Zeitschrift des ADFC Frankfurt am Main e.V.
Nr. 1, Januar/Februar 2006

# FRANKFURT aktuell

# Der lange Marsch

**Zum aktuellen Stand der Planungen für den Radverkehr**

**Die Liste der Versuche der Stadtverordneten, die Verwaltung zu einer schnelleren Gangart bei der Förderung des Radverkehrs zu bewegen, ist lang. War es in den 90er-Jahren vorwiegend das Straßenbauamt, das sich beklagte, über keine umsetzungsfähigen Vorplanungen zu verfügen, hat sich die Situation inzwischen gewandelt. Im Stadtplanungsamt wird eine Vielzahl von Planungen für den Radverkehr bearbeitet.**

Regelmäßig gehen dem Stadtparlament Beschlussvorlagen mit Vorplanungen für Fahrradrouten und andere radverkehrsrelevante Projekte zu, die immer häufiger bereits im Vorfeld mit dem ADFC besprochen wurden und deshalb dort im allgemeinen zügig beschlossen werden. Im Straßenbauamt aber herrscht dann der große Stau. Es dauert einfach viel zu lange, bis aus den beschlossenen Vorplanungen die Baureifplanungen oder Bau- und Finanzierungsvorlagen entstehen und auch dann ist es oft noch ein weiter Weg bis zu deren Umsetzung.

Seit einiger Zeit versucht sich nun der Architekt Franz Zimmermann (FDP), der im Gefolge der letzten Kommunalwahl den Stuhl des Baudezernenten erklomm, an Beschleunigungsmaßnahmen. Jüngster Coup: Aus dem Erlös für den Verkauf der Frankfurter Sparkasse zweigte er im Rahmen des Nachtragshaushaltes für 2005/2006 2,3 Mio zusätzliche Euro für den Radverkehr ab, um mit diesen Mitteln eine Reihe von Planungen flott zu bekommen, deren mögliche Umsetzung den Emissären der Grünen im Vorfeld der Haushaltsberatungen zwar in Gesprächen mit dem Straßenbauamt signalisiert worden war, die aber plötzlich doch wieder auf die lange Bank zu geraten drohten.

Ergebnis der Vorgespräche im Straßenbauamt war im letzten Herbst – initiiert von den Grünen – der nachstehende gemeinsame Haushaltsantrag des Viererbündnisses (E 191 vom 24.11.2004):

*Hauptsache immer ein bisschen Luft unter der Felge* **Foto: Fitz Bergerhoff**

*Aus dem Programm Radwegebau 2003-2008 im Produktbereich 16, Produktgruppe 16.3 werden in 2005 und 2006 gebaut:*

- *der Radrouten-Teilabschnitt Bahnhofsviertel-Holbeinsteg*
- *der Radweg Harheim – Nieder-Erlenbach*
- *der Radrouten-Teilabschnitt Fahrgasse – Große Friedberger Straße – Scheffeleck*
- *der Radweg Nieder-Eschbach – Nieder-Erlenbach und*
- *die Ostparallele Eschersheimer Landstraße*

*Diese Maßnahmen werden auch dann realisiert, wenn dafür keine Drittmittel bewilligt werden sollten.*

Dieser Antrag wurde vom Stadtparlament am 16.12.2004 zusammen mit dem Haus- *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 2006

**Der Vorstand lädt gemäß § 8 unserer Satzung alle Mitglieder zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Die Versammlung findet statt am Donnerstag, dem 09. März 2006, 19.00 Uhr, im Bürgerhaus Bornheim, Arnsburger Str. 24, Clubraum 2.** Diesen Termin bitte auf jeden Fall gleich vormerken! Wir hoffen auf rege Beteiligung und fruchtbare Diskussionen.

**Vorgeschlagene Tagesordnung:**

1) Begrüßung
2) Wahl der Versammlungsleitung und der ProtokollantIn
3) Festlegung der Tagesordnung
4) Genehmigung des Protokolls der letzten Mitgliederversammlung (im Infoladen einsehbar)
5) Tätigkeits- und Kassenbericht des Vorstands
6) Bericht der Kassenprüfer
7) Entlastung des Kassenwarts und des Vorstands
8) Beschlussfassung über den Haushalt
9) Wahl der Kassenprüfer
10) (Kurz-) Berichte aus den verschiedenen Arbeitsgruppen
11) Wahl des Vorstands
12) Anträge
13) Wahl der Delegierten zur Landesversammlung des ADFC Hessen e.V.
14) Sonstiges

**Anträge müssen bis zum 13.02.2006 im Infoladen eingegangen sein.**

*Der Kreisvorstand*

**Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club**

**ADFC Frankfurt am Main e.V.**

**Vorstand:** Simone Bolte, Uwe Hofacker, Achim Isenberg, 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*:**
Peter Sauer
Anzeigen: Michael Samstag
*frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de*

**AG Kartographie:**
Wolfgang Preising
*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 Unfall:** Fitz Bergerhoff
✆ *069/56 29 37*

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

**Infoladengruppe:** Gisela Schill
*info@adfc-frankfurt.de*

**Stadtteilgruppen:**

**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

**Simone Bolte**
*simone.bolte@adfc-frankfurt.de*
✆ 069/26 40 83 81

**Jean Coquelin** ✆ 069/45 99 17

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

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

**Uwe Hofacker** ✆ 069/57 00 97 18

**Petra Honermann**
✆ 069/51 68 26

**Achim Isenberg**
✆ 069/95 11 64 90

**Jürgen Johann**
*Juergen.Johann@adfc-frankfurt.de*
✆ 069/76 29 28

**Klaus Konrad**
*Klaus.Konrad@adfc-frankfurt.de*
✆ 069/30 61 55
Fax: 069/30 85 28 79

**Christian Kümmerlen**
✆ 069/30 27 95

**Alfred Linder**
*Alfred.Linder@adfc-frankfurt.de*
✆ 0176/29 37 87 14

**Ralf Paul** ✆ 069/49 40 928

**Wolfgang Preising**
*Wolfgang.Preising@adfc-frankfurt.de*
✆ 0 61 92/9 517 617

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

**Christina Romeis**
*Christina.Romeis@adfc-frankfurt.de*
✆ 069/74 84 68

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

**Peter Sauer**
*Peter.Sauer@adfc-frankfurt.de*
✆ 069/46 59 06

**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

Das neue Jahr fängt wieder gut an. Knirschend rollen die Reifen über Glasscherben-Teppiche auf Radwegen. Lichtlose Gestalten auf zwei Rädern tauchen unvermittelt aus der Dunkelheit auf und missachten die einfachsten Regeln des Straßenverkehrs. Unbefestigte Wege verwandeln sich bei leichtem Tauwetter in Schlammpisten ...

Zu negativ gedacht für einen Jahresanfang? Ja, wahrscheinlich. Versuchen wir also, die Lage etwas freundlicher zu sehen: Dem Scherbenteppich auf vielen Radwegen halten die modernen Reifen stand, der letzte „Plattfuß" liegt schon tausende von Kilometern zurück. Die Stadtreinigung arbeitet schnell und gründlich – schon am zweiten Arbeitstag im neuen Jahr sind die meisten Wege gereinigt. Lichtlose Gestalten gibt es weiterhin, zunehmend aber beobachte ich helle Scheinwerfer und Rücklichter, die dank moderner Technik schon bei trübem Tageslicht für Erhellung sorgen. Nur den Schlammpisten kann ich nichts abgewinnen. Da bleibt nur, auf Frost zu hoffen.

Womit wir beim Thema Winter wären. Wozu sind eigentlich Spikereifen gut?, fragt Rainer Mai auf Seite 13 – und beantwortet diese Frage recht ausführlich. Wer das gelesen hat, wird zu den „Winter- und Dunkeltouren" auf Seite 7 ein ganz anderes Verhältnis bekommen.

Neue Schilder für Frankfurt stellt Fitz Bergerhoff vor. Dass er das in der Faschingszeit tut, ist reiner Zufall und ändert nichts an der Seriosität des Berichts aus der AG Unfall. Im Gegenteil: In Frankfurt geht es allerorten voran, wenn man Fitz Biel glauben darf. „Der lange Marsch" wird aber trotzdem noch einige Zeit andauern, auch wenn es heißt „Der Magistrat ist grundsätzlich bemüht, die Maßnahmen so zügig wie möglich zu bauen. ..." Dass mit diesen Maßnahmen nicht alle Velofreunde zufrieden sind, ist unseren Leserbriefen zu entnehmen. Dank an dieser Stelle für die ausführlichen Stellungnahmen.

Gute Fahrt ins neue Jahr wünscht
**Peter für das Redaktionsteam**

# Inhalt

| | |
|---|---|
| 1 | **Der lange Marsch**<br>**Zum aktuellen Stand der Planungen für den Radverkehr** |
| | **Einladung zur Mitgliederversammlung 2006** |
| 2 | **Editorial, Kontakte** |
| 6 | **Neues Verkehrsschild in Frankfurt? Bericht aus der AG Unfall** |
| 7 | **Touren im Winter II ■ Dunkeltouren ■ Kleinanzeige** |
| 8 | **ADFC Weihnachtsfeier ■ Hallgartenschule sucht Fahrradschrauber** |
| 9 | **Termine, Treffpunkte, Ortsbeiräte** |
| 10 | **Fahrradklima in Bad Vilbel ■ Gruß zum neuen Jahr** |
| | **Streit über Busbeförderung der Dortelweiler Schüler** |
| 11 | **Schön ist der Stammtisch, zäh die Politik. Jahresrückblick und Aussichten für Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim** |
| | **Nachwuchs in Bad Vilbel ■ Schaukasten in Bad Vilbel** |
| 12 | **HTK: Von Steinbach nach Frankfurt** |
| 13 | **Nägel in den Reifen. Erfahrungen mit Spikes** |
| 16 | **Leserbriefe** |
| 17 | **Wer sich nicht wehrt, lebt verkehrt.**<br>**Erläuterungen des verkehrspolitischen Sprechers** |
| 18 | **Burgundisches Kanaldreieck. Eine Radtour für Genießer** |
| 19 | **Impressum, Fördermitglieder** |
| 20 | **Ausblick auf's Tourenprogramm. Mehrtagestouren-Übersicht** |

halt für 2005/2006 (§ 8341) beschlossen. Um so erstaunter waren die Parlamentarier, als der Magistrat im Frühjahr 2005 mit dem Magistratsbericht B 306 die gemachten Zusagen für die Umsetzung der genannten Maßnahmen in den Jahren 2005-2006 wieder stark relativierte.

Auszug B 306: „Der Magistrat ist grundsätzlich bemüht, die Maßnahmen so zügig wie möglich zu bauen. ... Grundsätzlich sind für die Maßnahmen nicht Mittel in der Höhe in den Haushalt eingestellt, dass auf Fördermittel verzichtet werden kann. Der Magistrat wird bei jeder Maßnahme einzeln überprüfen, ob die Mittel komplett aus der Stellplatzablöse finanziert werden können."

Nun muss man wissen, dass es seit mittlerweile fast zehn Jahren einen Beschluss der Stadtverordneten gibt, der dem Magistrat aufgibt, fünf Prozent der jährlichen Einnahmen aus der Stellplatzablöse in den Radverkehr zu investieren (E 1201 vom 6.11.1996). Zuletzt war dem Magistrat vom Stadtparlament durch den Haushaltsantrag E 189 Nachhilfeunterricht in Prozentrechnung erteilt worden, weil er im Haushaltsentwurf 2005/2006 erneut nur Bruchteile der geforderten Summen aus der Stellplatzablöse eingestellt hatte.

Der Ärger über dieses Vorgehen mündete nur deshalb nicht in einer Zurückweisung des Berichts B 306, weil Baudezernent Franz Zimmermann (FDP) im Verkehrsausschuss signalisierte, dass er einen nachgebesserten Bericht vorlegen werde. Als Tischvorlage bereits in der Novembersitzung des Verkehrsausschusses präsentiert, wurde die nachgebesserte Antwort als Magistratsbericht B 826 am 16.12.2005 veröffentlicht. Einen Überblick über den neuen Stand gibt die nachstehende Tabelle.

**Fahrradroute Museumsufer – Bockenheim**
Der erste Bauabschnitt der Route zwischen Niddastraße und Schönhof wurde anlässlich des Umbaus der Mainzer Landstraße vorgezogen, um die Fahrradroute beim Umbau der Kreuzung Mainzer Landstraße / Karlstraße / Westendstraße berücksichtigen zu können (M 202 vom 13.11.1998). Die Baumaßnahmen wurden im Frühjahr 2002 beendet. Bis heute fehlt die wegweisende Beschilderung. Für den Abschnitt durch das Bahnhofsviertel fanden die Planer erst Jahre später eine abgestimmte Lösung (M 137 vom 12.9.2003). Die Bau- und Finanzierungsvorlage (M 187) wurde vom Magistrat am 5.9.2005 vorgelegt.

**Dazu sagt der B 826:** Vorplanungsbeschluss liegt vor / GVFG-Antrag ist gestellt, der Bewilligungsbescheid ist für Ende 2005 zugesagt
Bau- und Finanzierungsvorlage (M 187) ist beschlossen, § 10307 vom 17.11.2005
Finanzierung aus GVFG- und Stellplatzablösemitteln / Realisierungszeitraum 2006

**Radweg Harheim – Nieder-Erlenbach**
Die Vorplanung (M 57 vom 15.3.2002) wurde vom Parlament am 20.6.2003 beschlossen (§ 3160)

**B 826:** Vorplanungsbeschluss liegt vor
GVFG-Antrag und Bau- und Finanzierungsvorlage werden erstellt / Finanzierung aus GVFG- und Stellplatzablösemitteln
Realisierungszeitraum 2006/2007 (nach Abschluss Grunderwerb)

**Fahrradroute Fahrgasse – Große Friedberger Straße – Scheffeleck**
Diese Route soll die Verbindung von der Alten Brücke nach Norden schaffen. Sie wird dringend benötigt, da beim Umbau der Konrad-Adenauer- / Kurt-Schumacher-Straße in den 90-er Jahren keine Radwege angelegt wurden.Sie soll darüber hinaus die Verknüpfung herstellen mit der nördlichen Zeil-Umfahrung im Verlauf der Stiftstraße / Stephanstraße / Vilbeler Straße zwischen Eschenheimer Tor und dem Friedberger Tor. Die Vorplanung (M 78 vom 19.4.2004) wurde ohne die geforderte Verbindung zwischen der Vilbeler Straße und der Einmündung der Berger Straße über das Friedberger Tor vorgelegt. Nachdem Stadtrat Edwin Schwarz (CDU) in einer Protokollerklärung zugesagt hatte, die fehlende Verbindung nachzuliefern, wurde die M 78 am 31.7.2004 vom Stadtparlament beschlossen (§ 7604). Die Vorplanung für die Querung des Friedberger Tors wurde mit der M 188 vom 5.9.2005 nachgereicht und am 17.11.2005 vom Stadtparlament beschlossen (§ 10308)

**B 826:** Vorplanungsbeschluss liegt vor / Die Kosten für die weiteren Planungsarbeiten werden aus den durch den FRASPA-Verkauf zusätzlich bereit gestellten Mitteln finanziert (Kosten: 110 T€) / Die für die Realisierung erforderlichen Mittel werden für den Haushalt 2007 angemeldet. GVFG-Antrag und Bau- und Finanzierungsvorlage werden erstellt / Finanzierung aus GVFG- und Stellplatzablösemitteln
Realisierungszeitraum 2007/2008

**Radweg Nieder-Eschbach – Nieder-Erlenbach**
Die Vorplanung (M 7 vom 12.1.2004) wurde vom Parlament am 13.5.2004 beschlossen (§ 7272)

**B 826:** Vorplanungsbeschluss liegt vor
Bau- und Finanzierungsvorlage wird erstellt
Finanzierung aus den durch den FRASPA-Verkauf zusätzlich bereit gestellten Mitteln (Kosten: 1,0 Mio €)
Baubeginn in 2006 wird angestrebt (nach Planfeststellungsbeschluss und Grunderwerb)

**Fahrradroute Eschersheim – Innenstadt (vormals Ostparallele Eschersheimer Landstraße)**
Die Vorplanung (M 92 v. 27.6.2003) wurde vom Parlament am 3.12.2003 beschlossen (§ 6374)

**B 826:** Vorplanungsbeschluss liegt vor
Bau- und Finanzierungsvorlage wird erstellt
Finanzierung aus den durch den FRASPA-Verkauf zusätzlich bereit gestellten Mitteln (Kosten: 1,2 Mio €)
Baubeginn 2006 wird angestrebt

**Weitere Projekte**
Über die fünf im Haushaltsantrag genannten Planungen hinaus listet der Magistratsbericht für die Jahre 2005-2007 einige Maßnahmen auf, die derzeit in Arbeit sind oder bereits umgesetzt wurden.

Da ist zunächst der kritische **Lückenschluss der Fahrradroute Nordweststadt-Innenstadt** an der Ecke Hansa- / Miquelallee. Dort war es seit Jahren nicht gelungen, einen schmalen Streifen des ehemals von den Amerikanern besetzten IG-Farben-Geländes seiner seit mehr als zehn Jahren (M 67 vom 28.4.1995) vorgesehenen Bestimmung zuzuführen, um die nur wenige Meter lange Radwegelücke stadteinwärts zu schließen. Schon 1996 hatte der damalige Planungsdezernent Martin Wentz (SPD) vorgeschlagen, zur Realisierung der Maßnahme beim Bund eine vorläufige Besitzeinweisung zu beantragen, aber es tat sich nichts. Im letzten Jahr nun ist es Franz Zimmermann endlich gelungen, den gordischen Knoten zu durchschlagen, die Lücke wurde geschlossen.

Als im Bau befindliches Projekt benennt der Bericht den **Weg östlich der Autobahn A 661**, der **zwischen Niddabrücke und Ausfahrt Heddernheim** den westlich der Autobahn verlaufenden Weg ersetzen soll, der durch den Bau der Ausfahrt und der Lärmschutzwälle unterbrochen wurde.

Das dritte Projekt, dessen Umsetzung für das Frühjahr 2006 avisiert wird, ist der **Radfahrstreifen im Verlauf der Taubenstraße - Börsenstraße** bis zur Goethestraße (M 257 vom 17.12.2004). Er bildet die Fortsetzung des ebenfalls in 2005 fertiggestellten Radfahrstreifens in der Eschenheimer Landstraße und schafft die Verknüpfung mit der Fahrradroute durch die Goethestraße. Im weiteren Verlauf wird eine Verbindung geschaffen zum Radweg in der Kaiserstraße. Die Ausführung der Markierungsarbeiten soll im Frühjahr 2006 erfolgen. ➤➤

*Radfahrstreifen – wörtlich genommen*

*Fahrradpforte Fichardstraße - trotz neuer Poller immer noch blockiert*

*Schutzschilder – falsch verstanden*

*Baustelle Platenstraße - neues Pollermodell für Radwege gesichtet.*

Ebenfalls zur Realisierung im Jahr 2006 vorgesehen ist der lange Jahre heftig umstrittene **Radweg westlich der Homburger Landstraße zwischen Bonames und Nieder-Eschbach**. Hier ist es das (Landes)Amt für Straßen- und Verkehrswesen, das für die Ausführung verantwortlich zeichnet.

Weniger konkret im Bezug auf den Zeitpunkt der Realisierung sind die Aussagen zu den beiden letzten Maßnahmen.

Die **Verlängerung der Fahrradroute Seckbach – Innenstadt** bis zum Lohrberg (M 33 vom 18.2.2005) wurde im Juni 2005 beschlossen mit der Maßgabe, dass der an der Kreuzung Heinz-Herbert-Karry-Straße / Wilhelmshöher Straße / Atzelbergstraße vorgesehene Kreisverkehr entfällt (§ 9431 vom 26.6.2005).

Letzte der aufgelisteten Maßnahmen ist die schon erwähnte **Radroutenverbindung über das Friedberger Tor**. Auch hier gibt es keine Aussage zur Umsetzung.

Unerwähnt bleibt das wichtigste Projekt, das gegenwärtig im Bau ist. Im Rahmen der **Grundsanierung des Schaumainkais** (M 51 vom 1.3.2004) entsteht gerade der erste Teilabschnitt einer durchgehend in beiden Richtungen befahrbaren Verbindung auf dem Hochkai des südlichen Mainufers, eine Maßnahme, die von großer Bedeutung für die attraktive Verknüpfung einer ganzen Reihe von Wegebeziehungen des innerstädtischen Radverkehrs ist.

Ebenfalls unerwähnt bleibt ein weiteres Projekt, das – lange Zeit heiß umstritten – inzwischen auf einem guten Weg ist. Ich spreche von den **Rampen zur Unterquerung der Bahngleise am Rödelheimer Bahnhof**, deren Erhalt nun auch für die Zeit nach dem viergleisigen Ausbau der S-Bahn zwischen Bad Vilbel und Frankfurt gesichert ist. Sie sind Teil einer wichtigen Fahrradroute, die aber bislang noch nicht planerisch bearbeitet wird.

Unter Punkt 12 listet der Bericht eine Reihe von Maßnahmen auf, die noch im Stadium der Vorplanung sind, allerdings ist ein Teil der dort gemachten Aussagen mit Erscheinen des Berichts bereits überholt. So wurde die Vorplanung der **Verlängerung der Fahrradroute Nordweststadt – Innenstadt bis nach Weißkirchen** (M 44 vom 11.3.2005) bereits im Oktober vom Stadtparlament beschlossen (§ 10107 vom 13.10.2005), wenn auch mit der Maßgabe einer Überarbeitung im Bereich der Ernst-Kahn-Straße.

In der gleichen Sitzung beschlossen wurde die Vorplanung für die **Radfahrstreifen** in der **Gießener Straße** (M 76 vom 25.4.2005, § 10108 vom 13.10.2005). Mit diesen Plänen zusammen hängt ein weiteres Projekt, das im Rahmen der Beschlüsse zum Gesamtverkehrsplan (M 32 vom 18.2.2005) in der Dezembersitzung des Parlaments auf den Weg gebracht wurde, die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 bis zum Bahnhof Frankfurter Berg (M 34 vom 18.2.2005). In diesen Plänen sind in Fortsetzung der Planung für die Gießener Straße **Radfahrstreifen** auch in der **Homburger Landstraße** bis zum Frankfurter Berg vorgesehen. Damit entsteht eine durchgehende Radverbindung von der Friedberger Landstraße bis nach Bonames.

Ebenfalls bereits im Oktober beschlossen wurde die Vorplanung für die **fahrradfreundliche Umgestaltung der Kreuzung Kennedyallee / Stresemannallee** (M 146 vom 18.7.2005, § 10111 vom 13.10.2005).

Definitiv noch im Stadium der Vorplanung sind die ebenfalls unter Punkt 12 des Berichts aufgelisteten Projekte

*Überfüllte Fahrradständer Konstablerwache – Stadtrat Zimmermann ließ die Lücken zwischenzeitlich mit weiteren Bügeln schließen.* **Fotos: Fritz Biel**

- **Radroute Innenstadt – Fechenheim**
- **Radweg Wilhelm-Epstein-Straße**
- **Radroute Höchst – Innenstadt**
- **Radweg Hedderichstraße – Textorstraße**
- **Radroute Bockenheim – Niederrad**

Die Pläne für die Wilhelm-Epstein-Straße sollen im Januar dem Verkehrsausschusss vorgestellt werden und auch die übrigen Vorplanungen dürften nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen.

Auch diese Liste ist unvollständig. Es fehlt die mittlerweile weit fortgeschrittene Vorplanung für die **fahrradfreundliche Umgestaltung des Erich-Ollenhauer-Rings**, die dem Magistrat im Rahmen der Erweiterungsplanung für das Nordwestzentrum aufgegeben wurde (NR 1023 vom 28.5.2003). Dasselbe gilt für die **Straßburger Straße** in Niederrad, die im Zuge der Planungen für einen neuen Autobahnanschluss neue Radverkehrsanlagen erhalten soll (B 705 vom 30.9.2005).

Ebenfalls unerwähnt bleibt eine Planung, die in den letzten Monaten mehrfach den Verkehrsausschuss beschäftigte und auch in den Medien für einigen Wirbel sorgte, die Anbindung der Commerzbank-Arena (vormals Waldstadion). Die Pläne für die **Fahrradroute im Verlauf der Mörfelder Landstraße** hingen in der Dezembersitzung des Verkehrsausschusses an der Wand und sollen nach heftiger Kritik der Parlamentarier nun doch noch vor der Fußballweltmeisterschaft im nächsten Juni in die Tat umgesetzt werden. Auch hier ist es Baudezernent Franz Zimmermann, der mächtig Druck macht und der sogar die freie Vergabe des Auftrags ermöglichen will, um kurzfristig mit den Bauarbeiten beginnen zu können. Wohlgemerkt, bis jetzt gibt es noch nicht einmal einen Beschluss über die Vorplanung. Es ist schon erstaunlich, was alles geht, wenn der nötige Druck hinter eine Sache gesetzt wird und alle an einem Strang ziehen.

Nach all dem Lob für den Baudezernenten drängt es mich nun doch, auch einmal ein Lob loszuwerden für den Planungsdezernenten. In dem Dezernat, für das Edwin Schwarz (CDU) die Verantwortung trägt, hat der Radverkehr inzwischen einen großen Stellenwert erreicht, die Planungen bewegen sich auf hohem Niveau und längst nicht mehr so schleppend, wie noch vor einigen Jahren. Chapeau!

Eigentlich sollte dies ja nur eine kompakte Zusammenstellung der aktuellen Radverkehrsprojekte werden, damit noch Platz bleibt für den Rückblick auf all die anderen wichtigen Themen, die uns im letzten Jahr beschäftigt haben. Aber wie man sieht, tut sich so viel, dass es doch etwas länger geworden ist. So müssen die anderen Themen warten bis zum nächsten Heft. Aktuell sind sie dann noch allemal. Schließlich ist im März Kommunalwahl!

Einen guten Start ins neue Jahr wünscht *Fritz Biel*

radschlag

Radschlag GmbH
Hallgartenstraße 56
60389 Frankfurt am Main
Tel. 069 / 45 20 64
Fax 069 / 45 32 84

Di. 10.00 – 18.30
Mi. 10.00 – 18.30
Do. 12.00 – 20.00
Fr. 10.00 – 18.30
Sa. 10.00 – 16.00
Montag Ruhetag

www.radschlag.de
info@radschlag.de

PER PEDALE
FAHRRAD TOTAL – AN DER UNI

Räder für alle Lebenslagen

Trekkingräder
Mountain-Bikes
Stadt- und Tourenräder
Rennräder
Kinder- und Jugendräder
Liege- und Lasträder
Falträder

Qualifizierte Beratung und Service in unserer Meisterwerkstatt

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 10.00 – 19.00 h, Sa. 9.30 – 16.00 h (Okt. – Feb. 9.30 – 14.00 h)

Adalbertstraße 5 · 60486 Frankfurt · Tel. 069/707 69 11-0
Fax 069/707 69 11-3 · www.perpedale.de · info@perpedale.de

# Neues Verkehrsschild in Frankfurt?

**Bericht aus der AG Unfall**

**Was kann man noch tun gegen die Gefahr, in die sich Radfahrerinnen oder -fahrer bringen, wenn sie regelwidrig einen Radweg in Gegenrichtung benutzen?**

Genau vor einem Jahr haben wir berichtet über die häufigste Unfallsituation für uns Radfahrer: beim Befahren von Radwegen in Gegenrichtung von in die Hauptstraße nach rechts einbiegenden Motorfahrzeugen erfasst zu werden. Einige der Örtlichkeiten, an denen solche Unfälle eintraten, wurden genannt. In dem Bericht über die Unfallentwicklung in Frankfurt (Heft 5/2005) wurde darauf ebenfalls eingegangen als der häufigsten Unfallsituation. Das ist im übrigen keinesfalls typisch für Frankfurt, sondern gilt ebenso für andere Großstädte in Deutschland.

Die den Leserinnen und Lesern von FRANKFURT *aktuell* inzwischen wohlbekannte KEBU (Kommission zur Erfassung und Beseitigung von Unfallschwerpunkten) in Frankfurt hat sich in fast jeder Sitzung mit einer solchen Situation zu befassen. Und in letzter Zeit findet man sich immer wieder mit der Tatsache konfrontiert, dass derlei Unfälle geschehen, ohne dass für die Unfallbeteiligten irgendwelche Sichtbehinderungen bestehen oder andere äußere und veränderbare Umstände zu diesen Unfällen beitragen. So ist es auch bei der Einmündung des Biegweges in die Ludwig-Landmann-Straße in Rödelheim, wo sich innerhalb von zweieinhalb Jahren sechs Unfälle dieses Typs ereigneten. Solcherlei Verkehrsunfallskizzen mit Radunfällen sollten doch in Zukunft weniger gezeichnet und der KEBU vorgelegt werden müssen.

Bei den meisten Unfallschwerpunkten dieser Art handelt es sich um Alleen mit breiten Mittelstreifen (Nibelungenallee, Rothschildallee, Theodor-Heuss-Allee), Straßen mit Mittelstreifen (Ludwig-Landmann-Straße) oder mit schwer oder gar nicht zu kreuzenden Straßenbahnschienen (Eckenheimer Landstraße Höhe Hauptfriedhof). Viele Radfahrer vermeiden hier eine umständliche zweimalige Querung und benutzen lieber den Radweg entgegengesetzt der vorgeschriebenen Richtung. Dass von Seiten der Radfahrer dann eine besondere Vorsicht geboten ist, haben wir schon mehrfach betont. Wie kann man aber den Autofahrern diese Gefahr deutlicher machen, die konzentriert sind auf den von links anrollenden Verkehr und dabei eventuell von rechts kommende, falsch fahrende Radfahrer übersehen? Vor diesem Problem sahen sich auch die Mitarbeiter in der KEBU. Und so entstand die Idee zu einem Verkehrsschild, das Autofahrer auf die Gefährdung der von rechts kommenden Radfahrer hinweist.

Dieses Schild steht jetzt an der Einmündung der Sodener Straße in die Mainzer Landstraße. Auch wenn er oder sie das Schild nicht sehen kann, vor dem inneren Auge sollten falsch fahrende Radfahrer oder -fahrerinnen es schon haben und an einmündenden Nebenstraßen bei herannahenden Autos Vorsicht walten lassen. Im Übrigen besteht nicht die Absicht, diese Hinweisschilder massenhaft aufzustellen. Abgesehen von den Kosten muss erst einmal Erfahrung gesammelt werden, ob sie tatsächlich von den Autofahrern beachtet werden und diese ihr Fahrverhalten darauf einrichten.

Außerdem wird über weitere Möglichkeiten und Maßnahmen zur Verminderung dieser Gefahren nachgedacht. Weitere Anregungen dazu werden auch gerne entgegen genommen. *Fitz Bergerhoff*

*Verkehrsskizzen mit Radunfällen (Einmündung Biegweg/Ludwig-Landmann-Straße) sollten in Zukunft weniger gezeichnet werden müssen.* **Foto: Fitz Bergerhoff**

Fahrradhaus Wagner
Familientradition seit 1929
ENIK
Rohloff
ORTLIEB WATERPROOF
WINORA THE BIKE COMPANY
Diamondback
DAHON
WHEELER WORLDWIDE
ABUS
Woogstrasse 21
60431 Frankfurt am Main/Ginnheim
Tel.: 069-95294844
Fax: 069-95294856
oder im Internet unter:
www.FahrradWagner.de
Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag:
von 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr sowie
von 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr
Mittwoch nachmittag geschlossen
Samstag von 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr
Alle Namen und Logos sind eingetragene Markenzeichen der jeweiligen Hersteller

# Touren im Winter II

**Der Winter ist nunmehr im vollen Gange. Auch wenn bei Vorliegen dieser Ausgabe von FRANKFURT *aktuell* die Tage langsam länger werden, die richtig kalte Zeit liegt erfahrungsgemäß noch vor uns. Dennoch: Man braucht auch jetzt kein „Hardcore-Biker" zu sein, um sich mit dem Rad fortzubewegen. Die Alltagsradler/innen wissen das. Für diese und für alle anderen, die das überprüfen wollen, finden auch in der kühlen und dunklen Jahreszeit interessante Touren statt.**

Viele Leser/innen haben ihr Tourenprogramm schon beiseite geräumt, daher hier in Kurzfassung einige der noch anstehenden Fahrten, die frei nach dem Motto „Es gibt kein schlechtes Wetter, sondern nur unpassende Kleidung" stattfinden. Der Zuspruch ist durchaus erfreulich und Nachfrage ist da.

Die nächsten Touren in der „Winterzeit" haben folgende Ziele bzw. Themen:

08.01.2006: Ziel der **/20 km-Fahrt um 13 Uhr ab Praunheimer Brücke mit Michael Dorgarten ist das „Bernemer Museumslädchen".

22.01.2006: um 10 Uhr ab Eissporthalle geht es mit ***/50 km über Hanau ins Kinzigtal mit Jürgen Lutz, Einkehr spätestens in Gelnhausen, Rückfahrt von dort per Bahn.

05.02.2006: Weihnachtsspeck loswerden kann man auf der „Winter-Mountainbike, die 3.", hier geht es sportlich mit ****/50 km (800 Höhenmeter) um 10.30 Uhr ab Praunheimer Brücke in den Taunus. Ein MTB und entsprechende Klamotten sind dabei zu empfehlen (Rainer Mai und Dejan Olipic).

Gotik im Riederwald lässt sich bestaunen auf der Fahrt am 12.02.2006 (mit 28 km/**), Start ist um 13 Uhr an der Praunheimer Brücke mit Michael Dorgarten.

„Kinzigtal oder Darmstadt?" heißt es am 19.02.2006. Unabhängig vom Ziel wird um 10 Uhr am Römer gestartet. Die Fahrt ins Kinzigtal verläuft wie am 22.01. Die Fahrt nach Darmstadt hat zum Ziel die Mathilden- und Rosenhöhe. Die Entscheidung über das Ziel trifft die Tourenleitung angesichts des Wetters und der daraus resultierenden Wegbeschaffenheit im Kinzigtal. Die Strecke beträgt je nach Ziel und Rückfahrt (RMV oder per Rad ab Darmstadt) 40 oder 70 km, Rainer Mai und Jürgen Lutz.

05.03.2006: Um 11 Uhr ab Praunheim mit ***/60 km ins kleine Brauhaus nach Rüsselsheim. Die Route führt über die Wörthspitze (ca. 11.30 Uhr), Interessierte können sich dort anhängen, es wird aber kein offizieller Halt eingelegt (Anja & Jürgen Johann).

Eine Wanderung (12 km 300 Höhenmeter/**) von Lorch nach Kaub gibt es am 12.03.2006, Treffpunkt Ffm Hbf nach Vereinbarung, Näheres zur Wanderung ist zu finden unter www.leserattenforum.de/lrf/archiv/bilder.htm. Voranmeldung wg. Bahngruppenkarte bitte bis 11.03.2006 bei Rainer Pipping, Tel. 95 29 44 67 oder rainer.pipping@t-online.de.

Am 19.3.2006 findet der Radreisemarkt statt. Eine geführte Tour dorthin ist nicht geplant, aber das Bürgerhaus in Bornheim wird sicher auch so zu finden sein.

Gemäß dem Hinweis aus dem Tourenprogramm 2005 führt die letzte Tour am 26.03.2006 um 10 Uhr ab Praunheim mit ***/80 km zur „Kurzkur nach Bad Nauheim" mit Jürgen Lutz und Dejan Olipic.

*Jürgen Johann,*
*stv. Tourenreferent*

## Dunkeltouren

Weiterhin finden „Dunkeltouren" statt. Diese Fahrten sind keine ADFC-Touren, sondern im Prinzip „private Verabredungen" ohne offizielle Tourenleitung und Versicherung, wie bei jeder privaten Fahrt mit Freunden oder Bekannten auch. Die Fahrten werden per E-Mail-Verteiler bekannt gegeben. Man erhält Zeit-, Ziel- und Startpunkt der Touren mitgeteilt, wenn man sich unter http://www.it-mueller.info/mailman/listinfo/adfc sein Abonnement einrichtet. Dort kann man es auch wieder löschen oder ändern, z.B. bei neuer Mailadresse. Die Touren führen zu wechselnden Zielen und sind vom Charakter her sportliche Bergtouren (****), auch wenn hier nicht unbedingt ein MTB erforderlich ist. Neben der Fitness sind gescheites Licht (falls Batterielicht/Akku: Mind. 4 Std. Stromreserve), gute Bremsen und einigermaßen Wetterfestigkeit erforderlich.

Gestartet wird derzeit gelegentlich mittwochs 18.30 Uhr an der Praunheimer Brücke. Die Abschlusseinkehr ist jeweils im Gasthaus „Zum Lemp" in Berkersheim geplant.

Gute und sichere Fahrt wünscht *Jürgen Johann,*
*stv. Tourenreferent*

## Klein ANZEIGE

**Reiserad Veto TR7005**, schwarz, Federgabel von RST mit Lowrider, Gepäckträger, Airwings Federsattelstütze, 28 Zoll, Schwalbe Smartguard, Campagnolo Ergopower 8fach, Tretlager Shimano XT 22,32,42 Zähne, Walzendynamo, Ramenhöhe und Länge ca. 53 cm, Vhb 550,-€. Michael Weingärtner, Tel. 06196-848849 oder 06196-1552.

**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

FAHRRAD
BRÜGELMANN
... der Fahrrad-Shop

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
Kostenlos anfordern unter www.bruegelmann.de

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

# ADFC Weihnachtsfeier

Rund 70 ADFC'lerinnen und ADFC'ler versammelten sich am 08.12.2005 im Bürgerhaus Bockenheim, um bei heißem Apfelwein und diversen weihnachtlichen und nichtweihnachtlichen Nahrungsmitteln zu klönen und das Jahr Revue passieren zu lassen. Programm gab's auch: Günter Tatara spielte Saxofon zur Begrüßung (er wird von Jahr zu Jahr perfekter!), Anne Wehr veranstaltete wieder ihre „Vorstellungs-Gymnastik", Alfred Linder zeigte Bilder von Frankfurts höchsten Höhen (Commerzbank-Führungen für ADFC-ler) und Fritz Biel sorgte für eine Bilder-Rückschau auf Touren und Veranstaltungen und beleuchtete auch einige verkehrspolitische Themen mit aufschlussreichen Schnappschüssen. Nicht zu vergessen: Alfred Linder lieferte mit seinen original schwäbischen Springerle im extravaganten ADFC-Design wieder einen der Höhepunkte des Abends.

*Voller Saal bei der Weihnachtsfeier im Bürgerhaus Bockenheim* **Foto: Jürgen Johann**

*Jürgen Johann, für den Kreisvorstand / ps*

# Forum 2006

Vom 03. bis 05.03.2006 findet das ADFC Bundestreffen, das Forum, wieder in Oberwesel am Rhein statt.

Dieses Treffen ist der ideale Ort, um sich über die verschiedensten fahrradrelevanten Themen auszutauschen, sowie die Arbeitsweise anderer Orts/Kreisverbände kennen zu lernen.

Wir werden von Frankfurt aus eine Gruppenfahrt dorthin organisieren, per Rad ist das Ziel in einer (strammen) Tagestour auch erreichbar. Wer jetzt schon an einer Teilnahme interessiert ist, möge sich umgehend bei mir melden, damit wir u. U. einen Frühbucherrabatt erlangen können.

**Anmeldung**: juergen.johann@adfc-frankfurt.de oder fernmündlich 069/762928

*Jürgen Johann, stv. Tourenreferent*

PETER'S RADTREFF
Individueller Radbau
Inh. Peter Ringeisen Meisterbetrieb
Silcherstr. 27 • 60529 Frankfurt/M (Schwanheim)
Telefon 069 - 35 09 09 • Telefax 35 00 10
koga miyata
THE QUALITY PEOPLE IN CYCLING
GIANT BICYCLES
ORTLIEB OUTDOOR EQUIPMENT
PIAGGIO SERVICE
DEKRA Stützpunkt

www.peters-radtreff.de

Reparaturen aller Art.
Fach- und sachgerecht aus Meisterhand.
Schnell und zuverlässig.
Testen Sie uns !

Roller- u. Fahrradfinanzierung • Radkoffer-Verleih

Öffnungszeiten:
Okt. bis Feb. Mo. - Fr. 10.oo -13.oo + 15.oo -18.oo • Sa. 10.oo - 13.oo Uhr
März bis Sep. Mo. - Fr. 9.3o -13.oo + 15.oo -19.oo • Sa. 9.3o - 13.oo Uhr
- Mittwoch Nachmittag geschlossen -

# Fahrradschrauber gesucht

Die Hallgartenschule ist eine Förderschule für Lernhilfe in Bornheim. Unsere Schule wird vor allem von Kindern aus sozial benachteiligten Familien besucht. Um den Schülern das Fahrrad fahren beizubringen hat die Schule vor einigen Jahren eigene Fahrräder angeschafft. Leider sind diese Räder größtenteils in schlechtem Zustand, so dass es fast unmöglich geworden ist, gemeinsam mit den Schülern das Radfahren zu üben. Wir sind nun auf der Suche nach Leuten, die Lust haben uns ehrenamtlich bei der Instandhaltung unserer Räder zu unterstützen. Bei Interesse besteht evtl. auch die Möglichkeit, die Fahrräder gemeinsam mit einer kleinen Gruppe interessierter Schüler zu pflegen. Für die Instandhaltung steht eine Fahrradwerkstatt zur Verfügung. Wir würden uns sehr freuen, wenn uns Fahrrad-begeisterte Personen bei dieser spannenden Aufgabe unterstützen könnten. Bei weiteren Fragen können sie sich gerne an die Hallgartenschule (Telefon: 069-21235291) wenden. Wir bedanken uns schon jetzt für ihre Unterstützung.

*K. Fladung (Lehrerin an der Hallgartenschule)/rha*

## TERMINE

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Mo.** | **16.01.** | **VS** | **Vorstandssitzung** |
| **Mo.** | **16.01.** | **T** | **Technik-Stammtisch** |
| **Mi.** | **18.01.** | **V** | **AG Verkehr Plenum** |
| **Mi.** | **18.01.** | **W** | **Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West** |
| **Di.** | **24.01.** | **R** | **Redaktionsteam** |
| **Fr.** | **27.01.** | **NW** | **Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest** |
| **Mo.** | **30.01.** | **T** | **Technik-Stammtisch** |
| **Mo.** | **13.02.** | **VS** | **Vorstandssitzung** |
| **Mo.** | **13.02.** | **T** | **Technik-Stammtisch** |
| **Mi.** | **15.02.** | **V** | **AG Verkehr Plenum** |
| **Mi.** | **15.02.** | **W** | **Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West** |
| **Di.** | **21.02.** | **R** | **Redaktionsteam** |
| **Fr.** | **24.02.** | **NW** | **Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest** |
| **Mo.** | **27.02.** | **T** | **Technik-Stammtisch** |
| **Mo.** | **06.03.** | **VS** | **Vorstandssitzung** |
| **Mo.** | **13.03.** | **T** | **Technik-Stammtisch** |
| **Mi.** | **15.03.** | **V** | **AG Verkehr Plenum** |
| **Mi.** | **15.03.** | **W** | **Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West** |
| **So.** | **19.03.** | **RM** | **Radreisemarkt von 11–17 Uhr im Bürgerhaus Bornheim** |
| **Di.** | **21.03.** | **R** | **Redaktionsteam** |
| **Mo.** | **27.03.** | **T** | **Technik-Stammtisch** |
| **Fr.** | **31.03.** | **NW** | **Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest** |

## TREFFPUNKTE

| | | |
|---|---|---|
| **NW** | **19.00** | **Bistro Restaurant Free Climber, Ginnheimer Straße 47 (Sport-Fabrik)**<br>Bus 34 „Sophienstraße“ |
| **R** | **19.30** | **Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46**<br>U1/U2/U3 „Grüneburgweg“ |
| **RM** | **11.00** | **Bürgerhaus Bornheim, Arnsburger Straße 24**<br>(U4, Bus 32 „Höhenstraße“) |
| **T** | **19.30** | **Im Hinterhof, Egenolffstraße 17**<br>(Straba 12 „Rothschildallee“, Bus 32 „Günthersburgallee“) |
| **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 Straße 60a**<br>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 |
|---|---|---|
| **14. Jan.** | **Ralf Paul** | **4 94 09 28** |
| **04. Feb.** | **Christof Beschoner** | **51 79 88** |
| **25. Feb.** | **Peter Wendt** | **44 73 77** |
| **11. März** | **Rainer Mai** | **41 30 85** |

**Evt. weitere Termine sind in der Geschäftsstelle des ADFC oder im Internet zu erfahren.**

## KINDERRAD

*Nachwuchs in Bad Vilbel (siehe Seite 11).*

## 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) 07.02.** |
| **OBR 2** | **(Bockenh./Kuhwald/Westend) 13.02.** |
| **OBR 3** | **(Nordend) 19.01., 16.02.** |
| **OBR 4** | **(Bornheim/Ostend) 14.02.** |
| **OBR 5** | **(Niederrad/Oberrad/Sachsenhausen) 10.02.** |
| **OBR 6** | **(Goldstein/Griesheim/Höchst/Nied/Schwanheim/Sindlingen/Sossenheim/Unterliederbach/Zeilsheim) 07.02.** |
| **OBR 7** | **(Hausen/Industriehof/Praunheim/Rödelheim/Westhausen) 07.02.** |
| **OBR 8** | **(Heddernheim/Niederursel/Nordweststadt) 19.01., 16.02.** |
| **OBR 9** | **(Dornbusch/Eschersheim/Ginnheim) 19.01., 16.02.** |
| **OBR 10** | **(Berkersheim/Bonames/Eckenheim/Preungesheim) 07.02.** |
| **OBR 11** | **(Fechenheim/Riederwald/Seckbach) 16.01., 13.02.** |
| **OBR 12** | **(Kalbach) 10.02.** |
| **OBR 13** | **(Nieder-Erlenbach) 07.02.** |
| **OBR 14** | **(Harheim) 23.01., 20.02.** |
| **OBR 15** | **(Nieder-Eschbach) 17.02.** |
| **OBR 16** | **(Bergen-Enkheim) 07.02.** |

# Fahrradklima in Bad Vilbel

**Das Resultat der von ADFC und BUND im Auftrag des Bundesumweltamtes durchgeführten Umfrage liegt jetzt vor. Mehr als 26.000 Radfahrerinnen und Radfahrer bewerteten die Situation in ihren Städten und Gemeinden durch die Beantwortung von 22 Fragen. Die Ergebnisse des Fahrradklimatests und vor allem die Siegerstädte stellte der Präsident des Umweltbundesamtes, Prof. Dr. Andreas Troge auf dem Internationalen Fahrradmarkt IFMA in Köln vor.**

Zwei Anmerkungen vorneweg: Der überwiegende Teil der für Bad Vilbel ausgefüllten Fragebögen resultiert aus zwei von den hiesigen ADFC- bzw. BUND-Ortsgruppen durchgeführten Infoständen. Die meisten Bewertungen stammen demzufolge nicht von „geimpften" Mitgliedern, sondern von unvoreingenommenen Passanten.

Die zweite Anmerkung: Trotz dieser Unvoreingenommenheit wird Bad Vilbel nicht unter den Siegerstädten zu finden sein. Unter den 93 ausgewerteten Städten mit weniger als 100.000 Einwohnern findet sich unsere Stadt auf Rang 67 wieder. Auf die Fußball-Bundesliga bezogen würde dies den 13. Tabellenplatz bedeuten. Bad Vilbel befindet sich also in punkto Fahrradfreundlichkeit im latent abstiegsbedrohten Mittelfeld.

Zu den erfreulichen Aspekten der Umfrage zählen für unsere Stadt die relativ guten Ergebnisse im Hinblick „Spaß am Radfahren", dass weitgehend alle Bevölkerungsgruppen das Rad benutzen und die gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Rad. Dies deutet unserer Ansicht nach auf einen gewissen Bedarf nach verstärkter Förderung des Radverkehrs durch die hiesigen Verantwortlichen.

Vermutlich wären auch die Zensuren für Abstellanlagen ohne den suboptimalen Zustand an Nord- und Südbahnhof besser ausgefallen. Auch im Hinblick auf die überdurchschnittliche Bewertung des Punktes „Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr" sollte dies doch in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn zu beheben sein.

Bei den drei Punkten „Werbung für Radfahren", „Förderung des Radverkehrs in jüngster Zeit" und „Öffnen der Einbahnstraßen" (dies besonders gravierend!) wurde Bad Vilbel deutlich unter dem Durchschnitt der aufgeführten Städte bewertet. Eigentlich schade, zeigt doch das Gesamtergebnis, dass in der Brunnenstadt durchaus noch Potenziale schlummern.

Fazit: Unsere Stadt stellt zwar keinen Abgrund an Fahrradfeindlichkeit dar. Es erschließen sich dennoch Verbesserungsmöglichkeiten. Unter Hinblick auf die Vorteile des verstärkten Radfahrens auf Umwelt, Gesundheit und Stadtbild lautet das Credo: Bad Vilbel kann mehr!

Weitere Informationen zum Fahrradklimatest unter www.adfc.de.

*Monika Mischke (BUND), Wulfhard Bäumlein (ADFC und BUND)*

# Streit über Busbeförderung der Dortelweiler Schüler

Laut einem am 17. Dezember 2005 in der Frankfurter Rundschau erschienenen Artikel hält es der Bad Vilbeler Stadtwerke-Chef und Kreistagsabgeordnete Klaus Minkel für nicht zumutbar, dass die Dortelweiler Schüler einen Fußweg von maximal zehn bis zwölf Minuten zurücklegen müssen, um zur S-Bahn-Station zu gelangen.

„Die Schüler hätten längst mit den Füßen abgestimmt", heißt es weiter. Minkel reagierte damit auf die durch den Wetteraukreis verweigerte Bestellung von Schulbussen bei den Stadtwerken und spricht in diesem Zusammenhang von einer „bürgerfernen Schreibtischentscheidung". Diese Äußerungen sind in den Augen der Bad Vilbeler ADFC-Ortsgruppe mehr als verwunderlich. Sollten sie der von betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten geleiteten Einschätzung des Geschäftsführers der Stadtwerke geschuldet sein? Ein Politiker jedenfalls ist fragwürdig, wenn er auf Kosten des Steuerzahlers, gerade auch vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Folgen des Bewegungsmangels bei Kindern, diese auf einer Strecke von maximal 1 km mit Bussen transportieren möchte.

Noch irritierender ist allerdings, dass der Bad Vilbeler Kommunalpolitiker Klaus Minkel nicht auch auf die in der Stadt geschaffenen Angebote für Rad fahrende Schüler verweist. Tatsächlich existiert an der Dortelweiler S-Bahn-Station bereits eine vorbildliche Bike&Ride-Anlage; hinzu kommt eine komfortable Landschaftsbrücke nach Bad Vilbel. Sind etwa nach Meinung von Herrn Minkel diese Angebote ebenfalls aus „bürgerfernen Schreibtischentscheidungen" hervorgegangen? Nach unserer Einschätzung ist dies nicht der Fall. Hier hat die Stadt ausnahmsweise im Sinne des Radverkehrs gehandelt.

Das Motto der Stadt kann nur lauten „Tue Gutes und rede darüber". Es wird zudem Zeit, den Bürgern reinen Wein einzuschenken. Die öffentlichen Haushalte werden in Zukunft solche Auswüchse einer Wohlstandsgesellschaft nicht mehr zulassen. Und in diesem Fall sogar zum Wohl der Gesellschaft.

*Joachim Hochstein*

ADFC Bad Vilbel e.V.
Dr. Ute Gräber-Seißinger
Tel. 0 61 01 / 54 22 56
Joachim Hochstein
Tel. 0 61 01 / 40 29 07
www.adfc-bad-vilbel.de

# Gruß zum neuen Jahr

**Wir wünschen allen Bad Vilbeler ADFC-Mitgliedern ein erfolgreiches, harmonisches und glückliches Jahr 2006, mit viel gutem Fahrradwetter, ohne Achsen- und Speichenbrüche und mit vielen schönen Ausflügen.**

Unser Radtourenprogramm wird einige Gelegenheiten für einen Ausflug bieten. Es umfasst für vielerlei Vorlieben etwas Passendes. Die Planungen sind noch nicht abgeschlossen, doch einige Ziele stehen schon fest. Im August werden wir unter dem Motto „Bier & Bike – Franken satt" vier Tage lang das Frankenland durchstreifen. Tagestouren führen zum Wetterpark Offenbach, auf der Hohen Straße nach Büdingen, durch den Taunus und auf dem GrünGürtel rund um Frankfurt. Das ist nur ein Ausschnitt aus unserem Programm, das zwischen April und September insgesamt zwölf Touren umfasst. Das komplette Programm finden Sie ab März im Internet unter www.adfc-bad-vilbel.de sowie im gelben Tourenprogrammheft.

Auf schönes Wetter hoffen wir schon jetzt. Pannenfreies Radfahren liegt zunächst einmal in der Hand jedes Einzelnen, der durch eine regelmäßige Inspektion seines Rades vorbeugen kann. Dazu werden wir Mitgliedern und Interessierten auch im Jahr 2006 beim Straßenfest, das am Sonntag, dem 11. Juni in der Bad Vilbeler Innenstadt stattfinden wird, im Rahmen eines kostenlosen Fahrrad-Checks ein wenig Hilfestellung bieten.

Zum Schluss möchten wir Sie auf die nächste Mitgliederversammlung des ADFC Bad Vilbel hinweisen. Sie wird am 16. März 2006 um 20 Uhr im Ristorante Positano (Am Sportfeld, Huizener Straße 1) stattfinden.

*Ute Gräber-Seißinger*

# Schön ist der Stammtisch, zäh die Politik

**Jahresrückblick und Aussichten für Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim**

**War das Jahr 2005 für den ADFC im Usinger Land ein erfolgreiches Jahr? Das kann man durchaus differenziert sehen...**

Positiv zu werten ist sicherlich die Verlagerung der Feierabendtouren von Wehrheim nach Neu-Anspach. Hierdurch konnten weitere Mitradler und Mitglieder gewonnen werden. An unserer Weihnachtsfeier war dann auch ein weiterer Beitritt zu verzeichnen, damit steuert die Ortsgruppe auf das 100. Mitglied zu. Auch die Tagestouren waren erfolgreich, lediglich bei Familientouren ist das Terrain nach wie vor schwierig. Die Resonanz ist hier eher dürftig. Schön ist der monatlich stattfindende Stammtisch, hier steht die gute persönliche Atmosphäre im Vordergrund – und es wird viel gelacht...

Was den verkehrspolitischen Bereich angeht, sind die Verbesserungen doch eher zäh. So ziehen sich in Wehrheim die Abstimmungen zur Beschilderung hin, wenn auch insgesamt die Entwicklung hier positiv ist: Auch Wehrheim konnte sich endlich entschließen, von der bisherigen alten Beschilderung wegzugehen und den hessischen Standard auch soweit zu akzeptieren, dass die vorhandene und nicht standardmäßige Beschilderung ersetzt wird. Das war ein dickes Brett.

Mit gemischten Gefühlen zu sehen ist der Radweg in der Wehrheimer Saalburgsiedlung, der aufgrund des Verkehrsaufkommens und der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht unbedingt notwendig gewesen wäre, aber durchaus auch kein Nachteil ist - wenn die Fahrbahnmarkierung nicht zugeparkt wird. Bisher war das zum Glück selten der Fall, aber das wird aufmerksam verfolgt...

Nach wie vor keine positive Entwicklung gibt es in Neu-Anspach hinsichtlich der Einhaltung von StVO-Breiten. Auch 8 Jahre nach der Novellierung der StVO sind systematisch offensichtlich zu schmale Radwege als benutzungspflichtig ausgeschildert, ohne dass Abhilfe auch nur geplant ist. Bei Baumaßnahmen auf den noch nicht ausgeschilderten Radrouten hält man mehrere Zentimeter hohe Kanten zur Wasserabführung für unersetzlich. Symptomatisch ist auch die Anwesenheit beim RadForum des Planungsverbandes: Von den drei Kommunen erscheint nur ein Vertreter aus Usingen, von Wehrheim und Neu-Anspach sieht man dort – nichts.

Aber es gibt auch positive Entwicklungen: In allen drei Kommunen steht Geld für die Fahrradwegweisung im Haushalt. Alle drei Kommunen wollen einen Rundweg realisieren. In Usingen wird baldmöglichst eine für die Umsetzung des Routennetzes wichtige innerörtliche Einbahnstraße, die Blücherstraße, für den Radverkehr freigegeben.

**Und was erwartet uns nächstes Jahr?**

Der ADFC hofft, dass die vertraglichen Voraussetzungen für einen gemeinsamen Antrag der Hochtaunuskreis-Kommunen beim Land Hessen zur Förderung der Fahrradwegweisung im Frühjahr geschaffen werden können und damit die Usinger Schilder noch 2006 aufgestellt werden können. In der Folge wären dann auch Neu-Anspach und Wehrheim fällig.

Die Planung für den Ausbau des Usatalweges durch die Stadt Usingen steht 2006 an. Wir werden versuchen, darüber hinaus bei der Stadt die Möglichkeit der Vorleistung einzubringen, damit die Route so schneller realisiert werden kann.

*Stefan Pohl*

# Nachwuchs in Bad Vilbel (Foto S. 9)

Einmal wieder haben Mitglieder unserer Ortsgruppe den Rückgang der Geburtenrate in Deutschland gebremst und zugleich die Mitgliederzahl des ADFC erhöht. Nach Angela Latteier und Armin Möller (Marco Julien, März 2004) sowie Christina Romeis und Wulfhard Bäumlein (Sonja, April 2005) haben nun Wiebke und Christian Martens Nachwuchs bekommen. Am 27. Juli 2005 wurde Hanka Jantje geboren, und seitdem hat sich das Leben der Eltern gründlich verändert. Es begann schon damit, dass Hanka früher eintraf als erwartet und damit Vater Christians Radtourenpläne durchkreuzte …

Herzliche Glückwünsche an die jungen Eltern! Wir begrüßen die neue Erdenbürgerin und sind gespannt, wie ihre Eltern nun ihre Tandemfahrten zu dritt gestalten werden. *Ute Gräber-Seißinger*

# Schaukasten in Bad Vilbel

Es hat ein bisschen gedauert, bis aus der Idee endlich Fakten wurden. Jetzt aber ist es soweit: Wir haben als zusätzliches Informationsmedium einen Schaukasten beschafft und montiert. Er hängt – wie in Bad Vilbel üblich – am Zentralparkplatz. Leider hat uns die Stadt keinen der attraktiveren Plätze zuweisen können. Eine Lücke ergab sich erst an dem Häuschen nahe der Niddabrücke, in dem früher die öffentlichen Toiletten untergebracht waren. Den Standortnachteil nehmen wir als Ansporn, unseren Schaukasten umso ansprechender zu gestalten. Über alle Termine und Aktionen können Sie sich zukünftig dort informieren. Also: Beim Einkaufen, Spazierengehen oder Radeln auf dem Niddaradweg einfach einen kurzen Abstecher machen, und schon sind Sie up to date. *Christian Martens*

**Wanderreisen 2006**
inkl. **Bahnfahrt** ab FFM-Hbf, ***Gepäcktransport***, Ü/F (DZ) im Hotel
Anmeldung bis spätestens **2 Wochen** vorher

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Januar** | | **Februar** | |
| 14./15.01. ***SPESSART*** | 99 € | 11./12.02. ***TAUNUS*** | 99 € |
| 28./29.01. ***RHÖN*** | 89 € | 25./26.02. ***VOGELSBERG*** | 99 € |
| **März** | | **April** | |
| 11./12.03. ***FRANKEN*** | 99 € | 01./02.04. ***RHEIN*** | 99 € |
| 25./26.03. ***RHÖN*** | 89 € | 29./30.04. ***RHÖN*** | 89 € |
| Anmeldung bis 15.02.: | | 15./16./17.04. ***BERGSTRASSE*** | 180 € |

**ThedaTours**
**Rad- und Wanderreisen**
Theda Bunje, Kelsterbacher Str. 27, 65795 Hattersheim
Tel. / Fax: 06145 / 990 110 E-Mail: info@thedatours.de
Ab Feb. 2006: Tel. / Fax: 069 / 63 19 69 07
**www.thedatours.de**

**Radreisen 2006**
inkl. **Bahnfahrt** ab FFM-Hbf, Tourenleitung, Ü/F (DZ) im Hotel

| | | |
|---|---|---|
| **Mai** | | |
| 12.05. - 15.05. ***JAGST UND KOCHER*** | | ab 250 € |
| 19.05. - 27.05. ***OSTSEE: Flensburg – Lübeck*** | | ab 675 € |
| **Juni** | | |
| 01.06. - 08.06. ***HAMBURG*** | | ab 690 € |
| 14.06. - 17.06. ***FULDA UND WERRA*** | | ab 250 € |
| **Juli** | | |
| 30.06. - 03.07. ***RHÖN*** | | ab 215 € |
| 16.07. - 23.07. ***BAYERN*** | *mit Gepäcktransport* | ab 660 € |
| **August** | | |
| 05.08. - 12.08. ***MÜNSTERLAND*** | | ab 560 € |
| 19.08. - 26.08. ***MÜNCHEN*** | | ab 775 € |
| **September / Oktober** | | |
| 02.09. - 09.09. ***ÖSTERREICH*** | *mit Gepäcktransport* | ab 695 € |
| 16.09. - 23.09. ***CÔTE D'AZUR BEI HYÈRES*** | | ab 860 € |
| 29.09. - 03.10. ***FRÄNK. SAALE, WERN UND MAIN*** | | ab 320 € |

# Von Steinbach nach Frankfurt

**Ein wesentlicher Teil der Verbindung Steinbach – Frankfurt (zur U-Bahn-Haltestelle Heerstraße) ist ausgebaut. Die Verbindung stellt einen wichtigen Lückenschluss dar und hat vor allem für die Steinbacher auch praktischen Wert: die knapp 2 Kilometer lange Fahrrad-Strecke erspart die Kosten einer ganzen RMV-Zone. Der Weg von weiten Teilen Steinbachs bis zur S-Bahn-Station Weißkirchen/Steinbach ist damit nur noch wenig kürzer als die Rad-Verbindung zur U-Bahn-Station in Hausen.**

Der offiziellen Eröffnung wohnten Vertreter der Städte Eschborn und Steinbach sowie des ADFC bei. Das Wetter war der Bedeutung der Verbindung nicht angemessen: böiger Wind und Schneefall sorgten dafür, dass keine längeren formellen Worte zu hören waren. Nach einigem Warten auf die Hauptdarsteller, die Bürgermeister Peter Frosch aus Steinbach und Wilhelm Speckardt aus Eschborn, wurde die offizielle Eröffnung mit dem Durchschneiden eines Bandes vorgenommen. Angesichts des Wetters waren alle Beteiligten froh über die rasche Beendigung des Zusammentreffens.

Die Oberfläche in dem neuen Abschnitt wurde in feinem Asphalt ausgeführt. Allerdings ist noch nicht durchgehend bis Frankfurt diese Oberflächenqualität vorhanden. In der Eschborner Gemarkung wird die vorhandene schlechtere Oberfläche wahrscheinlich noch verbessert werden, dies ist gerade im Gespräch. Auch ein Stück auf Steinbacher Gebiet, das weiter in das Zentrum führt, soll im Rahmen eines neuen Baugebietes ebenfalls verbessert werden. Ein guter Anschluss an den Ahornweg in Steinbach besteht allerdings mit der Eröffnung jetzt schon. Auf Frankfurter Seite fehlt noch ein direkter Zugang zur Ampel der Heerstraße und Fahrradabstellanlagen gibt es auch nicht. Dafür sind auf Steinbacher Seite bereits Wegweiser angebracht worden.

*Eröffnung: Das Wetter war der Bedeutung der Verbindung nicht angemessen. Das lässt die neuen Wegweiser kalt.* **Fotos: Eva Kuschel**

Die Kosten beliefen sich auf etwa 160.000 Euro für den 900 Meter langen Lückenschluss, wobei 115.000 Euro auf den reinen Wegebau und 45.000 Euro auf die Böschungssicherung am Steinbach entfielen. Von der Gesamtsumme werden 70.000 Euro aus Steinbachs Stadtkasse gezahlt, 90.000 Euro übernimmt die Stadt Eschborn. Die eingebrachten Gelder der Stadt Steinbach stammen aus der Planung für einen Radweg entlang der Landesstraße von Steinbach nach Niederhöchstadt, der vorerst so nicht realisiert wird.

Da die Verbindung gleich über das Gebiet dreier Kommunen führt, ist das Zustandekommen des aktuellen Ausbaustückes entsprechend positiv zu bewerten. Insbesondere Eschborn hat wenig direkten Nutzen vom Ausbau des Weges, da er sich am äußersten Rand der Gemarkung befindet – und ist damit in besonderer Weise seiner Verantwortung gerecht geworden. Es bleibt nun zu hoffen, dass bei den positiven Äußerungen aus Eschborn und Steinbach die Stadt Frankfurt ebenfalls mitspielt und auch dort eine rasche Umsetzung möglich gemacht wird.

Lobenswerter Weise hat die Stadt Steinbach in Frankfurt angeregt, an der Endhaltestelle der U6 Fahrradabstellanlagen bereit zu stellen. Dies wird noch schriftlich fixiert, dann kann die Stadt Frankfurt hierzu die entsprechenden Prüfungsschritte einleiten.

Ein Nachtrag: Die Darstellung im letzten Frankfurt aktuell, Steinbach hätte es bei dem Weg parallel zur L3367 verpasst, ein ebenfalls geschottertes, aber bis auf eine kurze feuchte Stelle passabel befahrbares Wegstück ebenfalls auszubauen, wollte der Steinbacher Bauamtsleiter sich so nicht gefallen lassen. Auch Steinbach wird sich hier um eine adäquate Lösung bemühen.

*Stefan Pohl*

**Fördermitglieder ADFC Hochtaunus e.V.**

**Fahrrad Becker Eschbach**
Usinger Straße 61
61250 Usingen
fahrrad.becker@t-online.de

**City Zweirad GmbH**
Eppsteiner Str. 5-7
61440 Oberursel
Tel. 0 61 71 / 5 72 81

**Fahrrad Diehl**
Haingasse 8
61348 Bad Homburg vdH
Tel. 0 61 72 / 2 63 05

**Feierabendtouren** finden Anfang Mai bis Ende September jeden Mittwoch um 18:30 Uhr statt. Startpunkt ist das Bürgerhaus Neu-Anspach, die Dauer beträgt etwa 90 Minuten. In der Regel wird anschließend eingekehrt.

Von Oktober bis Ende April finden nach Absprache **Nordic Walking** Touren statt. Startpunkt ist das Bürgerhaus Wehrheim, die Dauer beträgt etwa 90 Minuten. In der Regel wird anschließend eingekehrt. Bei Interesse bitte bei der Ortsgruppe melden, da nach Absprache gestartet wird.

Unser **Stammtisch** findet jeden letzten Mittwoch im Monat (nicht im Dezember) ab 20 Uhr im Anschluß an die Feierabendtour im Hotel „Zur Eiche“ in Neu-Anspach Westerfeld statt. Geringe Verspätungen im Sommer sind möglich. In geselliger Runde besprechen wir anstehende Themen und tauschen Erfahrungen z. B. zu Reisen und Technik aus.

## ADFC Hochtaunus e.V.

Postfach 19 31
61389 Bad Homburg
info@ADFC-Hochtaunus.de
http://adfc-hochtaunus.de
Vorsitzender: Volker Radek
Kontakt: http://radek.com
Tel.: 0 61 72/48 94 68

## ADFC Usinger Land e.V.

**Neu-Anspach, Usingen, Wehrheim**
Postfach 12 19
61269 Wehrheim
Mail: kontakt-adfc-usinger-land@arcor.de
http://home.arcor.de/adfc-usinger-land/
Fax/Voicebox:
069 / 13 30 68 42 797
Vorsitzender: Stefan Pohl
Tel.: 0 60 81/95 87 12

# Nägel in den Reifen

## Erfahrungen mit Spikes

*Nagelreifen aus aller Welt: vorn Conti, dahinter Nokian Extreme 294 und Kenda Klondyke* **Foto: Gereon Broil**

**Als ich vor zwei Jahren die beiden von mir im Winter genutzten Maschinen mit Spikesreifen bestückte, hatte das einen Touch von Luxus ... Der Sturz eines Dunkeltour-Teilnehmers mit nicht ganz unkompliziertem Schlüsselbeinbruch vorletzten Winter gab mir denn doch zu denken. Die Ursache wurde nie geklärt, ich tippe aber auf lokales Glatteis. Mein Gerutsche kurz darauf bei gut 30 km/h über eine gefrorene Längskante gab dann den Ausschlag für die Luxus-Investitionen. Wirklich Luxus? Brauche nur ich solche Rentnerkrücken? Hier zwei Beispiele.**

Eine Dunkeltour letzten Winter: Der „unbespikte Rest" musste mehrmals schieben. Beim ersten Mal fragte ich noch, was denn los sei. Es sei glatt, hörte ich staunend. Aha, es ist glatt, hmhmm. Das hätte ich sonst „glatt" übersehen. Einer stürzte dann noch auf vereistem Asphalt bergab. Ich war zwar vor ihm am Unfallort, konnte ihn aber nicht warnen, weil ich ja nicht wusste, dass es da glatt war. Das Eisopfer hatte zwar wohl ein paar Tage Freude an seinem geschwollenen Knie, aber letztlich doch Glück, meine ich. Übrigens war der Herr sogar im Besitz von Spikesreifen, aber die lagen Zuhause, wo sie eher wenig nützten ...

Eine gut besuchte ADFC-Sonntagstour letzten Januar, drei Sterne: Klarer Himmel, kein Schnee, ein freundlicher, sonniger Tag. Subbähr Wetter eyh. Was eben nicht ausschließt, dass die Fahrbahnen in schattigen Lagen bis in den Nachmittag rein vereist sind ... und wieder war ich der Einzige mit zur Jahreszeit passenden Reifen. Der Tourenleiter, Jürgen L., warnte uns immerhin: Im Schatten kann es glatt sein – was er zwei Minuten später, in einer Kurve einer Nebenstraße elegant wegrutschend, selbst demonstrierte. Später gab es auf einer ebenfalls scheinbar eisfreien, von einer Lärmschutzwand beschatteten Straße noch einen Gruppensturz, als sich Ivo„wutsch!"K.;-) zu den Hinterherfahrern umdrehte und sagen woll... pladderpladderrutschrutsch, vier oder fünf Leute gingen zu Boden. Keine ernsthaften Folgen.

Beide Vorfälle kann man so oder so sehen. Z.B. so, dass es gans lustich war, zweifellos einen gewissen Unterhaltungswert hatte, war echt prima, näxte Tour ...

Oder so: Jeder Sturz mit einem Zweirad, auch bei relativ niedrigen Geschwindigkeiten, ist für den Performer der Zirkusnummer potentiell lebensgefährlich – auch, wenn er/sie einen Fahrradhelm trägt. Unterm Strich haben die Umfaller mit den dekorativen Sommerreifen viel Glück gehabt.

Nein, Spikesreifen sind nicht so schick wie Styropor-Hutmoden. Sie sehen nicht schnell aus, sind nicht leicht und nicht billig. Außerdem laufen sie laut und haben einen hohen Rollwiderstand. Dafür kommt man damit deutlich sicherer durch den Winter.

Luxus? Naja ... vielleicht dann, wenn man sich die Gasse freiklingeln muss, weil mal wieder ein paar ängstlich im Schneckentempo rutschende Autisten im Weg rumstehen. Ach Soja, es scheint mal wieder glatt zu sein ;o)

### Was sind Spikes?

Siehe Foto: So ein Spike sieht aus wie ein dicker Reißnagel. Billigspikes sind aus profanem massivem Stahl. Gute Spikes dagegen haben Stifte aus Wolframcarbid – ein sehr hartes, aber auch sprödes Material. Der „Topf" um den dünnen Stift herum ist meist aus Stahl, bei dem abgebildeten „High-End-Spike" aus Aluminium.

Die Nägel sind in die Gummi-Lauffläche des Reifens eingebettet, die deshalb relativ dick sein muss. Das Gewebe des Reifens liegt unter dem Nagelkopf, dort stützt er sich unter Belastung ab.

Die Nagelspitzen ragen nur etwa einen Millimeter über das Profil hinaus. Das Ergebnis ist eine Art Mischhaftung auf der Straße: Ein Teil der Gewichtskraft wird über die Spikes übertragen, die sich in den Asphalt (oder ins Eis) krallen, aber zwischen den Spikes rollt, wie bei normalen Reifen, die flexible Gummilauffläche auf dem Boden ab.

### Was können Spikes?

Sie geben Haftung auf Eis und nassem Holz. Auf diesen rutschigen Böden kann man fast normal fahren, als wären sie gar nicht nass oder vereist.

Punkt, das war's schon. Was Spikes *nicht* können:

Sie helfen nicht auf weichglatten Böden, auf Schnee, Matsch, oder (das zweiradmäßig Schwierigste und Ekligste überhaupt, finde ich) verdichtetem Schneematsch. Nein, sie bringen nichts auf verschneiten Waldwegen. Nein, sie helfen nicht auf der Skipiste oder auf der Rodelbahn – es sei denn, die sind so dick vereist, dass dort keiner mehr skiläuft oder rodelt.

*Ersatzspike für Nokian WXC300: Hartmetallstift (dunkel) in Aluminiumtopf*

Spikes greifen nur wirklich auf Eisschichten, die fest genug sind, waagerechte Kräfte auf den Boden zu übertagen, also auf gefrorenen Straßen oder dick überfrorenem Schnee. Vergesst die gängigen Ammenmärchen, die auch in der Presse kursieren, z.B. Spiegel.de (siehe Kasten „Links"). Woher sollten die schreibenden Autofahrer es auch wissen, sie dürfen ja nicht mehr – leider kein Praxisbezug, dafür müsste man ja radfahren ...

A propos Dürfen: Motorisierte dürfen hierzulande nicht mehr, weil sie mit ihren Spikes die Fahrbahnen zerstörten. Radfahrer dürfen, weil sie das nicht tun. Einer der Vorteile, wenn man mit einem Fünfhunderstel(!) der Leistung auskommen muss, die ein Autist aufwendet, nur um sich selbst zu transportieren – mit im Winter ständig radierenden Reifen. Eingesparte Energie (die bei uns fehlenden 499 fünfhunderstel) kann nix kaputtmachen ...

### Die Nachteile

Spikesreifen sind schwerer und laufen schwerer als Reifen mit vergleichbaren Profilen. Messwerte habe ich nicht gefunden. Die gehörten subjektiven Eindrücke dieser Bremswirkung schwanken zwischen „kaum spürbar" bis „mindestens 5 km/h". Nach meinen Erfahrungen würde ich sagen: Bei 20 km/h kosten Spikes auf Asphalt 1 bis 3 km/h, je nach Reifen (Spikeszahl, Profil) und Zustand (neue Reifen reiben stärker). Etwa vergleichbar mit der Bremswirkung durch einen mittelprächtigen Seitenläufer-Dynamo. Subjektiv, wie gesagt, Forschung tut not. Wer systematisch misst und vergleicht, hat Chancen, auf entwicklungsfähige verlustmindernde Merkmale zu stoßen – die in der sonstigen (Auto-) Spikes-Forschung bisher keine Rolle zu spielen scheinen.

Auf Asphalt oder Beton knirschen Spikes ziemlich laut. Das ist einerseits gewöhnungsbedürftig, andererseits vorteilhaft im Umgang mit Fußgängern: Klingeln ➤➤

➤➤ meist überflüssig, das Geräusch der sich schnell nähernden Geröllllawine hat sogar viel mehr Autorität als eine schnöde Fahrradklingel: Keiner ignoriert es, alle drehen sich respektvoll um ;-)

Auf sehr harten Böden (Pflaster, Marmor, Feinestriche, Metall) ist Vorsicht geboten, weil Spikesreifen dort leichter wegrutschen können als normale. Die Behauptung in dem besagten „Spiegel"-Beitrag,

*„... denn ohne Eis, auf nacktem Asphalt, bewirken Spikes genau das Gegenteil: Der Kurvenhalt geht gegen null, und der Bremsweg erreicht neue Dimensionen."*

... ist aber, mit Verlaub, aufgebauschter Quatsch. Die Haftung auf trockenem Asphalt mag etwas schlechter sein, aber aufgefallen ist mir das noch nicht. Sie reicht jedenfalls für normale Kurvenschräglagen und auch für Vollbremsungen mit schwebendem Hinterrad (mehr geht nicht, weil man sich sonst überschlagen würde).

**Wem nutzen Spikes?**

Der Maundenbaiker-Kampf auf verschneiten Waldwegen scheint mir, als einer, der beides kennt, ein geringeres Glätte-Sturzrisiko darzustellen als „Schwarzes Eis" auf ganz normalen, scheinbar freien Fahrbahnen – siehe auch die von mir beschriebenen Stürze.

Der Mainstream sieht das aber oft umgekehrt. Ich leiste mir mal einen kulturellen Exkurs. Die Einleitung des besagten „Spiegel"-Artikels *„... Die Skischanze überlässt man besser Autos. Aber mit dem Rad die Rodelbahn hoch, das ist für Mountainbike-Athleten kein Problem – dank Spikes."* ... gibt, mal abgesehen von der schon widerlegten Fehlannahme, die Nägel würden auf der Rodelbahn nützen, die gängige Geschichtsverfälschung wieder, die darin gipfelt: *„Inzwischen gibt es die Stahlstift-Reifen auch für normale Tourenräder. Die perfekte Winterausrüstung für Allwetterradler."*

Soso. Wie der historische Nokia-Prospekt zeigt, wird umgekehrt ein Schuh draus: Seit gut vier Jahrzehnten gibt es finnische Spikesreifen für Fahrräder. Das waren damals, lange bevor ein paar dekadente Kalifornier ihre ersten Schwinn-Cruiser im Downhill vom

*Historische Werbung fürs radfahrende Volk, nicht für Wellness-Trendsportler: Diese Winterfahrerin im Land der zugefrorenen Seen hat kein Mountainbike. Das war noch nicht erfunden.*

## Links

**Nokian-Importeur T und S:** http://www.tunds.com/nokian_prospekt.htm http://www.tunds.com/nokian_hauptseite.htm (u.a. Link zu Suomi Tyres)

**Schwalbe:** http://www.schwalbe.de -> Deutsch -> Fahrradreifen -> Spike Tires

**Conti:** http://www.conti-fahrradreifen.de -> Fahrrad-Reifen ->MTB -> Spike Claw oder City/Trekking -> Nordic Spike

**Die Kultsite:** http://icebike.org zeigt ein ganzes Spektrum von Winterveranstaltungen – abgesehen von einigen wenigen schärferen Events wie Idi(o)tabike geht es aber durchweg um Weicherei, namentlich Helltouren ;-)

Zu den Risiken (warum man beim Autofahren im Winter Helm tragen sollte): http://icebike.org/Articles/How Safe.htm

Pinkbike-Reifentest in der Eissporthalle: http://www.pinkbike.com/modules/news/?op=articleview&id=2340. Hübsch gemacht, sagt aber wenig über die Alltagstauglichkeit aus.

Video von einer (auf-dem) Fluss-Tour: http://www.digave.com/videos/ ->Ice ice bzw. iceweb.mpg Achtung, 43 MB! Die restlichen Filme sind nicht ganz jugendfrei, aber verkehrspädagogisch wertvoll. Wichtig: Lautstärkeregler auf „Max" stellen ;o)

Der zitierte Spiegel-Online-Artikel vom 10.10.2005: http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,378294,00.html

Wie viel Mist doch in einen kurzen Text passt ... z.B. das Zitat der ADFC-Sprecherin, im Winter den Sattel tiefer zu stellen: Nein, nicht empfehlenswert, das ist ineffizient und erzeugt Knieschmerzen.

Repack Hill verschrotteten (so ungefähr wurde laut Legende in den Mittsiebzigern die Geburt des Mountainbikes eingeleitet), keine Spielzeuge, sondern Nutzfahrräder. In Finnland gibt es viel gefrorenes Wasser im Winter, man kann über den See abkürzen ...

Aber ja, mittlerweile sind zu dem damaligen Ur-Hakkapeliitta (hier nur einmal ausgeschrieben, mühevoll – schwierige Sprache ;o) viele andere Reifentypen hinzugekommen. Seit einigen (wenigen) Jahren bieten sogar deutsche und taiwanische Firmen Spikesreifen an. Auch für Maundenbaiks. Wir Alltagsradler finden es gut, dass es nun auch für Spaßfahrräder endlich eistaugliche Reifen gibt. Bikers, Welcome to the Club. Und die Autojournalisten des „Spiegel" kriegen für ihre kulturbanausenhafte Arbeit – falsche Gerüchte wiederkäuen statt recherchieren – die verdiente Sechs, setzen.

Wem nützen Spikereifen also? Alltagsradlern viel, besonders auf „Schwarzem" Eis. Das ist und bleibt die gefährlichste Glätte, eben weil man nicht damit rechnet. Der Umgang mit Schnee und Schneematsch ist viel weniger tückisch, das Zeug sieht man und stellt die Fahrweise drauf ein.

Am MTB können Spikes auch nützlich sein – je nach Einsatz. Wer nur Waldwege und Singletrails fährt (die sind verschneit und vermatscht, auch mal überfroren, aber selten unerwartet und unsichtbar spiegelglatt) und das Spaßrad mit dem Outo an- und abtransportiert, braucht halt Reifen mit Stollenprofil, kann aber auf Spikes eher verzichten als Alltagsradler.

Trotzdem hat auch mein Winterspielfahrrad Spikes. Nicht wegen des verschneiten Geländes, Trails, Rodelbahn usw. – sondern wegen des Hin-und-Rückwegs auf ungestreuten Nebenstraßen.

**Langzeit-Performance**

Bei der Recherche für diesen Artikel stieß ich auf ein unerwartetes Infovakuum. Bisher scheint noch niemand eine nennenswerte Menge von Langzeit-Nutzererfahrungen zusammengetragen zu haben ... also gut, packen wir's an: Bis auf weiteres sammle ich alle Erfahrungseindrücke und sonstigen einschlägigen Infos: raimai at gmx.de, 069-413085.

Rar sind die verfügbaren Erkenntnisse zum Thema Verschleiß und Haltbarkeit. Meine Infos bestehen, neben den im Kasten (L)links angegebenen Internetlinks (die genau besehen fast nichts zum Thema Verschleiß hergeben), aus dem, was mir die wenigen in ADFC- und HPV-Kreisen erreichten langjährigen(seit den Achtzigern) Spikesnutzer sagten. Die wissen einiges. Langfristige Nutzererfahrungen gibt es allerdings nur mit den Reifen von Nokia (so hieß es, bevor der langjährige Markenname für so nützliche Produkte wie Reifen und Gummistiefel von der Händybranche gekapert wurde) bzw. Nokian (mit n, so schreibt es sich heute).

Dann gibt es noch meine eigenen Erfahrungen. Die sind nicht gerade üppig, und auch sie beschränken sich auf Nokian, weil ich „keine Experimente" wagte und lieber das renommierte Original kaufte als die neumodischen Nachbauten (siehe Foto auf Seite 13): Am Alltagsrad W106, am Mountainbike WXC300, beide zwei Winter gefahren, je gut 2.000 km, dazwischen Vorder- und Hinterreifen getauscht, um den hinten größeren Verschleiß gleichmäßig zu verteilen.

Im Preis-Leistungs-Verhältnis ist der W106 eindeutig der Sieger: Verschleiß kaum sichtbar, keine Gummischäden, kein Nagel verloren. Diese Reifen werden vermutlich zehn Winter (10.000 km) halten. Bei dem mehr als doppelt so teuren WXC300 dagegen ist das Profil schon etwa halb runter. Die Stollen sind teilweise eingerissen, etwa 20 Spikes habe ich verloren (die gibt es immerhin als bezahlbare Ersatzteile, sie sind leicht montierbar). Sieht also nach nur vier Wintern und 5.000 km aus – höchstens.

Zur Ehrenrettung des scheinbar so schlechten WXC 300: Er tritt in einer völlig anderen Liga an als der W106. Er ist deutlich breiter und trotzdem leichter, die 300 auf vier Reihen verteilten Nägel haften auch

in zügig gefahrenen Kurven prima auf Eis (mir fehlt allerdings der Mut, die Grenze auszutesten) und das Stollenprofil greift deutlich besser in Schnee und Schlamm. Beide Reifen halten, was sehr unterschiedliche Nutzer von ihnen erwarten: Hie Alltagsreifen, bezahlbar, robust und langlebig – dort Gelände-Sportreifen, leicht und maximal griffig, Verschleiß und Preis sind bei solchem Spielzeugzubehör traditionell nicht erste Priorität.

Platten? Keiner, nach (seit den Fotos und der letzten Sichtkontrolle etwas mehr gewordenen) inzwischen insgesamt etwa 5.500 km.

Soweit meine Newbie-Erfahrungen. Was berichten nun die besagten „alten Hasen/Häsinnen"? Allgemein, dass ihre nur im Winter benutzten Nokians etwa ein Jahrzehnt halten. Und dass sie anders sterben als nagellose Reifen: Mit fortschreitendem Profilverschleiß drücken sich die Spikes immer tiefer in den Reifen, arbeiten sich durchs Gewebe und erzeugen so Plattfüße. Mit Pannenschutzband lassen sich dann nochmal zwei, drei Jahre rausholen.

Langfristig gesehen sind Spikesreifen also nicht so teuer, wie es erstmal scheint – vorausgesetzt, man kauft ein alltagstaugliches Modell statt Eis-Speedway-tauglichen Vielspikes- Offroadern ...

**Marktüberblick**

Spikesreifen gibt es von Nokian, Schwalbe, Conti (siehe Weblinks) und Kenda. Die Reifen von Schwalbe und Nokian haben Hartmetallspikes, Conti und Kenda setzen dagegen auf Stahl.

**Nokian** bietet insgesamt 7 Typen an. Neben diversen Geländereifen mit sehr vielen Spikes drei alltagstaugliche: W106, Mount&Ground und A10. Dieser Klassiker ist in der 28-Zoll-Größe 32-622 wieder lieferbar. Er hat nur 86 Nägel – was, wie Nutzer berichteten, zwar nicht üppig ist, aber bei nicht zu waghalsiger Fahrweise ausreicht, um bei Glatteis nicht zu stürzen.

Von **Schwalbe** gibt es den MTB-Reifen Ice Spiker (304 Spikes, eine Konkurrenz zum beschriebenen WXC300) und, für den Alltagseinsatz, den Snow Stud mit (100, laut „Spiegel") weit seitlich angeordneten Spikes in 40-622 und 50-559.

**Conti** bietet den 28-Zöller Nordic Spike (42-622) und den MTB-Reifen Spike Claw (54-559). Beide gibt es, zu verschiedenen Preisen, wahlweise mit 120 Spikes und 240 Spikes. Leider sind in den Prospekten und auf der Website immer nur die 240er-Typen abgebildet ...

Die alltagsradtypischen Reifen (100 bis 120 Spikes) haben durchweg empfohlene Verkaufspreise (eVP) im Bereich 35 bis 40 Euro das Stück. Nur der A10 ist mit 29,60 Euro deutlich billiger – die MTB-typischen „Vielnägler" sind hingegen deutlich teurer, bis über 80 Euro.

Spikesreifen werden oft deutlich günstiger als ihr eVP angeboten, meist paarweise. Nicht nur von Versendern und bei Ebay – eine Runde durch die lokalen Fahrradläden lohnt sich fast immer.

**Empfehlungen**

Die Reifenwahl hängt vom Nutzerprofil ab, siehe oben. Fürs Alltagsrad reichen locker 100 Spikes. Sinnvoll ist ein schneetaugliches Profil – grob, aber zusammenhängend, keine verschleißträchtigen kleinen, langen Einzelstollen.

Einige Reifen mit zwei weit außenliegenden Nagelreihen werden damit beworben, dass man sie bei hohem Reifendruck verlustarm fahren könne – bei Bedarf senke man den Druck und bringe so die Spikes mit der Fahrbahn in Kontakt. Die Essenz meiner obigen Geschichten ist aber, dass man Spikes am nötigsten dann braucht, wenn man nicht mit Eis rechnet. Die hübsche Laborlösung kann ich daher nicht empfehlen.

Auch nicht empfehlen kann ich die Sparlösung, nur einen Spikesreifen zu montieren – am Vorderrad, das beim Wegrutschen schwerer zu kontrollieren ist das hintere. Okay, das ist viel besser als gar keine Spikes, aber ein wegschmierendes Hinterrad ist auch nicht ohne – also nur was für sehr arme und kompromissfähige Leute.

Zur Materialfrage: Laut Suomi Tyres (aktueller Hersteller von Nokian) sollen Hartmetallnägel etwa 6.000 km halten, Stahlspikes aber nur 500. Letzteres kann ich nicht nachprüfen, weil mir kein Nutzer von Stahlspikesreifen (Conti, Kenda) bekannt ist, der damit weit genug gefahren wäre.

*Spikesreifen des Autors nach zwei Wintern: Vorn WXC 300 nach 2.500 km Hügelrad (starker Verschleiß, halb runter), hinten W106 nach 2.000 km Stadtrad, verschleißmäßig fast neuwertig*

Aber ich weiß, dass Hartmetall deutlich verschleißfester ist als optimierte Stähle – und dass meine HM-Nägel nach 2.500 km schon deutliche Abnutzungserscheinungen zeigen. Und warum eigentlich verwenden renommierte Hersteller teure HM-Nägel, wenn es billiger Stahl auch täte? Also: Wer keine Experimente mag, legt besser ein paar Euro für Hartmetall drauf. Konkrete Empfehlung fürs Alltagsrad? Nokian W106, würde ich jederzeit wieder kaufen. Mit Olaf Schultz, ADFC-Technikexperte mit viel mehr Nagelpraxis als ich, gesagt: „Ein geiler Reifen."

Viel Spaß noch beim Nageln, aber bitte ohne Diesel, wünscht

*Rainer Mai*

# Leser BRIEFE

## Radstreifen besser abschaffen?

**Zur Situation der Fahrradwege Robert-Mayer-Straße/Ecke E.-Sulzbach-Straße und Mainzer Landstraße**

**Robert-Mayer-Straße/ Ecke E.-Sulzbach-Straße**

Der Fahrradweg an der Robert-Mayer-Straße (Schlossstrasse in Richtung E.-Sulzbach-Straße) ist größtenteils auf dem Bürgersteig. Erst ca. 20 m vor der Kreuzung E.-Sulzbach-Straße wird der Radweg auf der Fahrbahn fortgesetzt. Dieser Teil auf der Fahrbahn ist fast jeden Tag mit Autos zugeparkt, insbesondere während des Semesters. Da eine Ausweichmöglichkeit nach links nicht möglich ist, da dort ebenfalls Autos parken bzw. der Radweg zur Straße hin durch Querstreben und umzäunte Begrünung begrenzt ist, ist es oft weder möglich, den Fahrradweg vorzeitig zur Straße hin zu verlassen, noch auf dem Radweg weiterzufahren. Da ich mit einem Fahrradanhänger unterwegs bin, bleibt mir oft nichts anderes übrig, als auf dem Radweg zu wenden und zurückzufahren, um durch eine Lücke auf die Straße zu gelangen.

Obwohl in dieser Gegend das Ordnungsamt häufig parkende Autos kontrolliert, scheint dies wenig Auswirkung auf das Parkverhalten an dieser Stelle zu haben.

Da der Teil des Radwegs auf der Fahrbahn nur sehr kurz ist, wäre mein Vorschlag, den Radweg auf dieser Strecke (ca. 20 m bis zur Kreuzung E.-Sulzbach-Straße) mit Hindernissen zu begrenzen (z. B. das Aufstellen der Querstreben einfach fortzuführen), um damit Autofahrer am Parken zu hindern.

**Mainzer Landstraße**

Obwohl sich die Situation für Radfahrer in Frankfurt verbessert, gibt es Stellen, die Radfahrern das Radeln „abgewöhnen“ können bzw. die nicht dazu führen, dass man aufs Rad „umsatteln“ möchte. Dazu gehört meiner Meinung nach der Radweg auf der Mainzer Landstraße, zwischen Platz der Republik und Alte Oper.

Mittlerweile nehme ich weite Umwege in Kauf, um mich nicht täglich über haltende oder parkende Autos auf dem Radweg ärgern zu müssen.

Meiner Ansicht nach ist dieser Radweg ein Beispiel für ausgewiesene Radspuren, die dem Radfahrer das Leben schwerer machen. Wäre an dieser Stelle keine Radspur ausgewiesen, würden Autofahrer mit viel weniger Selbstverständlichkeit rechts halten oder parken, da dies ja eine „richtige“ Fahrbahn wäre. Fahrradfahrer könnten meiner Meinung nach viel ungehinderter auf der rechten Spur fahren und trotzdem großzügig von Autos überholt werden, wie es auf der Mainzer Landstraße der Fall ist, bevor der Fahrradweg beginnt.

Dort kann man für mein Gefühl relativ sicher auf der rechten Spur fahren und wird nicht dauernd von rechts haltenden Autos behindert. Ich jedenfalls fahre um einiges lieber auf dem Teil der Mainzer Landstraße, auf dem es keine Spur für Radfahrer gibt, und das gibt mir zu denken...

Ich habe vor einigen Jahren schon einmal über die Situation auf dem Radweg der Mainzer Landstraße berichtet und seither hat sich nichts geändert. Die haltenden Autos werden stillschweigend in Kauf genommen und es ist sicher auch schwierig, am Verhalten der Autofahrer etwas zu verändern.

Sollte es unrealistisch sein, die Radspur für Autofahrer nicht befahrbar zu machen (z. B. durch Hindernisse), wäre es meiner Ansicht nach eine Überlegung wert, die Radspur ganz abzuschaffen, obwohl dies vielen wie ein Rückschritt erscheinen mag.

Mit freundlichen Grüßen
Ch. Heeren

**Siehe dazu die „Erläuterungen des Verkehrspolitischen Sprechers“ auf der nächsten Seite.**

## Autoverkehr nicht stören...

Zum Leserbrief von Betram Giebeler und Anne Wehr in FRANKFURT *aktuell* 06/2005.

Lieber Betram Giebeler, liebe Anne Wehr,

schön für Euch und alle anderen, die stolz auf den neuen Radweg auf der Eschersheimer Landstraße sind. Ich will kein Spaßverderber sein, doch ich selbst lasse mir auch nicht gerne den Spaß verderben. Ohne die Radwegausschilderung der neuen autogerechten Fahrradbahn auf der Eschersheimer Landstraße hätte ich diese Diskussion gar nicht angefangen.

Ich bleibe dabei, dass die Fußgänger mal wieder die Dummen sind, weil erstens nicht überall wo heute Radweg ist, früher Autoparkplätze waren, zweitens der Magistrat angekündigt hat (B 737), für weggefallene Parkplätze anderswo welche auf dem Gehweg auszuweisen, und drittens, weil sie zu den fahrenden Radlern nicht grundlos einen größeren Seitenabstand als zu parkenden Autos halten, sich der Querschnitt somit für sie verengt hat. Da ihr (...) eine die Radlergeschwindigkeit dämpfende Maßnahme als für deren Sicherheit förderlich verkauft habt, werdet Ihr womöglich anders darüber denken und auch das Einbremsen von Fußgängern zum Sicherheitsgewinn für diese darstellen. Ihr schreibt, Recht gehabt zu haben, nütze Radlern wegen fehlender Knautschzone nichts, doch zugleich lobpreist ihr Ampeln als „sicher“, ebenso wohl Radwegmarkierungen. Aber verschaffen weiße Streifen und rote Lichtchen physischen Schutz, oder sind sie nicht bloß Symbole, die der Rechtsetzung und ggf. -sprechung dienen? Wahr ist bestimmt, dass niedrigere Geschwindigkeit im Durchschnitt sicherer ist. Das sollte sich jeder zu Herzen nehmen, der jetzt mit dem Rad zwischen den Stahlstangen am Radweg vor der Kreuzung durchfahren muss. So seid ihr dann wohl auch über die Magistratspläne glücklich, die vorsehen, den Radweg in Mittellage der Großen Eschenheimer Straße beim alten Rundschauhaus an den Rand zu verlegen. Was Ihr als „erfolgreiche Lobbyarbeit“ für „durchschnittliche Alltagsradler“ zu verkaufen versucht, ist die Erfüllung der Wünsche der Automobilismusplaner, die wegen des neuen Einkaufzentrums am Eschenheimer Tor die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr optimieren möchten. Ganz im Sinne des Gesamtverkehrsplans von 1961, worin es hieß: „Die Zahl der Radler wird nicht kleiner. Deshalb bekommen sie Radwege um den Autoverkehr nicht zu stören“. Wenn der „durchnittliche Alltagsradler“ (...) dadurch gekennzeichnet ist (...) dort geradeaus fahren oder links abbiegen zu wollen, wo es Autofahrern eingeräumt wird, wäre es besser gewesen, gleich auf eine Radwegführung über die Kreuzung Eschenheimer Tor zu verzichten. Irgendein Weg von einer Gasse über den Anlagenring hätte sich sicherlich gefunden und die „urbanen Kampfbiker“ hätten am Turm weiter ihren Spaß haben können.

Mit freundlichen Grüßen
Markus Schmidt

*Landkarten Schwarz*
*GmbH & Co. KG*

*Kornmarkt 12*
*(am Parkhaus Hauptwache)*
*60311 Frankfurt am Main*
*Telefon 069 - 55 38 69 & 069 - 28 72 78*
*Fax 069 - 59 75 166*
*www.landkarten-schwarz.de*

*Montags - Freitags 9:30 - 19:30 Uhr*
*Samstags 10:00 - 18:00 Uhr*

Rund um die Welt - alles in Karten.
LANDKARTEN SCHWARZ

# Wer sich nicht wehrt ...

**Erläuterungen des verkehrspolitischen Sprechers**

**In dem Leserbrief von Christine Heeren (Seite 16 oben) werden zwei Straßen angesprochen, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Entsprechend unterschiedlich stellen sich die Probleme, auch wenn sie beide das Thema Falschparken auf Radverkehrsanlagen betreffen.**

Die Robert-Mayer-Straße ist Teil der Fahrradroute Museumsufer-Bockenheim und liegt in einer Tempo 30-Zone. Bei den angesprochenen Radwegen handelt es sich um eine typische Altlast. Sie sind zu schmal, Anfang und Ende hängen in der Luft und gehören nach den StVO-Mindeststandards schlicht aufgehoben. Nach heutigen Kriterien würden solche Radwege nicht mehr angelegt. Die Benutzung der Fahrbahn ist problemlos möglich – wenn man mal von den etwas eckig ausgefallenen Aufpflasterungen absieht – und in den angrenzenden Abschnitten der Straße ohne Alternative, da es dort keine Radwege gibt. In der Auflistung der Radwege, die im Gefolge der StVO-Novelle von 1997 von der Straßenverkehrsbehörde – zugegebenermaßen schlampig – überprüft wurden, tauchen die beiden Radwegestummel gar nicht auf. Sollten dort noch immer Schilder stehen, die eine Benutzungspflicht beinhalten, wäre das illegal. Der ADFC wird die Situation vor Ort überprüfen und den zuständigen Ämtern Vorschläge für nötige Veränderungen machen.

Von anderem Kaliber sind die Probleme in der Mainzer Landstraße. Allerdings werden sie sehr unterschiedlich wahrgenommen. Das hängt zum einen wohl stark von der Tageszeit ab, aber auch von der Erfahrung und dem Selbstvertrauen des einzelnen Radfahrers. Wer vor der Anlage der neuen Radfahrstreifen zwischen Opernplatz und Platz der Republik trotz der Automassen dort mit dem Fahrrad unterwegs war, der musste schon hart im Nehmen sein. Auch nach der Einrichtung der Radfahrstreifen ist die „Mainzer“ sicher kein Radlerparadies, aber in der Abwägung aller Vor- und Nachteile überwiegen doch die Vorteile. Die große Masse der Radfahrer fühlt sich auf einer separaten Verkehrsfläche wohler und nimmt die damit von Fall zu Fall verbundenen Behinderungen in Kauf. Wer sich nicht traut, sich zum Passieren eines Hindernisses rechtzeitig in den fließenden Autoverkehr einzuordnen, der hält lieber an und wartet ab, bis der Autopulk abgeflossen ist. Das geht übrigens ungeübten Autofahrern genauso, wenn ihnen ein haltendes Fahrzeug den Weg versperrt. Richtig ist, dass es für Radfahrer einfacher ist, an den am Fahrbahnrand haltenden Fahrzeugen vorbeizukommen, wenn es keinen Radfahrstreifen gibt, da dann der Autoverkehr durch die Behinderung auf der rechten Fahrspur abgebremst wird und es Radfahrern leichter möglich ist, auf der verbleibenden Restbreite an den haltenden Fahrzeugen vorbeizufahren. Dagegen steht die für unerfahrene Radler erheblich größere Problematik des Überholtwerdens mit zu geringem Seitenabstand, wie sie auf solchen Straßenabschnitten ohne Radwege übliche Praxis ist.

Ob es besser gewesen wäre, in der Mainzer Landstraße statt der Radfahrstreifen baulich getrennte Radwege auf dem Bordstein anzulegen, ist im Nachhinein müßig. Der neue Radweg in der Friedrich-Ebert-Anlage zeigt, dass man auch auf diese Art sichere und komfortable Radverkehrsanlagen anbieten kann. Dort gibt es allerdings keine Parkwannen wie in der Mainzer Landstraße, die erfahrungsgemäß in Verbindung mit Bordsteinradwegen durch schlechte Sichtbeziehungen wieder neue Gefahren für den Radverkehr mit sich bringen.

*Nicht nur auf Radfahrstreifen – Falschparker Eschersheimer Landstraße*
**Foto: Fritz Biel**

In die Irre führt der Verweis auf die Situation in der Mainzer Landstraße westlich des Platzes der Republik. Wegen der geringeren Fahrbahnbreiten von um die fünf Meter rollt dort der Autoverkehr faktisch nur einspurig, was zumindest in den Streckenabschnitten zwischen den Ampeln zu einer relativ komfortablen Situation für die Radfahrer führt. Im Rückstau an den Ampeln ist es dann schnell wieder vorbei mit dem Komfort. Weil die Autofahrer sich dort zumeist dichtgedrängt in zwei Reihen aufstellen, heißt es sich einzureihen in den Rückstau oder irgendwie auf engstem Raum durchzuquetschen. Da wünscht man sich dann den Radfahrstreifen, auf dem man bis an die Ampel vorfahren kann.

Mit der Erfahrung der letzten zehn Jahre wird man in Zukunft wohl genauer hinschauen, wo man Radfahrstreifen anlegt. Die bauliche Absicherung gegen Falschparker ist naturgemäß bei ausreichend breiten Bordsteinradwegen leichter zu bewerkstelligen als im Fahrbahnbereich, bringt aber auch wieder neue Probleme mit sich, deren Erörterung hier zu weit führt.

Bei all diesen Überlegungen dürfen drei Tatsachen nicht unter den Tisch fallen:

1. Bei keinem Verkehrsmittel ist die Bandbreite der Benutzer so groß wie beim Fahrrad. Entsprechend unterschiedlich sind die Vorstellungen und Ansprüche. Wer die Situation der Radfahrer in einer Straße nur mit den Augen des geübten Alltagsradfahrers beurteilt, wird den Problemen nicht gerecht.

2. Behinderungen durch illegal haltende Fahrzeuge sind nicht gottgegeben. Die Benutzung von Radwegen durch andere Verkehrsteilnehmer als Radfahrer ist illegal und muss mit den Mitteln, die für die Ahndung regelwidrigen Verhaltens vorgesehen sind, bekämpft werden. Das mag angesichts der Verhältnisse in Frankfurt blauäugig klingen, aber an dieser Grundlage führt kein Weg vorbei. Darüber hinaus wird es höchste Zeit, dass Mittel bereitgestellt werden für professionelle Kampagnen zur Förderung eines fahrradfreundlicheren Klimas in Frankfurt. Der jüngst veröffentlichte Fahrradklimatest hat ja gerade auf dem Gebiet der Bekämpfung des Falschparkens erhebliche Defizite offenbart.

3. Wer sich nicht wehrt, lebt verkehrt. Es ist nicht jedermanns Sache, bei der Polizei oder der Ordnungsbehörde Anzeige zu erstatten gegen rücksichtslose Autofahrer, aber jeder, der sich durch Falschparker behindert oder gefährdet sieht, hat die Möglichkeit, sich an die zuständigen Stellen zu wenden und auf Abhilfe zu drängen. Wenn das genügend Leute tun, wird das nicht ohne Wirkung bleiben. Der ADFC kann dabei behilflich sein, er kann aber nicht in der Vielzahl der Fälle ersatzweise tätig werden.

*Fritz Biel*

## Die wichtigsten Ansprechpartner für Beschwerden:

Einen Überblick über alle Kontaktmöglichkeiten mit der Stadtverwaltung findet man auf den Internetseiten der Stadt Frankfurt unter http://www.frankfurt.de/sis/Kontakt.php

**Römertelefon / Bürgerberatung**
Tel. 069 212 40000, Fax 069 212 33576
E-Mail buergerberatung@stadt-frankfurt.de

**Sicherheits- und Ordnungsdienst, Verkehrsüberwachung**
Kurt-Schumacher-Straße 45, 60313 Frankfurt am Main
24-Stunden-Sicherheitstelefon
Tel. 069 212 44044, Fax 069 212 44040
E-Mail sicherheit@stadt-frankfurt.de

**Bußgeldstelle**
Mainzer Landstraße 323-329, 60326 Frankfurt am Main
Tel. 069 212 43936, Fax: 069 212 43754
E-Mail owi.geschaeftsstelle@stadt-frankfurt.de

*Canal du Nivernais bei Clamecy (links) und Canal du Centre bei Paray-le-Monial (rechts).*
**Fotos: Giebeler/Wehr**

# Burgundisches Kanaldreieck

## Eine Radtour für Genießer

**Der Nordosten Frankreichs ist mit einem dichten Netz von Kanälen durchzogen. Diese im 18. und 19. Jahrhundert gebauten Wasserstraßen sind seit Erfindung der Eisenbahn schnell funktionslos geworden und liegen nun, genutzt von Freizeitkapitänen auf Miet-Hausbooten, malerisch in der sanfthügeligen Landschaft. Im Hochsommer ist es ein besonderes Vergnügen, an ihnen entlang zu radeln. Man spürt die abkühlende Wirkung einer Wasseroberfläche neben sich, die ganze Landschaft wirkt am Wasser noch idyllischer als sie ohnehin schon ist.**

Das Burgund, eine auch für französische Maßstäbe historisch, kulturell und kulinarisch besonders reichhaltige Region, hat gleich drei solcher Kanäle, die zusammen fast ein gleichschenkliges Dreieck bilden – den Canal du Centre, den Canal du Nivernais und den Canal de Bourgogne. Eine solche Konstellation eignet sich ideal für eine Rundtour per Rad. Über das Jura kommend, haben wir im Sommer 2005 mit einigen Abweichungen dieses Kanaldreieck umradelt. Hier ein paar Eindrücke und Empfehlungen.

Der Canal du Centre beginnt in Chalon sur Saone, der Hauptstadt des Departements 71 Saone et Loire. Die ersten ca. 30 km verläuft am Kanal entlang ein als „voie verte“ (grüner Weg) perfekt zur Radler- und Skaterpiste ausgebauter Treidelpfad. Dieser Ausbaustand geht über den Kanalbogen bei Chagny hinaus bis St. Leger. Die nächsten 50 km durchquert der Kanal das teilweise industriell geprägte Gebiet um Montceau les Mines. Hier muss je nach Ausbaustand zwischen Treidelpfad und begleitender Straße gewechselt werden. Kurz vor Paray-le-Monial, bei Volesvres, beginnt wieder eine voie-verte-Strecke, die durch Paray-le-Monial (Wallfahrtsort, berühmte Abtei, hier lohnt sich eine Besichtigungspause) bis zum Ende des Canal du Centre nach Digoin führt. Hier gibt es ein wunderbares Denkmal der Verkehrsbaukunst zu bewundern: die Brücke des Canal du Centre über die Loire. (Das Departement 71 hat noch eine weitere voie verte–Strecke, nämlich eine umgebaute Bahntrasse, die von Givry 10 km westlich Chalon sur Saone 70 km lang über Taizé und Cluny durch einen Tunnel hindurch bis nach Charnay bei Macon an der Saone verläuft.)

Von Digoin aus ist bis zum nächsten Kanal eine Straßen-Etappe von ca. 70 km entlang der Loire oder auch des Canal Lateral de la Loire bis Decize zu bewältigen. Hier beginnt der nächste und landschaftlich schönste Kanal, der Canal du Nivernais. Er liegt größtenteils im Departement 58 Nievre, einem dünnbesiedelten ländlichen Departement. Die Wegführung wird hier durch ein grünes Symbol vorgegeben. Teilweise hat der Kanal keinen Treidelpfad und auch keine begleitende Straße, sodass anstrengende Umwege über die Dörfer in munterem auf und ab zu fahren sind. Entschädigt wird der Radler durch eine idyllische kleinteilige Landschaft und wunderschön mit Blumen geschmückte Schleusenhäuschen. Höhepunkte sind die „echelle des 16 ecluses“ (16 Schleusen-Treppe, eine traumhafte Abfolge von 16 Kanalschleusen durch eine grüne Idylle) 15 km nördlich von Chatillon en Bazois, die Kleinstadt Clamecy, die einen Aufenthalt wert ist sowie die Felsen von Saussois hinter Chatel Censoir, wo man Kletterer beim Üben beobachten kann. Hinter Clamecy wechselt der Kanal du Nivernais ins Departement 89 Yonne, durchquert dessen Hauptstadt Auxerre (gewaltige Kathedrale!) und endet als aufgestaute Yonne bei Migennes im Canal de Bourgogne.

Wir genehmigten uns ab Auxerre eine Abkürzung durch den putzlig-touristischen Weinort Chablis nach Tonnere, um von dort dem Canal de Bourgogne zu folgen. Der Kanal ist breiter und gerader als der Canal du Nivernais. Die Landschaft wird insgesamt weitläufiger, es gibt mehr Chateaux und sonstige Zeichen einer reichen Geschichte. Höhepunkte sind das Schloss von Ancy

le Franc und die Abtei Fontenay. Die Wegequalität des Treidelpfades ist allerdings oft schlecht, sodass es sich häufiger empfiehlt, die meist direkt anliegenden kleinen Sträßchen zu nutzen – der Verkehr ist minimal. In Pouilly en Auxois verschwindet der Kanal in einem Tunnel, macht dann einen Bogen nach Norden und folgt dem Flusstal der Ouche (von Pont d'Ouche aus könnte man hier den Kreis zum Canal du Centre wieder schließen – 30 km über einen kleinen Bergrücken nach Chagny). Die wunderschöne Abtei von la Bussiere liegt im Ouche-Tal auf dem Wege. Ab St. Marie, 20 km vor Dijon, bekommt der Weg urplötzlich den voie-verte-Standard. Rennradler und Skater tauchen auf. Der Weg führt fast in die Stadtmitte von Dijon, der boomenden und schicken Hauptstadt des Departements 21 Coté d'Or und Regionalhauptstadt des Burgund. Dijon ist allemal einen Aufenthalt wert und soll hier nicht näher vorgestellt werden. Auf der anderen Seite der Stadt führt der Kanal über 30 km schnurgerade durch eine topfplatte Agrargegend. Der Treidelpfad ist grobschottrig, die parallele Straße D 968 stark befahren. Wir sind auf der Straße, großen Gang aufgelegt, durchgebrettert bis zum Ende des Kanals, dem Freizeitschifferhafen St. Jean de Losne an der Saone. An der Saonepromenade ließen wir die Runde bei einem gepflegten Abendessen ausklingen und fuhren weiter Richtung Jura. Bis Chalon sur Saone wären es jetzt ca. 60 km auf Straßen durchs Saone-Gebiet.

**Hier noch ein paar Tipps und Hinweise:**

Die 600 – 700 km lange Tour ist für jeden geeignet, die paar Steilstellen am Nivernais-Kanal kann man notfalls schieben. Übernachtungsmöglichkeiten sind genug vorhanden, wobei wir aber – wie generell in Frankreich – die Campingvariante empfehlen. Kulinarisch ist das Burgund eine Gegend der Kategorie „Leben wie Gott in Frankreich" – Pflichtprogramm und bezahlbar sind der knackige Aligoté-Weißwein, der auch zum Aperitif Kir gehört, der dekadent gute, fast flüssige, würzige Epoisses-Käse, für den Fleichesser ein zartmarmoriertes Entrecote vom Charollais-Rind und in der Saone/Doubs-Region die „Pochouse" aus Süßwasserfischen. Die gesamte Tour lässt sich nach einer einzigen Landkarte fahren, der Michelin-Karte 320. Wer mit dem Auto anfährt, kann die Runde von jedem beliebigen Punkt aus starten, wobei Dijon und Chalon mit der Bahn am besten zu erreichen sind – für den Fall des Tourabbruchs ein Kriterium. Mit der Bahn von Deutschland am besten zu erreichen über Mulhouse und Besancon ist entweder Dijon oder die im westlichen Jura gelegenen Städte Lons-le-Saunier und Dole, von wo es nicht mehr weit ins Burgund ist.

Wer sich näher für dieses Gebiet interessiert, der sollte den Radreisemarkt am19.03.2006 im Bürgerhaus Bornheim besuchen. Dort gibt es einen Diavortrag mit vielen schönen (Kanal)-Bildern.

*Anne Wehr und Bertram Giebeler*

## Fördermitglieder des ADFC Frankfurt/Main e.V.

- **Per Pedale**
  Adalbertstraße 5
  (siehe Anzeige Seite 5)
  www.perpedale.de
- **Radschlag**
  Hallgartenstraße 56
  (siehe Anzeige Seite 5)
  www.radschlag.de
- **Landkarten Schwarz**
  Kornmarkt 12
  (siehe Anzeige Seite 16)
  www.landkarten-schwarz.de
- **Storck oHG**
  Alexanderstraße 1
- **Fahrradhaus Wagner**
  Woogstraße 21
  (siehe Anzeige Seite 6)
  www.fahrradwagner.de

## ADFC 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
buero@adfc-hessen.de
www.hessen.adfc.de

## ADFC Bundesverand e.V.

Postanschrift:
Postfach 10 77 47
28077 Bremen
Geschäftsstelle:
Grünenstr. 120, 28199 Bremen
✆ 0421 / 34 62 90
Fax 0421 / 34 62 950
kontakt@adfc.de
www.adfc.de

## 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:** Ralf Haselhorst (rha), Christine Huwer (ch), Christoph Maier (cm), Brigitte Rebna (br), Michael Samstag (ms), Peter Sauer (ps)

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.

**Anzeigen:** Michael Samstag

**Auflage:** 2.800

**Druck:** Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

**Redaktionsschluss** für die März/April-Ausgabe: 21.02.2006
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

Radsport

Rennräder · Rahmen
Radsportbekleidung
Werkstattservice
Ersatzteile
Damen- und Herrenräder
Kinderräder

GRAF

Radsport Graf · An der Herrenwiese 8
60529 Frankfurt (Goldstein)
Telefon und Fax 069 - 666 76 01

Mo - Fr 9 - 13 Uhr und 15 - 18 Uhr,
Sa 9 - 13 Uhr, Do geschlossen

# Ausblick auf's Tourenprogramm

Wieder sind wir dem häufig geäußerten Wunsch nachgekommen und geben Ihnen nachstehend eine Vorab-Übersicht über geplante Mehrtagestouren an, um damit Ihre Urlaubsplanung zu erleichtern. Für Fragen zu den Touren wenden Sie sich bitte direkt an die jeweils angegebenen Tourenleiter/innen.

Diese Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollzähligkeit. Ebenso können sich noch Termine verschieben. „Maß gebendes" steht im Tourenprogramm 2006, das voraussichtlich in der zweiten Märzhälfte 2006, erscheint, rechtzeitig zum Radreisemarkt am Sonntag, 19.03.2006, 11-17 h im Bürgerhaus Bornheim. *Jürgen Johann, stv. Tourenreferent*

| Termin | Titel/Besonderheiten | Tourenleitung | Kontakt |
|---|---|---|---|
| 05.-08.05. | Bergstraße und Odenwald *** | Hartmut Lange | 06109/35614 |
| 12.-14.05. | Die Lahn von der Quelle bis nach Limburg ** | Michael Bunkenburg | 069/7505 7383, michael@bunkenburg.de |
| 15.-26.05. | Provence-Ardèche *** | Jean Coquelin | 069/459917, jean@coquelin.de |
| 25.-28.05. | Rhein und Ruhr *** | Anne Wehr und Bertram Giebeler | 069/591197 |
| 03.-06.06. | Campingtour Pfalz und Pfälzer Wald **** | Hartmut Lange | 06109/35614, hartm.lange@web.de |
| 15.-18.06. | Lothringen *** | Anne Wehr und Bertram Giebeler | 069/591197 |
| 23.-26.06. | Mosel, Hunsrück und Nahe *** | Rainer Griga | 06151/147613, rainer.griga@fernuni-hagen.de |
| 24.-25.06. | Mitsommernachtstour – kürzeste und preiswerteste Mehrtagestour im Programm *** | Rainer Mai und Jürgen Johann | 069 / 413085 |
| 24.-26.06. | Von der Altmühlquelle durchs Taubertal zum Main ** | Peter Mertens und Lisa Wiese | 06102/733971, MertensP.NIB@t-online.de |
| 14.-16.07. | Michelstädter Musiknacht, Amorbach und Odenwald *** | Rainer Griga | 06151/147613, rainer.griga@fernuni-hagen.de |
| 15.-17.07. | Marburg - Edersee - Wabern ** | Michael Bunkenburg | 069/7505 7383, michael@bunkenburg.de |
| 24.-27.08. | Ahr, Eifel und Mosel *** | Rainer Griga | 06151/147613, rainer.griga@fernuni-hagen.de |
| 26.-28.08. | Die schönsten Stellen der Fränk. Schweiz *** | Peter Mertens | 06102/733971, MertensP.NIB@t-online.de |
| 02.-09.09. | Loiretal *** | Jean Coquelin | 069/459917, jean@coquelin.de |
| 08.-10.09. | Rhön-Radtour *** | Michael Bunkenburg | 069/7505 7383, michael@bunkenburg.de |
| 09.-12.09. | Die Donau von der Quelle bis Ulm ** | Peter Mertens | 06102/733971, MertensP.NIB@t-online.de |
| 09.-17.09. | Mozartradweg (Rosenheim) *** | Rainer Griga | 06151/147613, rainer.griga@fernuni-hagen.de |
| 14.-15.10. | Futtern im Hochspessart *** | Jürgen Johann | 069 / 762928, juergen.johann@adfc-frankfurt.de |
| 10.-12.11. | MTB Wochenende Südpfalz / Nordvogesen *** | Anne Wehr und Bertram Giebeler | 069/591197 |

Freya Linder
Schöneres dormiCIEL
Bettenstudio
gute Beratung
wie immer

Raimundstr. 27
Frankfurt-Ginnheim
www.dormiciel.de
Betten-Fachberatung
in aller Ruhe
auch nach Vereinbarung
069-53 32 53
Vor dem neuen Studio
Jeden Donnerstag
16-18 Uhr
Fahrrad-Codierung
Bitte anmelden bei
Alfred Linder: 0176-29378714

Foto: Jürgen Johann

## Touren, Aktionen ...

**stehen diesmal auf Seite 7 („Wintertouren II")**

**Codierungen** sind bis auf Weiteres jeden Donnerstag von 16.00 bis 18.00 Uhr in der Raimundstr. 27 (Nähe Hügelstraße) geplant. Da diese bei sehr schlechtem Wetter ggf. ausfallen können, wird empfohlen, sich vorher unter 0176-29378714 anzumelden. Unter dieser Telefonnummer können auch individuelle Codiertermine vereinbart werden. Codierungen werden auch in den Fahrradläden Per Pedale, Peters Radtreff und Storck durchgeführt. *Alfred Linder*

**Mehr Touren unter www.hessen.adfc.de/touren/index.html**