.)
W	19.30	Zum Goldenen Löwen, Unterliederbach, Liederbacher Str. 60 a (Bus 57, „Unterliederbacher Markt“)

FAHRRAD-REPARATUR-WORKSHOPS

Motto: Hilfe zur Selbsthilfe. Praktisches Werkstatt-Angebot für Leute, die unter fachlicher Anleitung lernen wollen, ihr Fahrrad selbst zu reparieren und zu warten sowie für erfahrene Schrauber/innen, denen das Werkzeug fehlt. Was – am selbst mitgebrachten Fahrrad – gemacht wird, richtet sich nach den Wünschen der Teilnehmer/innen. Schwarze Finger sind garantiert. Kooperationsveranstaltung des ADFC Kreisverbandes Frankfurt und der ev.-luth. St. Nicolai-Gemeinde. Die Teilnahme ist kostenlos.

Termine jeweils samstags 15.00 Uhr, Ev.-Luth. St. Nicolai-Gemeinde, Waldschmidtstraße 116 (U7, Bus 32 „Habsburger Allee“). Der Werkstatteingang befindet sich an der Ecke Waldschmidtstraße/Rhönstraße rechts neben dem Schaukasten. Bitte einige Tage vorher telefonisch anmelden! Es sind bei allen Workshops sowohl Anfänger/innen als auch Fortgeschrittene immer willkommen

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
26. Januar	Ralf Paul	4 94 09 28

Die weiteren Termine sind in der Geschäftsstelle des ADFC oder im Internet zu erfahren.



Bettwaren
Matratzen - Schlafmöbel
 Wilhelm-Epstein-Str. 61
 Frankfurt-Ginnheim
 - das Haus mit den GÄNSEN -
Messbett-Beratung und
Probeliegen in aller Ruhe
 Mo. - Fr. 9-13 und 15-18 Uhr oder
 mit Anmeldung T. (069) 53 32 53

Grosana®
 S C H L A F S Y S T E M
 ... der Massenzug für Ihr Bett

www.dormiciel.de

ORTSBEIRÄTE

Termine der Ortsbeiräte in Frankfurts Stadtteilen. Sehr informativ und unterhaltsam. Tagungsort und Uhrzeit bitte der Presse entnehmen oder unter Tel. 212-33870 erfragen:

OBR 1 (Bahnhof/Gallus/Innenstadt)	15.01., 05.02., 05.03.
OBR 2 (Bockenheim/Kuhwald/Westend)	14.01., 04.02., 11.03.
OBR 3 (Nordend)	24.01., 21.02., 14.03.
OBR 4 (Bornh./Ostend)	11.01., 19.02., 12.03.
OBR 5 (Niederrad/Oberrad/Sachsenh.)	25.01., 15.02., 15.03.
OBR 6 (Goldstein/Griesheim/Höchst/Nied/Schwanh./Sindlingen/Sossenh./Unterliederb./Zeilsh.)	15.01., 05.02., 05.03.
OBR 7 (Hausen/Industrie-/Praunh./Rödelh./Westhausen)	15.01., 05.02., 12.03.
OBR 8 (Heddernheim/Niederursel/Nordweststadt)	24.01., 14.02., 14.03.
OBR 9 (Dornbusch/Eschersheim/Ginnheim)	17.01., 14.02., 14.03.
OBR 10 (Berkersheim/Bonames/Eckenheim/Preungesheim)	15.01., 05.02., 12.03.
OBR 11 (Fechenheim/Riederwald/Seckbach)	21.01., 18.02., 18.03.
OBR 12 (Kalbach)	18.01., 08.02., 08.03.
OBR 13 (Nieder-Erlenbach)	15.01., 05.02., 05.03.
OBR 14 (Harheim)	21.01., 04.03.
OBR 15 (Nieder-Eschbach)	18.01., 15.02., 15.03.
OBR 16 (Bergen-Enkheim)	15.01., 05.02., 05.03.

■ ADFC BAD VILBEL

Zum Brenner



„Brenner“ Bernd Geckeler in der Brennerei – und Tourenteilnehmer vor den gebrannten Produkten.

Bei sehr schönem Wetter fand am 26. Oktober unsere letzte Tour im vergangenen Jahr statt. Quasi zum Aufwärmen radelten die zehn Teilnehmer zum „Brenner“.

Dabei ging es aber nicht nach Tirol, sondern ins benachbarte Rendel zum Schnaps-Brenner. Der Weg zur Brennerei von Bernd Geckeler stellte so zumindest auf dem Hinweg keine großen Anforderungen an die Konstitution der Mitradler.

Gebrannt wird in Rendel ausschließlich Obst aus der Wetterau.

Besondere Bedeutung für den Betrieb haben somit Streuobstwiesen unserer Gegend, die ein wichtiger Bestandteil der Kulturlandschaft sind. 150 Apfel- und Birnbäume, 25 Mirabellen-, 80 Kirschen- und 20 Zwetschgenbäume hat Landwirt Geckeler gepachtet, um „Material“ für seine Brennrechte zu haben. Außerdem ist er als Lohnbrenner für andere Obstbaumbesitzer tätig. Naturschutz sowie verbraucherfreundliche Vermarktung stehen somit in einem gesunden Verhältnis zu wirtschaftlichen Interessen.



Radwegeverbindung nach Gronau

Zu den erfreulichen Ereignissen im vergangenen Jahr gehörte die Fertigstellung der Radwegeverbindung von Gronau bis an die Büdinger Straße.

Allerdings fehlt derzeit noch das „i-Tüpfelchen“ zu dieser begrüßenswerten Baumaßnahme. Am Radwegende befindet sich lediglich ein schmaler Zugangsweg zum Niddauerweg. Dieser hat weder einen akzeptablen Abbiegeradius, noch einen fahrradgerechten Belag.

Auch im Hinblick auf die Schulwegesicherheit wäre der Bau eines vernünftigen Anschlusses an den Niddauerweg bestimmt sinnvoll.

Kontakt Bad Vilbel

Ute Gräber-SeiBinger
Tel. 0 61 01 / 54 22 56

Wulfhard Bäumlein
Tel. 0 61 01 / 1 26 07

Grund genug, diesen Betrieb auch dieses Jahr in unsere Tourenplanung einzubeziehen, zumal wir natürlich auch ausgiebig die diversen Brände verkosten durften.

Wulfhard Bäumlein

Schulstraße in Bad Vilbel



Mit Bedauern mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass der Magistrat und die Mehrheitsfraktion in der Verkehrskommission den Antrag der FDP zur Schulstraße verworfen hat.

Die Intention dieses Antrages sah – versuchsweise – eine Öffnung dieser Straße für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung vor.

Abgesehen davon, dass die Schulstraße im Tempo-30 Gebiet liegt, zum Teil Spielstraße (Schrittgeschwindigkeit) ist und eine ideale Fahrradrouten parallel zur vielbe-

fahrenen Friedberger Landstraße darstellen würde, zieht das Argument der zu großen Gefahr des Begegnungsverkehrs unserer Ansicht nach nicht.

Dann wäre diese Möglichkeit vom damaligen Bundesverkehrsminister Mathias Wissmann seinerzeit gar nicht erst eingeführt worden. Zudem müsste man ja allen vier tragenden Fraktionen in Frankfurt/Main kollektive Verantwortungslosigkeit unterstellen. Diese haben nämlich einer flächenhaften Öffnung der Frankfurter Einbahnstraßen für Radfahrer zugestimmt.

THOMAS SCHEEL
Malermeister

Das Flexibelste, was Ihnen mit Farbe passieren kann

• Fassaden-Winter-Aktion •

Preisgünstige Ausführungen sämtlicher Tapezier-, Anstrich- u. Bodenbelagsarbeiten

Reichelstraße 11 · 60431 Frankfurt
Tel./Fax 069/53 19 58 · mobil 01 77-3 11 77 02

■ ADFC ESCHBORN/SCHWALBACH

Schwalbach – für Radfahrer Stadt der Abenteuer und Geheimnisse

Radfahrer und Fahrräder müssen in Schwalbach so manches ertragen: Verkehrsberuhigte Straßen mit Holperschwellen. Benutzungspflichtige Radwege, die nur über hohe Bordsteinkanten erreichbar sind, durch Glascontainer und Buswartehäuschen eingengt werden, oder beim Bau einer neuen Straße einfach durch eine Grünanlage unterbrochen wurden.

Eschborner Straße

Die Fahrt auf der Eschborner Straße nach Eschborn bietet im morgendlichen Berufsverkehr einigen Nervenkitzel, vor allem durch den langen Engpass im Bereich der neuen Verkehrsinsel. Eine Maßnahme zur Verkehrsberuhigung – doch ca. 50 m vorher steht ein Tempo-50-Schild! Das Ende des benutzungspflichtigen Radwegs entlang der Eschborner Straße in Richtung Schwalbach ist auch nicht ungefährlich. Bei diesem im vorigen Winter geschaffenen gemeinsamen Geh-/Radweg, der eigentlich als Zweirichtungsradweg geplant war, hatten die Verantwortlichen vergessen, vorher darüber nachzudenken, wie die Benutzer

a) in Richtung Schwalbach am Ende sicher auf die Fahrbahn wechseln können,

b) in Richtung Eschborn diesen „linken Radweg“ gesichert erreichen und an seinem Ende an der Stadtgrenze gegenüber der Zu- und Ausfahrten der Schnellstraße gefahrlos verlassen könnten.

Deshalb wurde dieser „linke Radweg“ nicht als solcher freigegeben. Trotzdem wird er häufig benutzt. An seinem Ende, an der Eschborner Stadtgrenze, wird einfach auf dem schmalen linken Bürgersteig weitergefahren, obwohl dies auf der Gefällstrecke (mit hoher Bordsteinkante) nicht ungefährlich ist! Dass die Überquerung an der abknickenden Vorfahrt ins Gewerbegebiet West (Industriestraße) wegen ihrer Unübersichtlichkeit äußerst gefährlich ist, wird von manchen Schwalbachern als Problem gesehen, das die „bösen“ Eschborner möglichst bald lösen sollten...



Schwalbacher Potpourri mit Glascontainer (oben links), Beschilderungsvarianten (mitte und rechts) und gefährlichem Radwegende auf der Eschborner Straße.

Fotos: Eva Kuschel

Rätselaufgaben

Bei Erkundungsfahrten kreuz und quer durch die Stadt entdeckt man einige benutzungspflichtige Zweirichtungsradwege von erstaunlicher Kürze. Aber keinen Hinweis, wohin sie führen. Schwalbacher haben dies zu wissen! Verkehrsarme Wege durch die Stadt und Wege, die aus der Stadt heraus zu Freizeitanlagen und Freizeitrouten bzw. autofreien Verbindungswegen in die Nachbarstädte führen, gibt es. Aber man muss sie suchen. Es gibt auch nirgendwo Hinweise auf den Radweg entlang der zentralen Mittelachse in der Limesstadt. Sorgfältig ist er versteckt! An seinen beiden Enden erst Gebotsschilder für Fußgänger, nach ca. 30 m der Radweg, natürlich dann auch benutzungspflichtig! Am Beginn der Fußgängerzone eine Rätselaufgabe: Darf man im Schritt-Tempo durchfahren oder muss man schieben?

Beschilderung

Was die den Radverkehr betreffende Beschilderung betrifft, so drängt sich der Gedanke auf, dass in Schwalbach die StVO sehr eigenwillig interpretiert wird. Doch ob benutzungspflichtiger Radweg oder Weg, der nur Fußgängern vorbehalten ist, die meisten Schwalbacher ignorieren diese Schilder sowieso: Selbstbewusste Alltagsradfahrer fahren auf den Straßen, die ängstlichen auf den Gehwegen. Und viele, die für Kurzstrecken ganz gerne aufs Rad umsteigen würden, bleiben aus Sicherheitsgründen lieber beim Auto!

Das Fahren auf Bürgersteigen scheint ganz legal zu sein. Jedenfalls sind auf den Plänen zu der Magistratsvorlage, nach der einige zu breite Straßen zur Verkehrsverlangsamung einen begrünten Mittelstreifen bekommen sollten, alle Wege als Geh-/Radwege bezeichnet, auch wenn sie nur 1,30 m breit

sind! Doch Schwalbach hat nicht genügend Einnahmen und muss sparen, und so besteht die Hoffnung, dass diese umstrittenen Maßnahmen nicht durchgeführt werden. Wenn nämlich Straßen wirklich zu breit sind, sollte es für diese „überflüssige“ Breite nur einen Verwendungszweck geben: Radfahrstreifen!

Geheimnis Fahrradbox

Seit der Wiedereröffnung des umgebauten S-Bahnhofs gibt es auf dem Vorplatz einige Fahrradabstellanlagen, die man rein zufällig entdeckt, und in der Tiefgarage sogar 12 abschließbare Fahrradboxen. Gelbe Schilder mit winzigen Piktogrammen, die leicht zu übersehen sind, weisen darauf hin. Wie diese Boxen jedoch benutzt werden können oder an wen man sich wenden kann, um dies zu erfahren, ist auch ein gut gehütetes Schwalbacher Geheimnis...
Eva Kuschel

Geburtstag im Kirchenkeller

Die Technik-AG besteht seit über 10 Jahren

Im Jahr 2001 feierte die Technik-AG ihren zehnten Geburtstag. Dies war ein Grund für das Redaktionsteam, sich das Treiben dieser Leute mal etwas näher anzuschauen, da man von ihnen in FRANKFURT **aktuell** außer der Terminliste ja eher weniger zu lesen bekommt.



Die Aktivitäten

Alle 14 Tage Samstags bieten zwei Mitglieder der Technik-AG allen, die Probleme mit der Fahrradtechnik haben, kostenlose Hilfe zur Selbsthilfe. In der Saison finden sich dann meist fünf bis zehn Teilnehmer/innen ein, um sich beim Schrauben am eigenen Rad schwarze Finger zu holen. Diese schwarzen Finger sind garantiert, da es sich bei diesem Angebot explizit nicht um einen Reparaturservice handelt. Man ist offen für alle Fahrradinteressierten und alles rund ums Fahrrad, um Anmeldung wird jedoch gebeten.

Neben den Workshops gibt es noch den Stammtisch, bei dem, dem Vernehmen nach, über alles außer Technik geredet wird.

Termine und Aktivitäten der Technik-AG werden über FRANKFURT aktuell, das Internet und Flugblätter in Radläden und Büchereien verbreitet. Organisiert und koordiniert werden alle Aktivitäten durch Ralf Paul.

Die Geschichte

Angefangen hat die Erfolgsstory der Technik-AG im Juli 1991. Ausgelöst durch einen Zeitungsartikel bot Rainer Mai in seinem eigenen Bastelkeller interessierten Menschen kundige Unterstützung beim Fahrradschrauben.

Leider ließen die räumlichen Verhältnisse kaum mehr als zwei Interessierte zu. Da war der steigenden Nachfrage nach Beratungsleistung bald nicht mehr nachzukommen. So zog man ein Jahr später in die Schulschmiede der Freien Waldorfschule in Eckenheim um.

Da diese Räume jedoch bald anderweitig benötigt wurden, bezog man nach kurzer quartierloser Zeit im September 1994 das Domizil im Keller der St. Nicolai-Gemeinde in der Waldschmidtstraße.

Dort wird auch heute noch mit großer Begeisterung geschraubt. Inzwischen hat eine regelrechte Integration in das Gemeindeleben stattgefunden, es fanden zwei Fahrradgottesdienste und einige (auch mehrtägige) Radtouren mit Gemeindegliedern statt. Außerdem sind einige „Techniker“ in den sogenannten Freitagskreis integriert, in dem verschiedene Freizeitaktivitäten für Gemeindeglieder angeboten werden.

Die Werkstatt

In der Kirche kann die Technik-AG einen Teil eines großen Keller- raums als Werkstatt nutzen. Sie teilt sich diesen unter anderem mit einem Puppenspieler, der zahlreichen ADFClern bereits vom Radrei-

semarkt bekannt sein dürfte. Auch die Codier-AG nutzt seit einiger Zeit diese Räumlichkeiten. Erst kürzlich wurden durch mehr Werkplätze die Kapazitäten erweitert, ohne den Raumbedarf zu erhöhen.

Die Werkstatt verfügt über eine gute Ausstattung mit Werkzeugen und einen Grundstock an häufig benötigten Kleinteilen. Ersatzteile sind selbst mitzubringen, aber bei Bedarf finden sich manchmal passende Alt- oder Neuteile in den Tiefen der Regale, die dann gegen eine Spende auch überlassen werden.

Links: Gute Werkzeugausstattung; unten: Alt- oder Neuteile in den Tiefen der Regale Foto: (rha)

Die Leute

Zurzeit verfügt die Technik-AG über sechs aktive Schrauber. Nur einer ist auch beruflich mit dem Thema Fahrradtechnik befasst. Die anderen „erarbeiten“ sich das Thema über Ausprobieren, Erklärenlassen oder Fahrradtechnik-Bücher lesen.

Der Spaß an der Sache steht bei allen Beteiligten im Vordergrund. So erlebte der Autor, beim Ausbau der Werkstatt mal vorbeischaugend, folgendes: Die Vorgabe, vor dem Essen des (durch Ralf Paul) selbstgebackenen Kuchens erst zu arbeiten, wurde formal erfüllt, indem man ein paar Holzböcke zusammenstellte und mit den zukünftigen Arbeitsplatten einen Tisch improvisierte. Einzig Peter Wendt war nicht zu bremsen und installierte schnell noch ein paar Neonlampen an der Decke – Allroundtechniker halt.

Außerdem zeigte sich, wie sehr die Begeisterung sich auf andere

überträgt. Ein „Kunde“, der sich beraten lassen wollte, sah die Aktivitäten zum Arbeitsplatzausbau, outete sich als Zimmermann, verschwand und tauchte kurze Zeit später mit professionellem Werkzeug wieder auf, das den An- und Aufbau der Arbeitsplätze deutlich erleichterte.

Der Stammtisch

Ein weiterer fester Bestandteil der Technik-AG ist der Technik-Stammtisch in der Kneipe „Heck Meck“. Während sich die weiblichen Aktiven der Technik-AG nach Beobachtungen des Autors in der Werkstatt eher zurückhalten, stellten sie hier fast 50%. Über Technik wurde allerdings kaum geredet. Es wurde nur kurz über ein exotisches Rennrad, das später auch in diesem Artikel noch gewürdigt wird, gefachsimpelt und dann drehten sich die Gespräche mehr um Partysalate und die Leiden der Selbständigkeit.

Etwas überraschend für den Autor war das frühe Ende der um 18.15 Uhr beginnenden Veranstaltung um kurz nach 20.00 Uhr. Von anderen Stammtischen ist er mehr Ausdauer gewöhnt.

Die Zukunft ...

... ist inzwischen längst eingetreten, da die meisten im Laufe des letzten Jahres geplanten Änderungen inzwischen umgesetzt sind.

Neuerdings werden im Rahmen der Werkstatttermine keine festen Themen mehr angeboten, da das häufig zu Verwirrung führte. So bestanden Leute bei der Anmeldung unbedingt auf einen Anfängerkurs, obwohl es die Teamer gar nicht so eng sahen. Jetzt gibt es nur noch bei sehr komplexen oder zeit- aufwändigen Arbeiten wie Lauf- radbau entsprechende Themen- nachmittage, um hier die nötige intensivere Betreuung zu ermöglichen. Zudem wurde die Kursfrequenz auf 14-tägig reduziert. Zum Ausgleich sind jetzt immer mindestens zwei Teamer anwesend, um die Betreuung zu verbessern.

Und schließlich hat man sich eine regelmäßige „interne Weiterbildung“ vorgenommen, da auch die Fahrradtechnik immer komplizierter wird und nicht mehr jeder z. B. die korrekte Einstellung von Federgabeln beherrscht.



Auch in FRANKFURT aktuell will man unter der Rubrik „Neues aus dem Kirchenkeller“ etwas präsenter werden. Eine Kostprobe gab es bereits in der letzten Ausgabe.

Die Technik-AG leidet, wie andere AGs auch, unter Personalnot. Aber vielleicht fühlt sich der eine oder die andere jetzt animiert, beim Schrauben mitzuwirken.

Ein Erfahrungsbericht

Um sich ein möglichst realistisches Bild zu machen, besuchte der Autor auch einen Workshop. Als vorsichtiger Mensch brachte er nicht das eigene Fahrrad mit – obwohl es das nötig hätte, sondern beobachtete lieber, wie das bei anderen abläuft.

Angemeldet war ein Fall von „Mein Licht geht nicht, nachdem ich einen besseren Dynamo angebaut habe“. Es stellte sich dann später heraus, dass der neue Dynamo – wenn überhaupt – nicht die einzige Ursache war.

Zunächst gab Rainer eine Einführung in die korrekte Justage des Dynamos. Anschließend wurde dieser korrekt verkabelt – was bei diesem Typ nicht selbsterklärend war. Leider waren diese Aktionen nicht sehr effektiv. Weder Vorder- noch Rücklicht wollten aktiv werden.

Also wurden Masse und Kabel des Rücklichtes überprüft und schließlich das Kabel zum (überwiegend durch Leukoplast zusammen gehaltenen) Rücklicht ausgetauscht. Dies brachte für diesen Teil den gewünschten Erfolg.

Bei all diesen Aktivitäten hielt sich Rainer streng an das Motto der Veranstaltung und gab durch ausführliche Erklärungen und viele Hinweise (z. B. eine kleine Werkzeugkunde) Hilfe zur Selbsthilfe. Geschraubt wurde durch die Fahrradbesitzerin selbst.



„Mein Licht geht nicht...“ Foto: (rha)

Zwischendurch schaute der eine oder die andere, die zum Fahrradcodieren gekommen war, auch bei der Technik-AG vorbei. Dann erklärte Rainer Eigenheiten und Einstellung von Sattelfederungen, half bei der Zentrierung einer Bremse und auch einige weitere Fahrradzipperlein konnten behoben werden.

Außerdem widmeten sich Rainer und Christof Beschorner einem sehr sportlich aussehenden Rennrad, mit aerodynamisch verkleideten Rädern, das Christof von einer Bekannten zur Reparatur anvertraut war.

Die Verbindung zwischen Tretlagerwelle und Tretkurbel war extrem ausgeschlagen und die Sportlichkeit litt unter dem hohen Gewicht des Rades. Ein Austausch der Kurbelarme war nicht möglich, da es sich um ein sehr exotisches Modell handelte. Die ausgeschlagenen Verbindungen ließen sich jedoch durch viel Handarbeit mit Eisensägen und Feile wieder reparieren.

Den viel zu geringen Luftdruck der Reifen zu beheben stellte sich als ziemlich aufwändig heraus: Die Scheiben behinderten den direkten Zugang zu den Ventilen. Die nicht ganz wirkungsvollen Bremsen wurden noch justiert, bei der extrem schwergängigen Schaltung gaben dann aber auch die Experten von der Technik-AG erstmal auf.

Doch zurück zu den Lichtproblemen. Nachdem die defekte Vorderlampe auch nach Anwendung verschiedener Tricks nicht zum Leuchten gebracht werden konnte, reifte der Entschluss, sie einfach auszutauschen. Außerdem schwand ein wenig der Glaube daran, dass die Lichtenlage vor dem Austausch des Dynamos funktioniert haben soll, aber nun gut.

Der Austausch der Originallampe gegen eine zufällig vorhandene gebrauchte Leuchte aus dem Ersatzteillfundus der Technik-AG zeigte dann auch eine deutlich erhellende Wirkung.

Äußerst zufrieden verließ die Besitzerin des nun verkehrssicheren Fahrrades nach gut zwei Stun-

den die Werkstatt, nicht ohne sich vorher durch eine kleine Spende an die Technikkasse erkenntlich zu zeigen.

Die Sachkenntnis und Geduld, mit der allen Ratsuchenden geholfen wurde, war beeindruckend. Und der Autor kann sich gut vorstellen, dass ein Teil dieses Wissens auch an die FRANKFURT aktuell-Leser weitergegeben werden könnte. Ein kleines HowTo oder eine Checkliste zur Lichtreparatur würde sich unter der Rubrik „Neues aus dem Kirchenkeller“ sicher gut machen. Mal schauen, was die – ggf. personell gestärkten – Aktiven der Technik-AG dazu meinen. (rha)

PS.: Ich wurde dringend gebeten, darauf hinzuweisen, dass Ralf Paul Frösche sammelt, keine lebendigen, sondern solche aus Stoff, Schaumstoff etc. Wer also welche übrig hat...

Außerdem: Rainer sammelt Schnuller – keine vom eigenen Kind, sondern nur zufällig gefundene im authentischen Originalzustand (nicht gereinigt!).

Konflikte bei froschförmigen zufällig gefundenen Schnullern sind vorprogrammiert...

Verstärkung gesucht

Die Technik-AG sucht Verstärkung. Interessierte melden sich bitte bei Ralf Paul unter 069/49 40 928.

Zweirad Ganzert

Mainzer Landstraße 234
60326 Frankfurt (Galluswarte)

Telefon 069/73 43 86
Fax 069/73 17 93

MERIDA

PEUGEOT
CYCLES


PINARELLO

DIAMANT

HERCULES

KETTLER ALU-RAD

GIANT BIKES

KTM
Bikes vom Besten

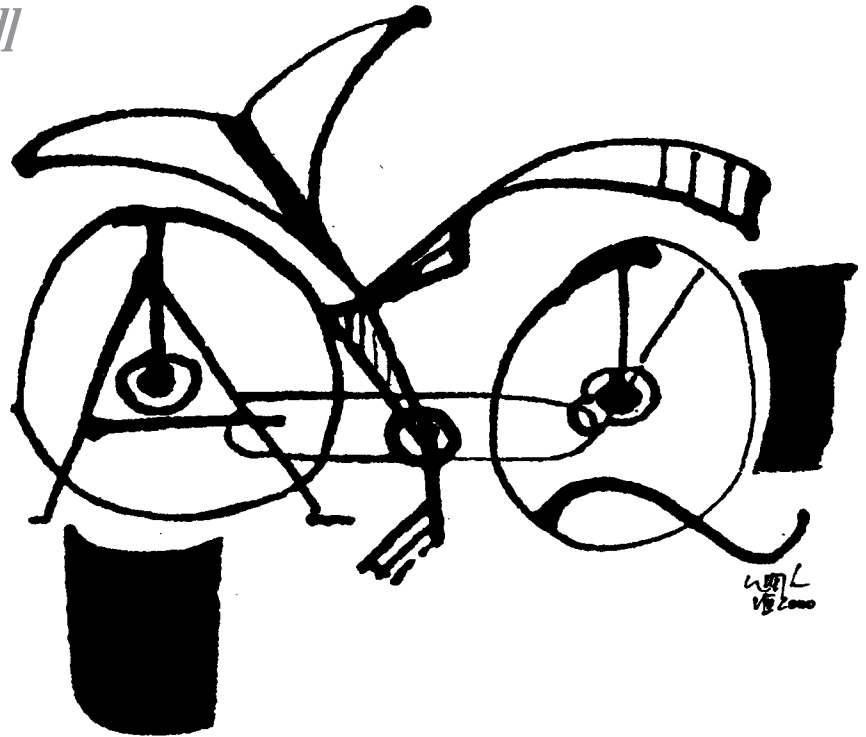
VILLIGER
SWISS FINEST

JUCHEM
CUSTOM MOUNTAIN BIKES

TREK

Kunst in FRANKFURT *aktuell*
von Ulla Le Landais-Biel

Das A-Q-Rad



Wie angekündigt, veröffentlichen wir in FRANKFURT aktuell in loser Folge Kunstwerke, die Ulla Le Landais-Biel dem ADFC Frankfurt geschenkt hat. Diesmal: A-Q-Rad

ADFC-Forum 15. – 17.02.2002 in Oberwesel

Vielen Mitgliedern ist das Herbsttreffen auf Burg Ludwigstein in guter Erinnerung. Nach einem Jahr Pause wird es nun die Nachfolgeveranstaltung, das ADFC-Forum, geben. Vom 15. – 17.02.2002 lädt der Bundesvorstand nach Oberwesel ins Loreleytal am Rhein ein.

Für das neue ADFC-Forum laufen die Vorbereitungen auf Hochtou-

ren. Erste Frühbücher haben ihre Zimmer bereits reserviert. Jetzt liegt ein eigener Flyer für das Forum vor. Bei der Veranstaltung werden bewährte Formen aus dem Herbsttreffen übernommen. Folgende Workshops sind bisher geplant:

Nationaler Radverkehrsplan, Führungsstrukturen im ADFC, Radfahren im Kreisverkehr, Was kos-

ten wir: Controlling im ADFC und Aktiven-Info Online.

Außerdem gibt es eine Workshopreihe für neue Aktive und Diskussionen mit Gästen aus unseren Partnerverbänden im ECF.

Der ADFC Frankfurt am Main e.V. wird auch in diesem Jahr auf dem Forum vertreten sein. Damit die Buchung der begrenzt verfügbaren

Zimmer effizient gestaltet werden kann, werde ich die Reservierung für den Kreisverband vornehmen. Wie immer wird es für „Hardcorer“ eine Campingoption geben. Die Anreise ist per Bahn oder Bike möglich. Reservierungen bitte ich unter Telefon (069) 76 29 28 – vorzugsweise ab 21 h – anzugeben.

Jürgen Johann

Fahrradhaus Wagner

Familienbetrieb seit 1929

ENIK

WHEELER

CONWAY

LET'S GO

HAMMER

Rohloff

Wooqstr. 21

60431 Frankfurt/Ginnheim

Tel.: 069/95294844

Fax: 069/95294856

Homepage:

www.FahrradWagner.de

eMail: FahrradWagner@aol.com

Kinderräder - Roller - Citybikes - Mountainbikes
Trekkingräder - Fitness- u. Sportgeräte - Zubehör

Zugverbindung von Dresden nach Frankfurt/Main

Wulfhard an die DB AG

Sehr geehrte Damen und Herren,
am 23.8.2001 kehrte ich um die Mittagszeit von einer dreiwöchigen Radreise durch Polen, die Slowakei und Tschechien nach Deutschland zurück, um ab Zittau mit dem Zug heimzufahren. Am Bahnhof Zittau war an diesem Tag der Computer ausgefallen, so dass mir Ihre Mitarbeiterin keine Auskunft über Bahnverbindungen mit Fahrradmitnahme nach Frankfurt/M. erteilen konnte. So fuhr ich mit dem nächsten Regionalzug nach Dresden.

Am Bahnhof Dresden-Neustadt wurde mir offeriert, dass es um 16.45 Uhr keinerlei Möglichkeit gibt, noch am selben Tag mit dem Rad von Dresden nach Frankfurt/M.

zu kommen. So war ich gezwungen, eine Nacht auf dem Bahnsteig in Bebra zu verbringen, bevor ich weiterfahren konnte. Nun zwei Fragen:

Halten Sie diese Reiseverbindungen mit der ganzen Umsteigerei mit bepacktem Reiserad für ein adäquates Angebot in Anbetracht des nicht unerheblichen Preises (trotz Bahncard für 270,- DM)?

Teilen Sie nicht auch meine Ansicht, dass ein solcher Fahrplan für Ihre fahrradfahrenden Kunden eine Zumutung darstellt?

Abschließend füge ich noch hinzu, dass ich mehrwöchige Radtouren (z.B. durch die Karpaten) grundsätzlich mit dem eigenen Rad unternehme.

Für Ihre Antwort danke ich Ihnen im Voraus.

DB AG an Wulfhard

Fahrradmitnahme

Sehr geehrter Herr Bäumllein,
vielen Dank für Ihre Zuschrift vom 30. August 2001. Sie kritisieren, dass in den ICE-Zügen zwischen Dresden und Frankfurt keine Fahrräder mitgenommen werden

können. Gerne gehen wir näher auf dieses Thema ein.

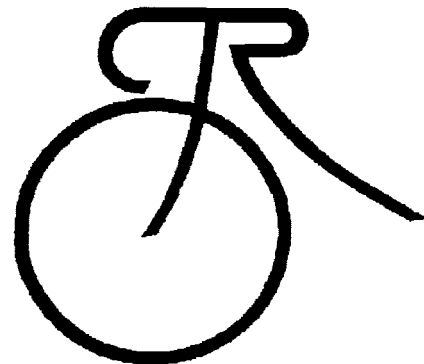
Derzeit bieten wir die Fahrradmitnahme im Fernverkehr hauptsächlich in lokbespannten Zügen an. Zumeist in InterRegios, in geringem Maße in ICE (Stuttgart-Zürich) IC/EC-, NZ-, EN- und D-Zügen. Wir arbeiten derzeit an Lösungen, um die Fahrradabteile zukünftig variabler zu gestalten. Wir wollen für unsere Rad fahrenden Gäste noch attraktiver werden.

Schon oft wurde auch der Wunsch an uns herangetragen, in unseren ICE-Zügen die Fahrradmitnahme zu ermöglichen. Der ICE ist als Hochgeschwindigkeitszug mit kurzen Haltezeiten konzipiert. Ein nachträglicher Umbau der Züge wäre mit immensen Kosten verbunden. Zudem würden durch den Einbau von beispielsweise festen Fahrradständern Sitzplatzkapazitäten, die wir in unseren schon heute stark ausgelasteten ICE-Zügen dringend benötigen, verloren gehen. Diese Aspekte gilt es bei der Erarbeitung von zukünftigen Angebotslösungen zu beachten.

Wulfhards Kommentar

Im Prinzip ist es ja vor allem aus Umweltgründen richtig, für seine Radfernerreisen die Deutsche Bahn zu beschäftigen. Da diese aber augenscheinlich nicht immer der gleichen Ansicht ist, macht es ebenso viel Sinn, bei erwiesener Nachlässigkeit gegenüber Radtouristen entsprechende Beschwerdebriefe abzuschicken. Zum Beispiel ist es sicher nicht zu viel verlangt, um 17.00 Uhr mit Fahrrad noch am selben Tag von Dresden nach Frankfurt/M. transportiert zu werden. Vor allem im Hinblick darauf, dass sich der Fahrpreis von Zittau nach Frankfurt/M. auf insgesamt DM 94,50 (mit einer Bahncard für 270,-!) beläuft. Im Antwortschreiben der Bahn wurde zwar auf diesen Umstand nicht eingegangen, aber immerhin gab es keine dümmlichen Hinweise auf Mieträder.

Wulfhard Bäumllein



radschlag

Radschlag GmbH	Di. 10.00 – 18.30
Hallgartenstraße 56	Mi. 10.00 – 18.30
60389 Frankfurt am Main	Do. 12.00 – 20.00
Tel. 069 / 45 20 64	Fr. 10.00 – 20.00
Fax 069 / 45 32 84	Sa. 10.00 – 15.00
radschlag@okay.net	Montag Ruhetag

www.radschlag.de

PER 
FAHRRAD TOTAL – AN DER UNI

Räder für alle Lebenslagen

-  **Trekking-Räder
Mountain-Bikes**
-  **Stadt- und Tourenräder**
-  **Renn- und Triathlonräder**
-  **Kinder- und Jugendräder**
-  **Liege- und Lasträder**
-  **Faltäder**

 **Qualifizierte Beratung
und Service**

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10.00 – 18.30, Sa. (Okt.–Feb.) 9.30 – 14.00 h
Leipziger Straße 4 · 60487 Frankfurt · Tel. 069/707 69 11-0 · Fax 069/707 69 11-3

PERDALE

Korsika – Gebirge im Meer

Aus meinem Tourtagebuch, 3. und letzter Teil



14. Mai 2001 (Aleria – Ponte Leccia)

Das Hoch über Korsika bleibt uns treu und so sehen wir erneut einem sonnigen Tag entgegen.

Unsere für die letzten beiden Nächte gewählte Übernachtungsalternative „chambre d’hote“ hat den angenehmen Nebeneffekt, dass die allmorgendliche Suche nach Essbarem entfällt und uns ein im Gegensatz zu Hotels recht gut gedeckter Frühstückstisch erwartet. Das opulente Abendmahl liegt schon eine ganze Nacht zurück, somit ist genug Zeit vergangen, dass sich wieder ein gewisser Freiraum in der Magengegend hat bilden können, der nun selbstverständlich nach Füllung verlangt. Da jedoch der gestrige Ruhetag seine beabsichtigte Wirkung erzielt hat, und die Lust aufs Weiterfahren wie von selbst zurückgekehrt ist, würde

sich ein zu voller Magen eher abträglich auf unsere Aktivitäten auswirken und daher kommen wir der Nahrungsmittelaufnahme lediglich in Maßen nach. Dafür fällt jedoch auch noch ein Verpflegungssnack für unterwegs mit ab.

Gegen 9:00 Uhr brechen wir auf und folgen zunächst landeinwärts einer an diesem Morgen noch kaum befahrenen Nationalstraße. Nach knapp 10 km verlassen wir das Tal und biegen auf einer Nebenstraße in die Berge ab. Und da ist er wieder, der (Fahr-)Genuss: stetig leicht bergan, auf einer kleinen Straße, die wir fast für uns allein haben, gesäumt von Esskastanienbäumen, umgeben von verschiedensten Gerüchen, die eine gewisse Ähnlichkeit mit Weihrauchmischungen aufweisen. So berauscht geht’s höher und höher, bis ich nach einer Kurve durch den Anblick eines direkt am Wegesrand stehenden Jungbullen recht unsanft in die Realität zurück befördert werde. Plötzlich werde ich mir der Situation bewusst, völlig alleine diesem erneuten Zusammentreffen mit der korsischen wilden Tierwelt ausgesetzt zu sein. Mein in Sachen Fauna und Flora bewanderter Bruder hat schon vor längerer Zeit einen gewissen Abstand zu mir herausgefahren, sodass ich auf seine Tipps

und Tricks nun nicht mehr zählen kann. Was sich aus vorherigen, ähnlich gelagerten, Fällen bewährt hat, ist – erst mal anzuhalten. Dann zu schauen, ob aus den Bewegungen und Gesten des Gegenübers abzuleiten ist, wie sein nächster Zug aussehen könnte. Das gelingt mir nur ungenügend, weil ich nicht den Eindruck habe, dass der Jungbulle seinerseits sich gerade mit ähnlichen strategischen Überlegungen beschäftigt. Es kommt mir eher so vor, als ob er aus einem ihm innewohnenden Überlegenheitsgefühl heraus sich ziemlich desinteressiert mir gegenüber verhält. Aber vielleicht ist das ja gerade seine listige Taktik, um mich in Sicherheit zu wiegen. Ja, ich habe ihn durchschaut und bewege mich daher ebenfalls kein Stück, sondern erwidere sein mittlerweile permanentes Mich-anstarren. Die Sekunden vergehen qualvoll langsam, ohne dass sich etwas grundlegendes an dem Verhalten der Protagonisten ändert. Dafür rasen meine Gedanken wie wild zwischen den potenziellen Alternativen hin und her. Ist ein von lautem Getöse begleitetes Nachvornepreschen angebracht? Schiebend oder fahrend? Vielleicht doch eher ein geordneter Rückzug? Oder den Psychokrieg weiter fortführen? In diesem Moment macht der Jungbulle einen Schritt nach vorne.

Adrenalin schießt durch meinen Körper und alle dem schnellen Fortkommen dienenden Muskeln sind

2 Radler und der alte Hafen von Bastia
Foto: (cm)

in höchster Alarmbereitschaft. Er scharrt mit dem Hufe hinten rechts. Oder war es das linke vordere? Die Erinnerungen an diese Details verblassen angesichts der darauffolgenden dramatischen Verschärfung der Situation: Er kommt einen weiteren Schritt auf mich zu, und noch einen, beschleunigt, und – biegt ab, nimmt Anlauf, um sich die Erhebung seitlich der Straße hinauf zu wuchten. Und weg ist er. Etwas entgeistert schaue ich zu der Stelle, wo der mittlerweile nur noch imaginäre Jungbulle zuletzt leibhaftig gesehen wurde, schnaufe durch, will mich in Bewegung setzen, und glaube mich urplötzlich in den falschen Film versetzt: vor meinen Augen hat sich ein zweiter Jungbulle materialisiert! Ich erspare mir jedoch die Schilderung des nun folgenden Deja-vu-Erlebnisses, welches in seiner Abfolge einer ziemlich ähnlichen Choreographie folgte, wie zuvor berichtet.

Froh, endlich den Anstieg fortsetzen zu können, trete ich etwas kräftiger in die Pedale, und kurz nachdem ich die 700 m Höhenlinie überquert habe, treffe ich wieder auf meinen Bruder. Die Straßen werden immer winziger, die Gegend abgelegener, tief unten im Tal sehen wir die Nationalstraße verlaufen, die sich dem gleichen Ziel entgegenschlängelt, dass auch uns vorschwebt, nämlich dem erneuten Besuch der Stadt Corte. Bis dahin ist jedoch noch ein gutes Stück

Wo gibf's
SCHOTTENPREISE ?

BenBIKE
DER FAHRRAD SCHOTTE

Hamburger Allee 49-53
60486 Frankfurt
☎ 069 / 97 99 20 20



Weg zurückzulegen. Die nächsten 3 Stunden fahren wir immer auf der Höhe zwischen 600 m und 750 m, mit wunderschönen Ausblicken auf die schneebedeckten Berggipfel im Landesinneren. Wir sind fast unter uns, nur ca. alle 20 Minuten erscheint ein Kraftfahrzeug. Der einzige kleine Nachteil dieser einsamen Gegend: es läuft allerhand „Vieh uff de Gass“. Hunde, Katzen, Schweine, Ziegen, Kühe und hin und wieder halt auch Stiere. Da wir diesmal jedoch ein gemeinsames Radeln praktizieren, räumen viele freiwillig die Straße, einige rühren sich allerdings anscheinend ziemlich gelangweilt nicht vom Fleck und checken uns nur mal kurz ab. Wir passieren kleine Dörfchen, die ziemlich ausgestorben wirken, und finden immer neue Abzweige, die uns später dann noch mal auf ca. 950 m hinaufführen, bevor es wieder hinunter ins Tal geht. Dieses kostet einiges an Bremsgummi und erfordert übermäßiges Beanspruchen der Unterarmmuskulatur zwecks Bremsgriffbetätigung, da die Strecke oft recht steil auf buckelpistenartigen Straßenverhältnissen abwärts verläuft. Gegen 14:00 Uhr treffen wir wieder in Corte (396 m) ein, die Sonne brennt für unser Empfinden schon ziemlich heiß herunter und ich frage mich, was hier wohl erst für Temperaturen im Juli vorzufinden sein müssen. Wir machen uns gleich auf den Weg ins Tal der Restonica, welches auf unserem ersten Zwischenstopp vor 4 Tagen leider wegen Reparaturmaßnahmen gesperrt worden war. Zu unserem großen Bedauern hat sich an diesem Zustand nichts geändert und so setzen wir unsere Fahrt nach einer spät angesetzten Mittagspause ins etwa 20 Km entfernte Ponte Leccia (193 m) fort. Ein kleiner Ort, nur 2 Hotels sind dort angegeben, und beim ersten erhalten wir schon das „Besetzzeichen“. Es werden uns jedoch 2 Schlafplätze in einem Wohnwagen angeboten, der hinter dem Haus im Garten steht. Da wir müde sind und dies als eine interessante Alternative ansehen, nehmen wir an. Danach kurz ins Örtchen und ein spontanes Essen zusammengestellt, welches aufgrund mangelnder Einkaufsalternativen recht bescheiden ausfiel, selbst nach unseren eigenen, ziemlich

niedrig angesetzten Maßstäben: Baguette, Butter, Salz, Kekse und Chips, aber wenigstens mit einer Flasche Rotwein aufgewertet.

Das muss für heute halt mal ausreichen.

Statistik: 100 km/1640 hm

15. Mai 2001 (Ponte Leccia – Col de Prato)

Als ich mitten in der Nacht aufwache, realisiere ich recht schnell, dass der Grund dafür die aufgekommene Kälte ist, die durch jede Ritze des Wohnwagens und durch die viel zu zahlreich weit aufgerissenen Fenster (um den angestauten Mief zu vertreiben) dringt. Da ein absoluter Notfall in Sachen Decken besteht, legen wir die einzig wärmeren Kleidungsgegenstände, Jeans und Sweatshirts, an und finden so noch ein paar Stunden Schlaf, bis es um 7:00 Uhr schon zu hell ist, um weiter schlummern zu können. Kurz darauf erscheint die Sonne über dem angrenzenden Berg, und die Luft erwärmt sich spürbar. Ein Ziel für heute ist die Erkundung der Schlucht „Gorges de l'Asco“, und zwar hin und auch wieder zurück, da es sich um eine „Sackgasse“ handelt, deren Ende immerhin knapp 1400 m hoch gelegen ist. Ob wir es bis dahin versuchen werden, wissen wir noch nicht, fahren jedoch erst mal los und erreichen nach ca. 20 km den Ort Asco (589 m). Es ist mittlerweile wieder ein warmer, sonniger Tag geworden, die Berge im Hintergrund lachen uns an und irgendwie sind wir neugierig, wie sich denn das Tal wohl weiterentwickeln wird, also entscheiden wir uns, den Anstieg noch ein wenig fortzusetzen. Und wie das so ist, je kürzer die Distanz zum Ende des Tals wird, desto größer wird unser Ehrgeiz, dieses auch erreichen zu wollen. Dafür müssen wir auch die letzten 5 km mit durchschnittlich etwa 9% Steigung in Kauf nehmen, aber es lohnt sich. Ein grandioser Panoramablick erwartet uns, auch auf den höchsten Berg Korsikas, den Mont Cinto (2706 m). Kleine Mittagspause. Dann die rasante Abfahrt zurück nach Ponte Leccia, mit den höchsten für diese Reise gemessenen Stundenkilometern. Eine zweite Mittagspause bis 15:00 Uhr folgt, weil wir erneut die Öffnungszeiten des Supermarktes



verpasst haben. Eindeckung mit dem gewohnten Notwendigen. Da es noch früh am Tag ist, brechen wir wieder auf, um noch eine Gegend weiter zu kommen. Dazu geht es gleich wieder auf der anderen Seite von Ponte Leccia in die Berge hoch, vorbei an dem kleinen Dorf Morosaglia, in dem im Jahre 1725 der Unabhängigkeitskämpfer Pasquale Paoli geboren wurde.

Auf dem Col de Prato (985m) entdecken wir ein kleines Hotel und begrüßen es sehr, dort spontan eine Unterkunftsmöglichkeit vorzufinden, nicht nur, weil die Kräfte langsam schwinden, sondern auch, weil es mit der umgebenden Bergwelt einfach viel idyllischer gelegen ist, als z.B. unser Schlafplatz in der Nacht zuvor.

Statistik: 88 km/2050 hm

17. Mai 2001 (Vescovato – Bastia)

Da ist er also, unser letzter Fahrtag. Der Himmel ist fast wolkenlos, als wir gegen 9:15 Uhr bei angenehmen 21°C Vescovato (50 m), in dem wir eine empfehlenswerte Bed & Breakfast-Unterkunft gefunden hatten, verlassen. Nur kurz müssen wir einer Nationalstraße folgen, bis uns ein letzter traumhafter Anstieg über ca. 17 km auf den 885 m hohen Col de Bigorno führt. Gleichmäßig geht es nach oben, durch eine karge Berggegend, fast ungestört und mit herrlichem Blick zurück ins Tal und auf die schneebedeckten Gipfel der Mont Cinto

Blick in die Defile de Lancone (cm)

Region. Die darauffolgende Abfahrt führt über Murato nach Oletta (213 m), von wo aus wir noch mal einen schönen Rundblick über den Golf von St. Florent, die beginnende Westküste und auf das im Norden gelegene Cap Corse werfen können, bevor wir über den wirklich letzten kleinen Col dieser Tour, den Col de Teghime (536 m), zurück nach Bastia gelangen. Dort erhalten wir im Verkehrsbüro die Adresse eines ebenfalls zu empfehlenden Chambre d'hote, welches durch seine Hanglage hervorragend positioniert ist für einen letzten Abend: und so genießen wir unser allerletztes traditionelles Mahl auf dem Balkon sitzend mit Blick über das in der Abendsonne versinkende Bastia und seinen Häfen.

Statistik: 76 km/1500 hm

(cm)



Au revoir, Corse!

Foto: (cm)

Seit
1903**Landkarten Schwarz**Reiseführer / Globen / Atlanten
Rad-, Wander-, Straßen- u. Stadtekarten60318 Frankfurt am Main
Eckenheimer Landstraße 36,
Tel. 069 / 55 38 69 · Fax 069 / 59 75 166Filiale: Gr. Hirschgraben o. Nr., Tel. 069 / 28 72 78
(gegenüber Goethehaus)Kelsterbacher Straße 49
60528 Frankfurt am Main
Telefon 069 - 6 70 14 25**Radhaus Niederrad****Norbert Wirth - Kaffenberger**

Öffnungszeiten:

Di. bis Fr.: 10 - 13 und 15 - 18 Uhr

Sa.: 9.30 bis 13 Uhr

Fahrräder ♦ Teile ♦ Service

Radsport

Rennräder · Rahmen
Radsportbekleidung
Werkstattservice
Ersatzteile
Damen- und Herrenräder
KinderräderRadsport Graf · An der Herrenwiese 8
60529 Frankfurt (Goldstein)
Telefon und Fax 069 - 666 76 01Mo - Fr 9 - 13 Uhr und 15 - 18 Uhr,
Sa 9 - 13 Uhr, Do geschlossen**Impressum**FRANKFURT **aktuell** erscheint zweimonatlich und wird herausgegeben vom
Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Frankfurt am Main e.V.
Anschrift: ADFC Frankfurt am Main e.V., Fichardstraße 46
60322 Frankfurt am Main, ☎ 069 / 94 41 01 96, Fax 069 / 94 41 01 93
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de**Redaktionsteam:** Fritz Biel (fb), Ralf Haselhorst (rha), Christine Huwer (ch),
Christoph Maier (cm), Andreas Kloiber (ak), Brigitte Rebna (br),
Michael Samstag (ms), Peter Sauer (ps), Martin Seip (mse)Jahresabo DM 12,- (im ADFC-Mitgliedsbeitrag enthalten). Bei Postversand
zzgl. Portokosten. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer
die Meinung des ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe und
Beiträge zu kürzen. Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.**Auflage:** 2.500 **Druck:** Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim
Redaktionsschluss für die März/April-Ausgabe: 19. Februar 2002
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste**Bodewig: Bund stärkt
Verkehrsmittel Fahrrad**

Verkehrsminister besucht ADFC-Versammlung

Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) hat am 2. November in Neuss die Aktivitäten der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs vorgestellt. Damit untersticht er erneut, dass der Radverkehr in Zukunft einen höheren Stellenwert in Deutschland bekommt. Anlass für den Besuch des Ministers war das zehnjährige Bestehen des Kreisverbandes Neuss des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC).

Bodewig hatte angekündigt, dass der Bund einen Nationalen Radverkehrsplan auf den Weg bringen wird, um alle Aktivitäten im Fahrradbereich zu bündeln und zu verstärken. Vor allem für die Fahrradförderung vor Ort erwartet der ADFC so mehr Rückenwind von der Bundesregierung. ADFC-Bundesvorsitzender Wolfgang Große: „Ich

wünsche mir, dass das zähe und langwierige Verhandeln um die Fahrradförderung in den Rathäusern und Verwaltungen endlich ein Ende hat.“ Ein Nationaler Radverkehrsplan braucht ein breites Bündnis „Pro Rad“ aus Politik, Industrie, Forschung und Verbrauchern, so Große weiter.

In Berlin diskutieren Abgeordnete aller Parteien den Nationalen Radverkehrsplan. Das Bundesministerium hat eine Projektgruppe eingesetzt, die den Nationalen Radverkehrsplan entwickeln soll. Für eine zielgerichtete Förderung des Radverkehrs müssen auch Politikfelder wie Wirtschaft, Raumordnung, Umwelt, Energie, Gesundheit und Tourismus in die Radverkehrspolitik einbezogen werden, so der ADFC.

Pressemitteilung des
ADFC-Bundesverbandes

■ Leser BRIEF**Gefahr für Leib und Leben**

Hallo Frankfurter, ich wohne eigentlich in Mainz und bin dort ADFC-Mitglied. Ich fahre aber öfter von Mainz nach Frankfurt mit dem Rad auf die Arbeit. Das heißt, ich werde es wohl bald endgültig bleiben lassen.

Heute z. B. bin ich dreimal angehupt, zweimal absichtlich zu eng überholt und einmal von einem ansteigenden Autofahrer tätlich angegriffen worden. Der Grund war jedesmal, dass ich nach Ansicht der Herren und Damen auf einem der ca. 1 m breiten, aufgeworfenen, durch Ausfahrt-Absenkungen alle 5 - 10m verzierten und ohnehin noch zusätzlich zugesperrten sogenannten „Radwege“ hätte fahren müssen, statt im Fluss auf der (um 11 Uhr relativ freien) zweispurigen Fahrbahn. Abgesehen von der auf dem Radweg notwendig wesentlich niedrigeren Geschwindigkeit wäre das zweifellos mit Gefahr für Leib und Leben durch die zahllosen

uneinsehbaren Einmündungen versehen.

Was sagt der ADFC Frankfurt zu dieser völlig unsinnigen Ausschilderung – durchgängig von Höchst bis F Innenstadt stehen Schilder, die nur dem kranken Hirn eines autovernarnten Verkehrsplaners entsprungen sein können. Praktisch an keiner Stelle sind die Mindestanforderungen für Fahrradverkehrsanlagen auch nur andeutenungsweise erfüllt. Eine bessere Art, mir das Radfahren zur Arbeit zu vermiesen, kann ich mir jedenfalls kaum vorstellen.

Ich freue mich über jede Antwort Ihrerseits, noch mehr über Unterstützung gegenüber der Stadt Frankfurt im Kampf gegen die Schilder.

Viele Grüße, Cosmas Lang

Die Redaktion empfiehlt zu diesem Thema die Lektüre des Artikels auf Seite 1.

BIKE-POINT sucht gebrauchte Fahrräder

Das Jobeinstiegsprojekt BIKE-POINT vom IB-Jugendbüro Griesheim sucht gebrauchte Fahrräder.

Nach der jetzt dritten Saison geht BIKE-POINT in die Winterpause. In dieser Zeit (bis Anfang März 2002) wollen wir mit unseren Jugendlichen alte und gebrauchte Fahrräder reparieren oder ausschleppen. Wer also im Keller oder der Garage ungenutzte Fahrräder rumstehen hat, kann BIKE-POINT die Räder spenden. Im Frankfurter Stadtgebiet holen wir die Räder ab. Terminvereinbarung bitte unter: Werkstatt: Telefon 38 98 12 10 oder Jugendbüro Telefon 39 23 00.



Eine kleine Bilanz 2001:

Nachdem Anfang des Jahres bei vielen Terminen (Fahrradaufbewahrung und Serviceangebote) das Wetter nicht mitspielte und weniger Kunden als 2000 unsere Angebote in Anspruch genommen haben, hat sich die Situation im zweiten Halbjahr wesentlich verbessert. Besonders das Museumsuferfest war ein großer Erfolg für unser Projekt, das seinen Stand in direkter Nachbarschaft zum ADFC-Infostand hatte.

Kopfzerbrechen bereitet uns nur die Frankfurter Eintracht (dies geht sicher vielen Menschen in der Region so...) Am Waldstadion hat BIKE-POINT die feste Aufbewahrungs- und Servicestation, die bei allen Heimspielen der Eintracht geöffnet ist. Durch die oftmals ungünstigen Spieltermine in der zweiten Liga (Freitag- und Montagabend) kommen natürlich weniger Besucher mit dem Fahrrad ins Stadion. Das würde erst mit einem

Aufstieg in die 1. Liga wieder anders werden.

Die Arbeit mit unseren Jugendlichen ist weitgehend positiv verlaufen. Von 11 Jugendlichen, die 2001 zum festen Team von Bike-Point gehörten, konnten 9 in Ausbildungs- oder Qualifizierungsverhältnisse (Hauptschulabschluss) vermittelt werden. Allerdings soll auch nicht verschwiegen werden, dass ein großes Problem die Nachhaltigkeit der Vermittlungen ist. So haben leider 2 Jugendliche inzwischen ihre Qualifizierungen abgebrochen und wir suchen mit ihnen nach neuen Möglichkeiten.

Ansonsten ist – ganz aktuell – die Finanzierung durch die Stadt für 2002 weitgehend gesichert.

Für das nächste Jahr planen wir nach ersten Versuchen, die sehr positiv verlaufen sind, ein mobiles Reparaturangebot und einen Sicherheitscheck für Kinder- und Jugendeinrichtungen in Frankfurt. In einer der nächsten FRANKFURT *aktuell*-Ausgaben werden wir darüber ausführlicher informieren.

Wir wünschen unseren Kunden/innen und die es noch werden wollen gute Fahrt für 2002!

Volker Rapp

IB-Jugendbüro Griesheim



Europas größter Fachversand für den Radler

**Wir verschicken sogar innerhalb 24 Stunden nach Frankfurt!
...wenn Sie keine Zeit/Möglichkeit haben, uns in SULZBACH bei Bad Soden zu besuchen**

das ist die Adresse bei der man zu GÜNSTIGEN Preisen ALLES RUND UM'S RAD bekommt

*Marken-Fahrräder aller Klassen
Preise „unter der Schallgrenze“
Radlgerechte Kleidung....*

-für die Fahrt zur Arbeit
-für Freizeit und Trimmen
-für sportliches Radeln
-für echtes MTB - Biken
-für professionelles Rennen

**Zubehör + Ersatzteile + Bike Tuning
Fachwerkstatt - auch für Fremdfabrikate**

Alles finden Sie im 700 Seiten STARKEN Katalog
Anfordern gegen 10,- DM auf Postbank 30184-602, BLZ 500 100 60

Brügelmann Fahrrad Shop
Oberliederbacher Weg 42
65842 SULZBACH bei FRANKFURT
mit grossem Kundenparkplatz

ADFC Kompetenz in Sachen Fahrrad
Beitritt

Anschrift:
Vorname, Name:

Beruf:

Straße:

PLZ, Ort:

Geburtsjahr: _____ Telefon: _____

100.000 Menschen sind schon dabei und nutzen die Vorteile der ADFC-Mitgliedschaft.

- Wir schaffen Ihnen Gehör: Damit Sie auf Ihren täglichen Wegen und im Urlaub gut ans Ziel kommen, machen wir Lobbyarbeit für das Rad. Bundesweit und auch bei Ihnen vor Ort.
- Sicher unterwegs: Für Mitglieder inklusive ist die Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung. Sie gilt immer dann, wenn Sie per Rad, zu Fuß oder mit Bus und Bahn unterwegs sind.
- Günstiger voran: Exklusiv für unsere Mitglieder bieten wir weitere günstige Versicherungen an. Teilnahmegebühren für ADFC-Veranstaltungen und Produkte sind für Sie als Mitglied oft ermäßigt.

Zum weitergeben an Freunde, Bekannte...
Beitrittserklärung siehe Rückseite

Antwort

ADFC e.V.

Postfach 10 77 47

28077 Bremen

Bitte
ausreichend
frankieren

Tourenprogramm 2002

Das Tourenprogramm 2002 wirft seine Schatten voraus. Wieder sind wir dem häufig geäußerten Wunsch nachgekommen und geben Ihnen nachstehend eine Vorab-Übersicht über geplante Mehrtagestouren, um damit Ihre Urlaubsplanung zu erleichtern.

Termin	Titel/Besonderheiten	Kategorie	Tourenleitung
09.-12.05.02	Vogelsberg (mit Festquartier)	***	Alfred Linder, ☎ 53 32 53, Sven Hechler, ☎ 51 64 42
18.-21.05.02	Pfingst-Zelt-Tour Hunsrück und Eifel	****	Rainer Mai, ☎ 41 30 85, Michael Weingärtner, ☎ (06196) 84 88 49
30.05.-02.06.02	Wo die guten Tropfen wachsen... Pfalz-Elsass-Kaiserstuhl	***	Anne Wehr / Bertram Giebeler, ☎ 59 11 97
04.-14.06.2002	Provence	***	Jean Coquelin, ☎ 45 99 17
21./22.06.02	Tour zur „Mitsommarnatt“ - die preiswerteste und kürzeste Mehrtagestour des Jahres	***	Jürgen Johann, ☎ 76 29 28, Rainer Mai, ☎ 41 30 85
23.-28.06.02	Südliches Elsass (Standquartier in Turckheim)	***	Jean Coquelin, ☎ 45 99 17
28.-30.06.02	Edersee	**	Michael Bunkenburg, ☎ 75 05 73 83
13.07.-21.07.02	Campingtour „Tschechien“	****	Rainer Mai, ☎ 41 30 85
12.-14.07.02	Fachwerkstädte in Nordhessen	***	Theda Bunje, ☎ (06145) 99 01 10
20.+21.07.02	Fahrrad und Klassik – Zu den Weilburger Festspielen	**	Michael Bunkenburg, ☎ 75 05 73 83
27.+28.07.02	Über den Taunus in den Westerwald	*** / ****	Hartmut Lange, ☎ (06109) 3 56 14
03.-05.08.02	Nordhessen und Waldecker Land	***	Theda Bunje, ☎ (06145) 99 01 10
10.+11.08.02	Über den Vogelsberg nach Fulda	***	Hartmut Lange, ☎ (06109) 3 56 14
11.-17.08.02	Saar per Velo (Standquartier nahe Saarbrücken)	*** / ****	Christan Kümmerlen, ☎ 30 27 95, Jürgen Johann, ☎ 76 29 28
07.+08.09.02	Bergstraße und Rheinhessen	***	Theda Bunje, ☎ (06145) 99 01 10
13.-15.09.02	Hessische Fernradwege - Der R8 von Frankenberg über Bad Lasphe und Limburg nach Frankfurt (Main)	***	Michael Bunkenburg, ☎ 52 52 61
03.-06.10.02	Main-Spessart-Tour (in Zusammenarbeit mit dem DJH)	****	Petra Honermann, ☎ 51 68 26, Herhard Heller, ☎ 51 66 13
08.-10.11.02	MTB-Wochenende in den Nordvogesen	****	Anne Wehr / Bertram Giebeler, ☎ 59 11 97

Diese Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ebenso können sich noch Termine ändern und eventuell weitere Fahrten hinzukommen. Maßgebend sind in jedem Fall die Angaben im Tourenprogramm, welches voraussichtlich ab Mitte März 2002 verfügbar sein wird.

Jürgen Johann, stv. Tourenreferent

Ausfüllen, ausschneiden und im Briefumschlag senden an: ADFC e.V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen

Kompetenz in Sachen Fahrrad
Beitritt

Beitritt
Ich trete dem ADFC bei:

als Einzelmitglied
(Jahresbeitrag 38 € /ermäßigt 25 €)
Einzelmitglieder können ihre minderjährigen Kinder
kostenlos anmelden

als Familien-/ Haushaltsmitglied
(Jahresbeitrag 48 €/ermäßigt 38 €)
mit folgenden Personen, die jeweils mit mir in einem
Haushalt wohnen:

Name, Vorname, Geburtsjahr:

Name, Vorname, Geburtsjahr:

Name, Vorname, Geburtsjahr:

Versicherungen (mit Eigenbeteiligung) gelten nur für
namentlich - mit Geburtsjahr - gemeldete Haushaltsmitglieder

Datum, Unterschrift:

Kontakt: ADFC e.V.
Infoline 0421 346 290 • Fax: 0421 346 2950
e-mail: kontakt@adfc.de • www.adfc.de

Ich beantrage den ermäßigten Beitrag für
Schüler/Studenten etc. und habe einen Nachweis
(z.B. Kopie eines gültigen Schülerausweises) beigelegt

Ich überweise nach Erhalt der Beitragsrechnung
(Bitte keine Vorauszahlung, kein Bargeld, keine Schecks)

Ich erteile dem ADFC hiermit eine Einzugsermächtigung
(bis auf Widerruf)

Konto-Inhaber:

Konto-Nummer:

Geburtsort:

Broschürenzahl:

Datum, Ort:

Unterschrift:

Adresse bitte auf Rückseite eintragen

Aktionen, Codierungen in Frankfurt

Codierungen werden in den Fahrradläden Böttgen, Per Pedale, Peters Radtreff und Storck durchgeführt.

14.01. Treffen der neuen Mitglieder
19.30 Uhr, Geschäftsstelle / Infoladen,
Fichardstraße 46 (U1/U2/U3, „Grüneburgweg“)

17.01. Tourenleitertreffen 19 Uhr,
Bürgerhaus Bockenheim, Schwälmer
Str. 28

30.01. Kartographie-Treff 19.30
Uhr, Geschäftsstelle / Infoladen,
Fichardstraße 46 (U1/U2/U3, „Grüneburgweg“)

28.02. Mitgliederversammlung
19.30 Uhr, Bürgerhaus Bornheim,
Arnsburger Str. 24, Clubraum 2