



Es ist noch

Luft nach oben

Frankfurter Fahrradklima verbesserbar



Fotos: (ps)

## Softe Poller gegen Taxen

Eigentlich haben wir nichts gegen schicke Hotels in der Frankfurter City. Das Flemings-Hotel am Eschenheimer Tor hat eine mondäne Dachterrassenbar und einen der wenigen Paternosteraufzüge in Frankfurt. Mehr noch, das Flemings hat sogar eine Vorfahrt für Taxis und Lieferanten, nämlich in der Bleichstraße. Dummerweise benutzte die bisher nur kein Taxifahrer, weil er dann mit dem Fahrgast zum Bahnhof oder Flughafen einen kleinen Schlenker hätte fahren müssen.

Lieber stellten sich die Taxis mitten auf den Radstreifen, der aus Richtung City kommend die Radfahrer in den Oeder Weg und die Eschersheimer Landstraße führt. Immer wieder mussten sich die Radfahrer in den beschleunigenden Verkehr auf dem KFZ-Streifen drängen und sich damit in Gefahr bringen. Dutzende von Beschwerden gingen dazu beim Radfahrbüro ein. Lange passierte nichts.

Nun ist es endlich geschafft: eine „softe Abpollerung“, im Notfall von Feuerwehrfahrzeugen überfahrbar, schützt nun den Radstreifen vor dem ständigen Missbrauch als Parkraumreserve. Das sieht zwar nicht so richtig hübsch aus, aber es ging hier nicht anders. Durchaus ein Beispiel auch für andere Situationen, wo der Radstreifen notorisch zugeparkt wird und dadurch eine Gefahrenlage für Radfahrer entsteht. *Bertram Giebler*



# Editorial

Jetzt ist es passiert: Der Frühling ist ausgebrochen, ein sonniger Samstag gibt eine Vorahnung auf wärmere Zeiten, doch ausgerechnet wir scheinen im Winter stecken geblieben zu sein. Während allerorten bunte Magazintitel zum „Saisonbeginn“ mit Blumenwiesen und blauem Himmel aufs Rad locken, langweilen wir unsere Leser mit einem Motiv, auf dem Schnee und wärmende Kleidung alle Hoffnung auf Besserung fahren lassen. „Jetzt mal halblang...“, werden viele von euch nun sagen, „was hat denn Fahrradfahren mit Saison zu tun? Gerade bei uns in Frankfurt ist doch immer Saison, bis auf wenige Eis- und Schneetage gibt es kaum Wetter, das uns zu Fußgängern oder Bahn- und Busfahrern werden lässt. Und selbst wenn es mal schneit, dann hat auch das seinen Reiz und wirft uns nicht gleich aus

dem Sattel. Wir fahren ein bißchen vorsichtiger und hoffen auf baldiges Tauwetter. Das kommt ja dann auch meist, so dass wir mit dem Radfahren nicht warten müssen, bis jemand ‚Saisonbeginn‘ ruft.“

Euch, liebe Radfahrer, die ihr diese Einstellung in den vergangenen Wochen deutlich auf Frankfurts Straßen gezeigt habt, ist unser aktuelles Titelbild deshalb durchaus zumutbar. Es wird euch nicht aus dem Sattel werfen (glaubt wenigstens die Redaktion). Dass aber das Klima für den Radverkehr in Frankfurt und Umgebung noch deutlich besser werden könnte, ist auch in vorliegendem Heft zu lesen (Seiten 4 und 13).

Damit ihr in Zukunft wisst, wo ihr fahren dürft, müsst, solltet – oder eben wo nicht, hat sich Bertram Giebeler die Mühe gemacht, die etwas unübersichtlichen Regeln

verständlich zu erläutern. Um die textschweren Seiten 6 und 7 werdet ihr deshalb nicht herumkommen. Um Seite 11 kommen die nicht herum, die regelmäßig mit dem Rad zum Einkaufen fahren. Wem es dann bei dieser Gelegenheit geklaut wird, dem wird auf Seite 21 Hilfe geboten. Danach ist man sicher hochmotiviert, sich zu engagieren – in diesem Falle am besten bei „Klaunix“ auf Seite 10.

Radfahrerinnen und Radfahrern aber, die wirklich noch darauf warten, dass „die Saison“ eröffnet wird, sei zügiges Aufwachen empfohlen. Grundsätzlich nämlich ist das ganzjährige (Fahrrad-) Klima bei uns gar nicht so schlecht.

Nutzt ruhig hin und wieder den Kopf (Seiten 18 bis 20), fahrt vorsichtig aber selbstbewusst und passt aufeinander auf.

**Peter für das Redaktionsteam**



## Vorstand:

Ingolf Biehuse, Heike Dirl, Sigrid Hubert, Peter Mertens, Wehrhart Otto, Egon Schewitz, Anne Wehr, Eckehard Wolf

**Schatzmeister:** Helmut Lingat

## 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  
Kto.-Nr. 77 111 948  
BLZ 501 900 00

## IBAN

DE69 5019 0000 0077 1119 48

## BIC (SWIFT-CODE)

FFVBDEFF

## Kontakte Arbeitsgruppen

### Redaktion FRANKFURT aktuell:

Peter Sauer  
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de  
Anzeigen:  
werbung@adfc-frankfurt.de

### AG Kartographie & GPS:

Wolfgang Preisung  
karten@adfc-frankfurt.de

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

**AG Touren:** Johannes Wagner,  
Michael Bunkenburg  
touren@adfc-frankfurt.de

**AG Verkehr:** Verkehrspolitischer  
Sprecher: Bertram Giebeler  
verkehr@adfc-frankfurt.de

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

**AG Internet:** Eckehard Wolf  
www@adfc-frankfurt.de

**AG Fotografie:** Uwe Hofacker  
uwe.hofacker@adfc-frankfurt.de

**AG Radlerfest:** Wehrhart Otto  
wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de

**AG Radreisemarkt:**  
radreisemarkt@adfc-frankfurt.de

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

## Stadtteilgruppen:

**Nordwest:** Petra Honermann

**West:** Helmut Lingat

## E-mail, Telefon, Fax

### Ingolf Biehuse

ingolf.biehuse@adfc-frankfurt.de  
☎ 069/46 65 47

### Michael Bunkenburg

michael.bunkenburg@  
adfc-frankfurt.de  
☎ 069/52 52 61

### Heike Dirl

heike.dirl@adfc-frankfurt.de  
☎ 069/90 54 51 24

### Bertram Giebeler

bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de  
☎ 069/59 11 97

### Uwe Hofacker

uwe.hofacker@adfc-frankfurt.de  
☎ 069/57 00 97 18

### Petra Honermann

☎ 069/51 68 26

### Uwe Hofacker

uwe.hofacker@adfc-frankfurt.de  
☎ 069/57 00 97 18

### Sigrid Hubert

sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de  
☎ 069/15 62 51 35

### Alfred Linder

alfred.linder@adfc-frankfurt.de  
☎ 0176/29 37 87 14

### Helmut Lingat

helmut.lingat@adfc-frankfurt.de  
☎ 069/37 00 23 02  
Fax 0 32 22/34 90 126  
Mobil 0171/47 07 629

### Peter Mertens

peter.mertens@adfc-frankfurt.de  
☎ 0 61 02/73 39 71

### Wehrhart Otto

wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de  
☎ 0 69/95 05 61 29

**Ralf Paul** ☎ 069/49 40 928

### Wolfgang Preisung

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de  
☎ 0 61 92/9 517 617

### 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

### Egon Schewitz

egon.schewitz@adfc-frankfurt.de  
☎ 069/200 45

**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



Preisverleihung zum 3. Platz in der Kategorie „Aufholer“ bei Städten über 200.000 Einwohnern: Frankfurt am Main. Von links nach rechts: Ulrich Syberg (ADFC-Bundesvorsitzender), Stefan Majer (Stadt rat, Frankfurt/Main), Helmut Heuser (Vorsitzender Verkehrsausschuss, Frankfurt/Main), Volkmar Gerstein (Vorsitzender ADFC Hessen), Parlamentarischer Staatssekretär Jan Mücke MdB Foto: BMVBS

# Fahrradklimatest 2012

**Prima Klima für Radfahrer in Frankfurt – doch genauer Hinschauen lohnt sich!**

**Donnerwetter – Frankfurt ist auf dem Weg Richtung Kopenhagen – oder übertreiben wir nicht doch etwas? Beim neuesten ADFC-Fahrradklimatest jedenfalls liegt Frankfurt in der Gesamtwertung der Großstädte über 200.000 Einwohner auf Platz 9 und ist sogar „Aufsteiger Nr. 3“ in der Dynamik der Entwicklung hin zu einer fahrradfreundlichen Metropole. Dezerent Stefan Majer und Verkehrsausschussvorsitzender Helmut Heuser (CDU) führen nach Berlin, um die Auszeichnung vom ADFC-Bundesvorsitzenden Ulrich Syberg entgegenzunehmen.**

Das freut natürlich uns als ADFC Frankfurt, denn wir sehen uns da durchaus beteiligt. Beim letzten Fahrradklimatest (im Jahr 2005) schnitt Frankfurt schon überraschend gut ab. Fünfzehn Jahre lang dicke Bretter bohren seit Anfang der 90er Jahre, insbesondere durch den damaligen verkehrspolitischen Sprecher Fritz Biel, hatten Früchte getragen. Frankfurt wurde 2007 Austragungsort einer ADFC-Bundeshauptversammlung, die Verbesserung der Radverkehrssituation ausgerechnet hier ließ bundesweit aufhorchen.

Mittlerweile hat sich die Fachöffentlichkeit mit der Erkenntnis angefreundet, dass man in Frankfurt gut und mit Spaß Rad fahren kann, wenn auch noch nicht immer und

überall. In den letzten acht Jahren ging die Entwicklung im wesentlichen positiv weiter, der Radverkehrsanteil liegt derzeit bei 15%. Ein sehr wichtiger Schub nach vorn kam vor einigen Jahren durch die Installation des Radfahrbüros.

Sicherlich haben in den letzten Jahren auch die Verkehrsdezernenten aus den Reihen der GRÜNEN, Lutz Sikorski und Stefan Majer, ihren Anteil an dieser Entwicklung, aber es wäre falsch, die Radverkehrsförderung parteipolitisch zu

verorten. Seit die Frankfurter CDU Anfang des ersten Jahrzehnts die Hinwendung zu einer modernen Großstadt-Verkehrspolitik vornahm und sich von einseitigem Autolobbyismus verabschiedete, gibt es eine weitgehende Übereinstimmung der großen Stadtverordneten-Fraktionen in der grundsätzlichen Überzeugung, dass ein steigender Radverkehrsanteil unserer Stadt gut tut!

Wer nun bei den Resultaten des Fahrradklimatests genauer hin-

sieht, erkennt auch in Frankfurt erheblichen Handlungsbedarf. In fünf von 27 Kriterien des Fahrradklimatests liegt die Benotung Frankfurts sogar unter dem jeweiligen Gesamtschnitt, in den die Bewertungen auch der schlechtestbenoteten Städte wie Wiesbaden und Wuppertal eingehen – u. a. in den Kriterien Falschparken und Hindernisse auf Radwegen, aber auch Ampelschaltungen, geringe Radwegbreite und hohes Diebstahlsrisiko. Zum Ausruhen auf irgendwelchen Lorbeeren besteht also kein Anlass.

Herausragend dagegen die Zustimmung im Kriterium Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung – hier ist Frankfurt ein positiver Modellfall für ganz Deutschland, zumal dies – polizeiseitig bestätigt – nicht zu mehr Unfällen führte. Sehr gut beurteilt wurde auch die Erreichbarkeit der City per Rad – Radler kaufen halt lieber in der City als in Shoppingmalls an Autobahnabfahrten!

Das Prima-Klima-Resultat ist nicht zuletzt auch ein Anschlag für Frankfurts Image als lebenswerte Metropole, ja sogar ein Standortfaktor – wo das Klima für Radler gut ist, da will man gern leben! Heutzutage sind gute Radfahrbedingungen für einen großen Teil der Stadtbewohner wichtiger, als dass immer und überall ein Parkplatz vorhanden ist.

Bertram Giebel

## In Hessen allenfalls „heiter bis wolkig“

Die relativ gute Platzierung von Großstädten wie Frankfurt am Main, Kassel und Darmstadt sowie etlicher Kleinstädte in Südhessen darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass den hessischen Radfahrer/innen in weiten Landesteilen noch ein rauer Wind entgegen weht.

Die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr, gute Abstellanlagen und ein vorbildlicher Winterdienst brachten Mörfelden-Walldorf den ersten Platz aller hessischen Städte unter 100.000 Einwohnern. Bundesweit kommt die Stadt damit auf Platz 18. Desolat ist das Ergebnis von Wiesbaden mit dem 37. Platz (von insgesamt 38) bei den Städten über 200.000 Einwohnern.

Als eine von Hessens Stärken gilt die als niedrig eingeschätzte Häufigkeit von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern. In dieser Kategorie belegt Hessen sogar Platz 1. Jeweils zweite Plätze gab es bei der Fahrradmitnahme im Öffentlichen Personennahverkehr sowie bei den Oberflächen der, zumeist neu angelegten, Radwege.

Zu den Schwächen zählt die zögerliche Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr, auch schlechte Fahrradabstellanlagen sind für viele ein Grund, den Kommunen ein negatives Zeugnis auszustellen. Auch bewerten zahlreiche Befragungsteilnehmer die Radverkehrsinfrastruktur als insgesamt eher schlecht.

ADFC Hessen e.V.

# Mitten durch den Latte Macchiato rollen

**Baustellen: Eschenheimer Anlage offen, Hammanstraße gesperrt**



An der Eschenheimer Anlage darf nun auf eigene Gefahr gefahren werden. Davon ist man am Holzhausenpark noch weit entfernt

Fotos: (ps)

**Es ging also doch – die Dauer-Vollsperrung der Eschenheimer Anlage wegen der Seniorenheim-Baustelle an der Bleichstraße ist seit Januar aufgehoben. Sie war von Anfang an unsinnig. Gut, dass das Grünflächenamt mit dem Bauträger ein ernstes Wort gesprochen und nachverhandelt hat – die Baustelle ist jetzt passierbar, auf die „eigene Gefahr“ wird der Radler oder Fußgänger hingewiesen.**

**K**aum möchte man das Grünflächenamt für die Korrektur dieser Sperrung loben, kommt der nächste seltsame Fall von Vollsperrung für Fußgänger und Radfahrer in einer Grünanlage. An der Westseite des Holzhausenparks verläuft seit Jahren die Radroute „Ostparal-

lele zur Eschersheimer Landstraße“. Das Teilstück der Hammanstraße zwischen Vogtstraße und Fürstenbergerstraße ist seitdem ein asphaltierter Fuß- und Radweg.

Ausgerechnet dieser Weg ist nun seit einigen Wochen mit rot-weißen Sperrbaken und Verbotsschildern abgesperrt, eine absurde Umleitung um den ganzen Park herum wird empfohlen. Warum? Zunächst erschloss sich der Sinn dieser Sperrung überhaupt nicht. Man konnte vom Anfang bis zum Ende der gesperrten Strecke sehen, dass nichts passierte. Also wurde die Sperrung von den meisten Radlern auch auf gut österreichisch „nicht einmal ignoriert“. Die Radler frästen sich ihren Weg durch den Schlamm. Schön ist das

nicht, aber ein Trekkingrad macht halt was mit. Versteckt im Grünen steht jetzt ein provisorisches Schild „Radfahren frei“ an einem Park-Fußweg.

Mittlerweile haben Bauarbeiten auf dem Gelände der benachbarten Schule begonnen. Schulräume werden in Container ausgegliedert, die Container wiederum werden abseits des jetzigen Schulgeländes aufgestellt. So weit so gut, aber man kann ja wohl verlangen, dass deswegen nicht gleich eine Radroute einfach so abgesperrt wird, ausgerechnet an einer stark von Radlern frequentierten Stelle.

Eine Schulbaustelle dauert Jahre! Die vorgeschlagene Umleitung einmal um den ganzen Park herum wird von niemandem akzep-

tiert werden. Eher ist in der warmen Jahreszeit damit zu rechnen, dass die Radler den ihre Kinder von fern beaufsichtigenden Müttern mitten durch den Latte Macchiato rollen werden, wenn sie den Weg am Parkcafé als Ausweichstrecke nutzen.

Es hilft nur eins: Die Baustellenanordnung oder die Radwegumleitung neu planen! Entweder die Container von der Radroute weg halten oder mindestens eine ummittelbar nahe Umleitung durch die Grünanlage für die Bauzeit alltagsradeltauglich befestigen und ausschildern. Das Grünflächenamt kann den Bauträger als Verursacher für die Kosten der Umleitungsbefestigung zur Kasse bitten.

Bertram Giebler

## Niddauerweg wird renoviert

**I**n der Frühjahrs- und Frühsommersaison müssen sich viele Radler im Norden Frankfurts auf Unannehmlichkeiten gefasst machen: der Niddauerweg wird zwischen Eschersheim und Berkersheim in mehreren Phasen restauriert. Es werden, wo möglich, nahe Umleitungen ausgewiesen, aber ausgerechnet zu dem wichtigen Teilstück zwischen der A661-Unterführung und der Homburger Landstraße, entlang dem alten Flugplatz Bonames, gibt es keine ortsnahe Umleitung. Radler müssen auf die Bonameser Straße zwischen Eschersheim und der Homburger Landstraße ausweichen.

Hoffen wir, dass die Bauarbeiten dort wie angekündigt Anfang Mai abgeschlossen sind. Man darf insgesamt gespannt sein auf das Resultat der Baumaßnahmen: insbesondere zwischen dem Eschersheimer Freibad und der A661-Unterführung ist der Niddauerweg derzeit in einem erbärmlichen Zustand. Ebenso wäre es notwendig, die gefährliche Gefällekurve unmittelbar nördlich der A661-Unterführung zu begradigen. Im vollen Freizeitbetrieb am Wochenende kommen sich hier Radler, Jogger, Spaziergänger und Hundehalter oft massiv in die Quere.

Bertram Giebler

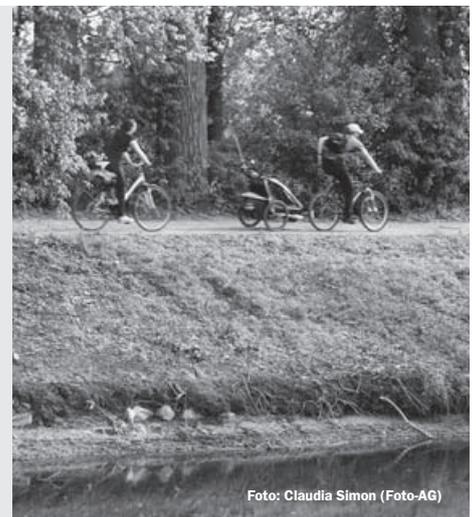


Foto: Claudia Simon (Foto-AG)

# Wer darf in Zukunft wo fahren und gehen?

## Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

**Die in den nächsten Monaten zu erwartende Entschilderung von sehr vielen Radwegen, die nicht benutzungspflichtig sind, wird viele Radfahrer vor die Frage stellen: wo darf und soll ich fahren, muss ich auf die Straße auch wenn ich nicht will? Sie wird Autofahrer vor die Frage stellen: wo muss ich mit Radfahrern rechnen, darf ich einen Radfahrer immer noch zurechtweisen („da ist dein Radweg!“), wenn er vor mir auf der Straße fährt? Sie wird Fußgänger vor die Frage stellen: muss ich vom Radweg auf dem Bürgersteig wegbleiben, ja ist da überhaupt noch ein Radweg?**

Der Wegfall der Ausschilderung bei den meisten Radwegen wird in einige wenige Grundscenarien münden. Wir stellen die Szenarien Null bis drei vor und erläutern die Konsequenzen für Radfahrer, Autofahrer, Fußgänger.

**Szenario Null – die Schilder bleiben stehen: es ändert sich nichts, der Radweg bleibt benutzungspflichtig.**

Dieses Szenario wird es voraussichtlich auf einigen Hauptarterien des KFZ-Verkehrs nach wie vor geben, etwa auf der Adickesallee oder der äußeren Hanauer Landstraße. Wo die Benutzungspflicht aufgrund besonderer Verkehrsbelastung und Gefahrenlage bestehen bleibt, ist aber an die Qualität der Radwege (Breite, Oberfläche,

Winterdienst, Schutz vor Falschparkern, Baustellenmanagement, Trennung von Fuß- und Radweg) ein hoher Anspruch zu stellen.

Weiterhin benutzungspflichtige Radwege werden in der Regel durch die blauen Zeichen für Radweg (nur Fahrradsymbol, bei Planern „Zeichen 237“ genannt) oder *getrennter* Geh- und Radweg (Fußgänger- und Fahrradsymbol nebeneinander, senkrechter Trennstrich, „Zeichen 241“) ausgewiesen.

Ausschilderungen als benutzungspflichtige *gemeinsame* Geh- und Radwege (Fußgänger- und Fahrradsymbol übereinander, horizontaler Trennstrich, „Zeichen 240“) sollte es nach unserer Ansicht innerorts gar nicht mehr geben. Selbst Verkehrsexperten des ADAC (!) unterstützen uns in dieser Position. Diese Regelung geht einseitig zu Lasten von Radfahrern und Fußgängern, die sich ständig in die Quere kommen.

Es gibt noch eine weitere, meist neuere Variante, bei der ebenfalls keine Änderung zu erwarten ist: als *benutzungspflichtig ausgeschilderte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn*. (Radfahrstreifen sind die Streifen mit durchgezogener weißer Linie, auf denen der Autofahrer nicht fahren darf, im Gegensatz zu Schutzstreifen, s. u.). Diese muss ich als Radler benutzen, ich darf nicht auf die KFZ-Spur (außer in



Hier wird's eng auf dem benutzungspflichtigen Weg

Foto: (ps)

Sondersituationen wie etwa Baustellen oder Falschparker), schon gar nicht auf den Bürgersteig (außer als Kind bis zum 10. Geburtstag).

**Szenario Eins – „Angebotsradweg“: der bisher ausgeschilderte Radweg ist nicht mehr beschildert, existiert aber noch und ist auch als solcher erkennbar**

**Für mich als Radfahrer bedeutet dies:** eigentlich sollte ich auf der Straße fahren, aber wenn ich mich dafür partout zu unsicher fühle, kann ich auf dem „Bürgersteigradweg“ fahren. Ich habe dort auch normale Rechte als Radfahrer, ich

muss nicht Schrittgeschwindigkeit fahren, ich darf und soll klingeln wenn ein Fußgänger auf dem Radweg steht oder geht.

**Für den Autofahrer heißt das:** auch wenn es erkennbar einen „Bürgersteigradweg“ gibt, darf er noch lange nicht mit herrischer Geste und unter Hupsignaleinsatz einen Radfahrer dort hinscheuchen. Der normale Platz des Radfahrers ist auf der Fahrbahn, der Autofahrer muss ihn mit ausreichendem Mindestabstand überholen, und wenn dies wegen Gegenverkehrs nicht möglich ist, heißt es warten statt hupen.

**Für den Fußgänger heißt das:** auch wenn es keine blauen Schilder mehr gibt, gibt es immer noch einen Radweg, auf dem Radfahrer Vorrang haben, den der Fußgänger im Regelfall nicht betreten soll und den er freimachen muss, wenn ein Radfahrer kommt – besonders wenn dieser das durch Klingeln ankündigt.

Dies wird häufig anzutreffen sein, insbesondere dort, wo der Radweg durch eine andere Pflasterfarbe oder sonstige andere Oberflächengestaltung vom Fußweg abgesetzt ist. In Frankfurt hat man in den 70er und 80er Jahren Fußwege rot und Radwege grau gepflastert, genau andersrum als im Rest der Republik – schon damals eine wenig hilfreiche Extratour. Die Angebotsradwege sind oft durch

## Anhupen

**Am 4.12. schrieb ich an den VGF:** Am 4.12. 19.00 h fuhren meine Frau und ich vom Bockenheimer Friedhof aus auf der Ginnheimer Landstraße Richtung Bockenheim. Dabei überholte uns ein Omnibus der Linie 34 und hupte uns an, wohl weil wir den Radweg nicht benutzen, sondern auf der Straße geblieben waren.

Bitte machen Sie den Omnibusfahrer darauf aufmerksam, dass

es sich um einen nicht ausgeschilderten und nicht benutzungspflichtigen Radweg handelt. Er möge sich bitte künftiges Hupen sparen.

**Jetzt kam die Antwort:**

Vielen Dank nochmals für Ihre Mitteilung und den damit verbundenen Hinweis zum Verhalten des Fahrers der Linie 34. (...).

Wir haben das Verkehrsunter-

nehmen Alpina Veolia Verkehr, das in unserem Auftrag für den Betrieb und das Fahrpersonal auf dieser Linie zuständig ist, zu einer Stellungnahme aufgefordert. Aus der Antwort geht hervor, dass der Fahrer im Rahmen eines Personalgesprächs zur Thematik des Radweges hingewiesen wurde.

Die entstandenen Unannehmlichkeiten bedauern wir sehr und möchten uns an dieser Stelle für

Ihren Hinweis bedanken, der uns die Möglichkeit gab, der Angelegenheit nachzugehen.

Abschließend dürfen wir Ihnen versichern, dass wir Ihren Hinweis auch in dem nächsten Qualitätsgespräch mit dem für uns tätigen Verkehrsdienstleister Alpina thematisieren werden.

Mit freundlichen Grüßen  
/traffiQ/ Frankfurt am Main

Alfred Linder

jahrelange Materialabnutzung nur noch schwer zu erkennen. Wir empfehlen, sie durch Piktogramme besser erkennbar zu machen. Da diese Piktogramme aber auch von den Autofahrern sichtbar sind, ist damit zu rechnen, dass einige von ihnen diese Piktogramme für einen Beschilderungsersatz halten und weiterhin den Radfahrern das eroberte „Da ist dein Radweg“ entgegen schleudern. Es sollte also gleich auch auf der Fahrbahn per Piktogramm klargemacht werden, dass dies jetzt der Regelplatz für Radler ist.

**Szenario Zwei – Radfahren auf dem Fußweg möglich: Dieses Szenario wird signalisiert durch das blaue Fußwegschild mit dem schwarz-weißen Zusatzschild „Radfahrer frei“**

**Für mich als Radfahrer heißt das:** eigentlich ist mein Platz auf der Straße. Wenn ich mich aber sehr unsicher fühle, habe ich weiterhin die Möglichkeit, legal auf dem Fußweg zu fahren. Ich muss allerdings Schrittgeschwindigkeit einhalten (strenggenommen de jure nur 7 km/h), Fußgänger haben Vorrang. Wenn ich die Klingel einsetze, heißt dies nicht „Platz da!“, sondern „sein Sie doch so nett und lassen mich vorbei“.

**Für den Autofahrer heißt es:** das zurechtweisende „da ist dein Radweg“ ist nicht angesagt. Es gibt dort keinen Radweg, sondern einen Fußweg. Dass unsichere Radler dort unter Hinnahme von Tempo- und Komfortverlust auch radeln dürfen, ist für den Autofahrer unerheblich. Der Radler ist auf der Fahrbahn anzutreffen, dies ist der Normalfall.

**Für den Fußgänger heißt das:** er hat Vorrang, er muss aber mit Radfahrern rechnen und diese im Rahmen der allgemeinen gegenseitigen Rücksichtnahme passieren lassen. Er darf aber erwarten, dass der Radfahrer Schrittgeschwindigkeit einhält.

Dieses Szenario wird es in den Fällen öfters geben, wo es vorher das blaue Schild für einen benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg (Fahrrad- und Fußgängersymbol übereinander, horizontaler Trennstrich) gab. Wir als ADFC möchten, dass die Angebots-Beschilderung „Fußweg –

Radfahrer frei“ auf die Fälle beschränkt bleibt, wo Tempo 30 partout nicht geht, wo eine Trennung vom Fußverkehr physisch nicht möglich ist und wo für weniger souveräne Radler ein Angebot vorgehalten werden muss. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn sind auch hier hilfreich, um Missverständnissen vorzubeugen.

**Szenario Drei – kein Radweg mehr da: der bisherige Radweg oder das „Radfahrer frei“-Zusatzschild entfällt ersatzlos**

**Für mich als Radfahrer heißt das:** mein Platz ist auf der Fahrbahn, es sei denn ich bin bis zu 10 Jahre alt. Basta.

**Für den Autofahrer bedeutet das:** der Radfahrer vor ihm darf nicht nur auf der Fahrbahn fahren, es muss es sogar. Hupen und rüffeln zwecklos.

**Für den Fußgänger heißt das:** er darf den Bürgersteig für sich verteidigen und muss dort keinen Radler dulden, außer Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr – nicht aber deren Eltern, die müssen laut StVo nebenan auf der Fahrbahn bleiben.

Dieses Szenario wird es dort geben, wo erst Bürgersteigradwege gebaut wurden und später die Straße auf Tempo 30 umgestellt wurde. Ein Beispiel in Frankfurt ist die Markgrafenstraße in Bockenheim. In einer Tempo-30-Straße ist die Fahrbahn normalerweise ein sicherer Platz und für jeden Radler zumutbar. Wird Tempo 30 von den Autofahrern notorisch nicht eingehalten, muss es per Blitzer und/oder physische Hindernisse erzwungen werden. Stark befahrene Tempo-30-Straßen sollten wenn irgend möglich mit Radfahrer-Schutzstreifen (die mit gestrichelter weißer Linie, Autofahrer darf ihn bei Bedarf überfahren, Radfahrer hat aber Vorrang, im Gegensatz zum Radstreifen, s. o.) aufgerüstet werden.

Wir vom ADFC halten in Tempo-30-Straßen die komplette Aufhebung des Bürgersteig-Radwegs für richtig, auch wenn sie von einigen unsicheren Radlern als nachteilig empfunden wird. Die Vermeidung von Konflikten mit Fußgängern ist für uns auch ein wichtiges Ziel und in diesem Fall höher einzustufen.

Bertram Giebeler



**RADSPORTHaus  
KRIEGELSTEIN  
GmbH**  
*Rund ums Rad*

---

**FAHRRÄDER ALLER ART  
MEISTERBETRIEB  
REPARATUREN · ERSATZTEILE**

---

Hofheimer Straße 5  
65931 Frankfurt/Main (Zeilsheim)  
Tel. 069/36 52 38  
Fax 069/37 00 24 86  
Am Bahnhof  
65929 Frankfurt/Main (Höchst)  
Tel. 069/31 25 13  
service@radsporthaus-kriegelstein.de  
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Montag – Freitag	9 – 19.00 Uhr
Sa. (Mrz. – Sept.)	9 – 16.00 Uhr
Sa. (Okt. – Feb.)	9 – 14.00 Uhr











**Ihr Fahrradshop in Frankfurt für:**

**Mountainbikes  
Trekkingräder  
Tourenräder  
Reiseräder  
Rennräder  
Stadträder  
und Vieles mehr!**

**Kompetente Beratung  
und bester Service!**

**60 gratis-Parkplätze auf dem Hof!**

**Direkt neben "Globetrotter"  
Nähe Zoo, Haltestelle "Ostendstraße"**

<b>Hanauer Landstr. 11-13</b>	<b>Öffnungszeiten (durchgehend)</b>
<b>60314 Frankfurt</b>	<b>Mo - Fr 10.00 - 19.00</b>
<b>Tel.: 069-94318123</b>	<b>Sa 10.00 - 18.00</b>

**www.montimare.de**



## Ein erfolgreiches Jahr für den ADFC Frankfurt

2012 war für den ADFC wieder ein gelungenes Jahr. Die Zahl der Aktiven nahm weiter zu, ebenso die Vielfalt der Veranstaltungen und Kampagnen. Die Finanzen sind trotz erheblicher Investitionen wohlgeordnet. Die gut besuchte Mitgliederversammlung am 21. Februar im Bürgerhaus Bornheim vernahm die Berichte mit großer Zustimmung und belohnte den Vorstand mit einmütiger Wiederwahl.

Hier kann nur eine kleine Auswahl aus dem Rechenschaftsbericht geboten werden, den der Vorstand auf 20 eng beschriebenen Folien präsentierte. Von den 257 Touren fielen nur ganze neun dem

nassen Sommer zum Opfer. Über 4.000 Radlerinnen und Radler waren von dem Angebot begeistert und fuhren insgesamt gerechnet knapp fünfmal rund um den Erdball. Ein Riesenerfolg wurde der völlig neu gestaltete Internet-Auftritt. 55.000 Besucher informierten sich mit 180.000 Seitenaufrufen. Damit steht Frankfurt auf Anhieb auf Rang drei, hinter dem ADFC-Bundesausschuss und Berlin. Das Tourenprogramm, nun ganz in Farbe, erhöht die Auflage um 50 Prozent auf 15.000 Exemplare.

Mit Volldampf voraus fährt die AG Verkehr. Die Aktiven haben zum Thema Benutzungspflicht alle Rad-

wege in Frankfurt abgefahren und die Stadt mit präzisen Vorschlägen unter Handlungsdruck gesetzt. Top-Themen zurzeit: Das geplante System der Beschilderung von Radrouten und einige „Leuchtturm-Projekte“.

Die meisten Aktivitäten werden von den 13 AGs und Stadtteilgruppen getragen. Neu im Programm waren Werkstatt-Kurse der AG Technik und Kurse für GPS-Fans. Die AG Codierung, die Fahrrad-Dieben das Leben schwer macht, hat für ganz Hessen die Straßenverzeichnisse aktualisiert und damit sogar dem Landeskriminalamt Amtshilfe geleistet.

*Der Vorstand, frisch gewählt (v. l.): Peter Mertens, Sigrid Hubert (neu dabei), Wehrhart Otto, Anne Wehr, Heike Dirlner, Ecki Wolf, Helmut Lingat und Ingolf Biehusen. Nicht im Bild ist Egon Schewitz.* Foto: (ps)

Ein großes Rad dreht der ADFC Frankfurt bei den Finanzen. Der Jahresumsatz von 100.000 Euro wird zu 85 Prozent aus den vielfältigen Aktivitäten und Veranstaltungen erwirtschaftet. So werden die Einnahmen aus den Mitgliedsbeiträgen um ein Vielfaches vermehrt. Mit diesem attraktiven Angebot dürften gern noch mehr Mitglieder geworben werden. (wo)



### Kleine Feier für ein großes Werk

Hier freut sich ein Team, das es wieder mal geschafft hat, mit dem Tourenprogramm das beste Stück des ADFC Frankfurt zu vollenden. Das geht nur, wenn vielfältige Talente zusammen finden: Zunächst sind die Texte für die gut 250 Touren im Jahr 2013 zu prüfen, zu korrigieren und manchmal auch zu kürzen. Dann werden die Texte in das vorgegebene Programm eingegeben, das so gut ist, dass der halbe ADFC es schon übernommen hat. Nun wird mit vereinten Kräften x-mal Korrektur gelesen. Nachdem auch die letzten Anzeigen noch eingeworben wurden, schlägt der Tag des Layouts. Das Titelbild und die durchgängig farbigen Seiten werden gestaltet. Das fertige Produkt wurde Anfang Februar an die Druckerei gebeamt. Die auf 15.000 Stück erhöhte Auflage soll Anfang März mit der neuen „Frankfurt aktuell“ an die ehrenamtlichen Verteiler gehen. Vorher schon werden die Print-Daten für die Freischaltung im Internet aufbereitet. So viel Arbeit im Verborgenen ist eine kleine Feier wert. Nicht mit auf dem Bild sind die rund 60 Tourenleiter, die nun ein paar Tausend Radlerinnen und Radler durch die Saison 2013 führen.

(WO) Foto: Bertram Giebelner

## ADFC sorgt für Bewegung in Betrieben und Verwaltungen

Gesundheitsvorsorge für die Beschäftigten wird in vielen Unternehmen inzwischen als wichtige Aufgabe des Managements begriffen. Bei Gesundheitstagen oder auch Fahrrad-Aktionstagen in Betrieben und Verwaltungen wird gezielt für Bewegung als Ausgleich für berufliche Belastungen geworben.

Der ADFC Frankfurt hat dafür ein attraktives Angebot entwickelt und im letzten Jahr mehrfach erfolgreich getestet. Wir kommen in den Betrieb und bieten zur Vorbeugung gegen Diebstahl eine Codierung der Fahrräder an. Mit dem Fahrrad-Check werden die Räder mit allen Komponenten auf Fahr-

tauglichkeit geprüft. Und Tipps für Touren oder den Weg zur Arbeit gibt es am Infostand. Im direkten Kontakt mit den Beschäftigten kann der ADFC so sehr überzeugend seine Leistungen vermitteln.

Dieses Angebot wollen wir ausbauen, soweit unsere ehrenamtlichen Kräfte reichen. Wenn Sie, liebe Leserinnen und Leser von „Frankfurt aktuell“, von Planungen für einen solchen Gesundheitstag in ihrem Betrieb hören, bitten wir herzlich um einen Hinweis unter Wehrhart.Otto@adfc-frankfurt.de. Wir werden dann Kontakt zu den Verantwortlichen aufnehmen. (wo)

Frostschäden und andere Unannehmlichkeiten, die unsere Radfahrersicherheit beeinträchtigen, sollten der zuständigen Gemeinde über [www.meldeplattform-radverkehr.de](http://www.meldeplattform-radverkehr.de) gemeldet werden

## TERMINE

Mo.	11.03.	VS	Vorstandssitzung
Di.	12.03.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
So.	17.03.	RRM	RadReiseMarkt
Mi.	20.03.	V	AG Verkehr Plenum
Fr.	22.03.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Do.	28.03.	R	Redaktionsteam
Mi.	03.04.	KG	Erfahrungsaustausch GPS – Kartog. & GPS-AG
Mo.	08.04.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	08.04.	F	Foto-AG
Di.	09.04.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Do.	11.04.	KG	GPS-Workshop (siehe Infokasten)**
Mi.	17.04.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	25.04.	R	Redaktionsteam
Fr.	26.04.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
So.	28.04.		„Tag der Erde“ im Regionalpark, Weilbach
Mo.	29.04.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	06.05.	F	Foto-AG
Mo.	13.05.	VS	Vorstandssitzung
Di.	14.05.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Mi.	15.05.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	23.05.	R	Redaktionsteam

## TREFFPUNKTE

<b>F</b>	<b>19.30</b>	<b>Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46</b> U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
<b>KG</b>	<b>19.00</b>	<b>Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46</b> s.o.
<b>N</b>	<b>19.15</b>	<b>Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46</b> s.o.
<b>NW</b>	<b>19.00</b>	<b>Treffpunkt zu erfragen über Alfred Linder,</b> <b>Telefon 0176-29378714</b>
<b>R</b>		<b>Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46</b> U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
<b>RRM</b>		<b>Bürgerhaus Bornheim, Arnsburger Straße 24</b> U4/Bus 32 „Höhenstraße“
<b>V</b>	<b>19.30</b>	<b>Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46</b> s.o.
<b>VS</b>	<b>19.30</b>	<b>Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46</b> s.o.
<b>W</b>	<b>19.00</b>	<b>Zum Bären, Höchster Schlossplatz 8</b> S1, S2 „F-Höchst“, Straba 11 „Bolongaropalast“

## 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 gemacht wird, richtet sich nach den Wünschen der Teilnehmer/innen. Die Teilnahme ist kostenlos.

**Termine jeweils 15.00 Uhr, Ev.-Luth. St. Nicolai-Gemeinde, Waldschmidtstraße 116** (U7, Bus 32 „Habsburger Allee“). **Telefonisch anmelden! Willkommen sind Anfänger/innen und Fortgeschrittene.**

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
<b>09. März</b>	<b>Rainer Mai</b>	<b>41 30 85</b>
<b>23. März</b>	<b>Ralf Paul</b>	<b>494 09 28</b>
<b>06. April</b>	<b>Rainer Mai</b>	<b>41 30 85</b>
<b>13. April</b>	<b>Helmut Lingat</b>	<b>37 00 23 02</b>
	Ganztagskurs von 11–16 Uhr, nur mit Anmeldung	
<b>20. April</b>	<b>Udo Müller</b>	<b>46 93 99 17</b>

Evtl. weitere Termine sind unter [www.adfc-frankfurt.de](http://www.adfc-frankfurt.de) zu erfahren.

## TRAUMRAD



Geht auch per Rad

Foto: (ps)

## FAHRRAD IM FILM: ABSTIMMEN!

## Enjoy 20 bicycle short finalists and vote!

Gemeinsam mit der Firma interfilm Berlin haben die Organisatoren der VELOBerlin im Herbst 2012 erstmalig den VELOBerlin Film Award ins Leben gerufen. Und die Resonanz war überwältigend: Bis zum Einsendeschluss Mitte Januar wurden insgesamt 300 Filme aus 60 Ländern von allen Kontinenten eingereicht.

Der VELOBerlin Film Award nimmt die weltweite Bewegung rund um das Fahrrad zum Anlass, im Rahmen eines internationalen Online Fahrradfilm-Wettbewerbs nach den besten Kurzfilmen zum Thema Cycling and the City zu suchen. Es geht vor allem um Filme, die mit Witz und Raffinesse vielschichtige Sichtweisen auf das Phänomen Fahrrad und neue Perspektiven auf die Stadt eröffnen.

Ein sechsköpfiges Sichtungsteam traf aus allen Einsendungen eine Vorauswahl von 20 Filmen, welche auf der VELOBerlin 2013 präsentiert und die drei Hauptgewinner ausgezeichnet werden.

**Aus den 20 Vorauswahl-Filmen werden die drei Gewinner durch ein Online-Voting ermittelt, an dem jeder noch bis zum 22.03.2013 unter [www.veloberlinfilmaward.com](http://www.veloberlinfilmaward.com) teilnehmen kann.**

## GPS-WORKSHOP

Zum GPS-Workshop können sich Radfahrerinnen und Radfahrer anmelden, die zwar ein GPS-Gerät besitzen, aber mit der Benutzung noch Probleme haben. Die Teilnehmer/innen bringen ihr GPS-Gerät mit, möglichst auch den Laptop.

Erfahrene Mitglieder der AG „Kartographie & GPS“ werden dann so gut wie möglich behilflich sein und praxiorientierte Tipps für den Umgang mit der Satellitennavigation geben.

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt, eine Anmeldung bei Wolfgang Preisling ist deshalb erforderlich: [karten@adfc-frankfurt.de](mailto:karten@adfc-frankfurt.de). Die Teilnahme am GPS-Workshop kostet 20 €.

# Hier gibt es Heilmittel gegen das Fernweh

17. RadReiseMarkt des ADFC am 17. März 2013

In den dunklen Wintermonaten kann sich das Fernweh zu einer schweren Krankheit auswachsen. Besonders Radlerinnen und Radler, die sich nach sommerlichen Touren sehnen, werden von ihr befallen. Doch die Heilung ist nah: Auf dem RadReiseMarkt des ADFC Frankfurt am 17. März gibt es alles, was die Sehnsucht in die Ferne stillt.

Wer allein, zu zweit oder als Gruppe seine Radtour plant, hat allerdings die Qual der Wahl. Ein paar Dutzend Aussteller bieten eine Fülle von Zielen an und werben mit Infos, Prospekten oder Weinköniginnen für die Vorzüge ihrer radtouristischen Region. Noch einfacher ist es, sich bei den Anbietern von geführten Radreisen umzuschauen.

Auch der ADFC ist natürlich mit seinem vollen Programm zur Stelle: Radtouren können am Computer geplant werden, erfahrene Tourenleiter geben Tipps und im Infoladen gibt es Radkarten von fast allen Zielen nah und fern.

Begleitend zur Reisemesse kann man sich bei Dia-Vorträgen über GPS schlau machen. Man kann mitradeln in das Veloland Schweiz oder in die Fränkische



Gut besucht war der Radreisemarkt im Bürgerhaus Bornheim im vergangenen Jahr

Foto: Eckhard Wolf

## RadReiseMarkt des ADFC Frankfurt

Sonntag, 17.3.2013,  
von 11 – 17 Uhr

Saalbau Bürgerhaus Bornheim,  
Arnsburger Straße 24  
60385 Frankfurt am Main  
U4 „Höhenstraße“  
Eintritt: 2 €

Schweiz, mit dem Rennrad nach Istanbul düsen oder sich den Mont Ventoux hinaufquälen. Der wird noch getoppt von Globetrotter Reinhard Pantke, der schon am Vorabend mit dem Rad die Rocky Mountains bezwingt.

Wie immer erscheint das Tourenprogramm des ADFC Frankfurt druckfrisch zum RadReiseMarkt. 2013 werden von Frühling bis Winter rund 300 Kurz-, Tages- oder

Feierabend-Touren angeboten. Viele Tourenleiter warten mit neuen Routen und Zielen auf, die bisher noch nie im Programm standen.

**Eröffnungsveranstaltung: Samstag, 16.3.2013, 19.30 Uhr,** Bürgerhaus Bornheim. Globetrotter Reinhard Pantke war „5.000 km mit Fahrrad von Vancouver nach Alaska“ unterwegs und erzählt davon mit atemberaubenden Videos und Fotos. Eintritt: 3 €. (wo)

## Erfolgreiche AG Klaunix sucht Verstärkung

**Bald sind es 18 Jahre, dass wir im ADFC Frankfurt mit der Codierung begonnen. Anfangs wurde es belächelt, da wir uns in ein Projekt gestürzt hatten, das bundesweit unbekannt war. Wegen „mangelnder Perspektive“ lehnte die Kreisversammlung den Antrag ab, die Anschaffung der Gerätschaften zu genehmigen. So erfolgte diese aus privatem Geldbeutel.**

Wie richtig die Entscheidung war, zeigte sich schon nach wenigen Monaten. Die Einstandskosten waren bald amortisiert, andere Kreisverbände in Hessen folgten dem Beispiel, und nach mehre-

ren, anfangs ernüchternden Gesprächen mit dem Bundesverband ging auch dort das grüne Licht an.

Inzwischen hat die Codierung ihren festen Platz in der ADFC-Szene. Sogar die anfangs von unserem Engagement wenig erfreute Polizei kooperiert zumindest in den alten Bundesländern immer stärker mit uns. Mit dem LKA Wiesbaden beispielsweise besteht bereits seit 1999 eine enge Zusammenarbeit. Dass die Codierung Erfolge zeitigt, beweisen viele Beispiele, über die ich auszugsweise unter [www.hessen.adfc.de/fahrradcodierung/erfolge.html](http://www.hessen.adfc.de/fahrradcodierung/erfolge.html) berichtet habe. Die Kassandrurufe vieler

Händler und Fahrradproduzenten, dass durch die Codierung Rahmenbrüche provoziert würden, haben sich dagegen auch nach 18 Jahren nicht ein Mal bewahrheitet.

Für den ADFC Frankfurt hat sich das Projekt nicht nur finanziell gelohnt, auch viele neue Mitgliedschaften sind bei unseren Aktionen herausgesprungen. Der Ruf und der Bekanntheitsgrad des ADFC haben ebenfalls von der Codierung profitiert. Mancher Händler konnte für eine Fördermitgliedschaft gewonnen werden, weil wir gelegentlich in seinem Hause codieren. Bundesweit gilt der ADFC Frankfurt in diesem Felde als führend.

Der alte Kern unseres derzeitigen Teams ist seit 2004 unverändert, was für das gute Klima spricht. Aber: die biologische Uhr tickt. Einige neue Aktive sind zwar dazugekommen, doch immer mehr Fahrradhändler und Unternehmen wünschen sich eine ADFC-Codieraktion in ihrem Haus. Das ist manchmal schwierig, zumal unter der Woche. Mit anderen Worten: Wir suchen dringend Verstärkung, um weiterhin erfolgreich sein zu können.

Und jetzt warte ich gespannt auf Eure interessierten Anrufe (0176-293 787 14) oder E-Mails ([alfred.linder@gmx.net](mailto:alfred.linder@gmx.net)). Alfred Linder

# Abstellen von Fahrrädern vor Ladengeschäften

**Vor kurzem erhielten wir folgende Mail: „Mir ist es in letzter Zeit zweimal passiert, dass diese netten Securitymen mein Fahrrad einfach weggetragen haben, wenn ich es vor z. B. dem Kaufhof oder vor Douglas abgestellt hatte. Gibt es ein Verbot, Fahrräder vor Läden abzustellen? Ist das nicht öffentlicher Raum? Oder gibt es eine ‚Sperrzone‘ von 2 m, wie mir einer dieser Herren mitteilte, in der das Abstellen verboten ist? Über eine Antwort wäre ich sehr erfreut!“**

Das ist eine berechtigte Frage, auf die wir nicht spontan antworten konnten, sondern zu der wir vorsichtshalber Auskunft von Dritter Seite einholen mussten. Die eine erbat wir vom Radfahrbüro der Stadt Frankfurt, da ja nicht auszuschließen ist, dass die lokalen Behörden den öffentlichen Raum anders definieren als dies anderswo der Fall ist; zum andern kontaktierten wir Roland Huhn, unseren ADFC-Juristen in Bremen.

Recht eindeutig und schnell war die Reaktion von Roland: „Das Abstellen von Fahrrädern in Fußgängerbereichen ist generell erlaubt, solange Fußgänger nicht behindert werden. Eine Regel, nach der vor Schaufenstern eine frei zu halten-

de Zone besteht, ist mir nicht bekannt.“ Weiter führte er aus: „Das würde auch dann gelten, wenn das Grundstück vor dem Laden oder Kaufhaus Privatgrund ist. Denn auf das Eigentum kommt es bei öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen nicht an.“

Auch das Frankfurter Radfahrbüro antwortete, nicht ganz so flott aber eindeutig: „Es mag ja sein, dass Geschäfte für sich eine solche ‚Sperrzone‘ definieren und diese gern frei halten würden, eine rechtliche Grundlage für das Verbot des Abstellens und das Entfernen von abgestellten Rädern ist uns allerdings nicht bekannt. Es darf durch abgestellte Räder lediglich der Verkehr nicht behindert werden, was auf der Zeil bei den zur Verfügung stehenden Flächen in der Regel auch nicht der Fall sein dürfte. Sicherheitsmitarbeiter, die sich gern als ‚Hilfs-Sheriffs‘ sehen, sind definitiv rechtlich nicht autorisiert, Räder durch die Gegend zu tragen.“

Auch in unserer ADFC-Hessen-internen Diskussionsrunde [adfhessen@yahoo.com](mailto:adfhessen@yahoo.com), die interessierten Lesern zur Teilnahme offen steht, schälte sich eine praktische Einschätzung heraus.

Aus Platzgründen zitieren wir aus allen Schreiben nur auszugs-

weise. Wen der gesamte Schriftverkehr interessiert, der kann ihn von mir ([alfred.linder@gmx.net](mailto:alfred.linder@gmx.net)) gern erhalten.

Summa summarum: Es wird Zeit, die Herren Hilfs-Sheriffs deutlich, aber freundlich darauf hinzuweisen, dass sie nicht berechtigt sind, fremde Fahrräder anzufassen mit dem Ziel, sie aus der von ihren Bossen eigenmächtig reklamierten Herrschaftszone zu entfernen. Sollte das nicht wirken, wird viel-

leicht die Frage, ob sie ein polizeiliches Gutachten benötigen, für Abhilfe und Ruhe sorgen.

Übrigens: als Lektüre bieten sich an das Buch „Recht für Radfahrer“ von Dr. Kettler, dem ehemaligen ADFC-Vorsitzenden Schleswig-Holstein sowie die Internetseite von Dr. Peter de Leuw, [www.pdeleuw.de/fahrrad/urteile.html#parken](http://www.pdeleuw.de/fahrrad/urteile.html#parken), vielen von Euch noch in Erinnerung als früherer Webmaster des ADFC Hessen-Portals. *Alfred Linder*

## Darf man das?

**Passend zum Thema erreicht uns eine „Anekdote“ aus Darmstadt**

Ein Besucher einer Gaststätte stellt sein Fahrrad am späten Nachmittag an einer Abstellanlage ab und schließt es daran fest. Die Anlage befindet sich auf dem Bürgersteig vor dem Laden, die Gaststätte liegt gleich daneben.

Als er aus der Gaststätte herauskam (ca. 22 Uhr), war sein Fahrrad verschwunden, samt der (mobilen) Anlage, die nicht mit dem Boden fest verankert war.

Nach dem ersten Schrecken über den vermeintlichen Diebstahl bemerkte er sein Fahrrad samt Abstellanlage hinter dem Schaufenster des abgeschlossenen und verdunkelten Ladens. Der Ladenbesitzer hatte zum Ladenschluss seinen Fahrradparker hereingeholt. Dass da noch ein Fahrrad dranhing war ihm scheinbar egal.

Darf er das in diesem Fall?

Der Radfahrer musste dann sehen, wie er ohne Fahrrad heim kommt, hat sein Rad aber am nächsten Tag wiederbekommen.

*Bernd Krause, ADFC Darmstadt*



## Zweirad Ganzert



### Ihr erfahrener Zweirad-Spezialist seit 1923.

**BULLS**

**KTM**  
Bikes vom Besten

Gazelle

**PEGASUS**

**FOCUS**

**RIXE**

**Kalkhoff**

**SIMPLON**

Öffnungszeiten: Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag: 9.00 – 13.00 Uhr und 14.30 – 18.00 Uhr, Mittwoch geschlossen  
Samstag: 9.00 – 15.00 Uhr (9.00 – 13.00 Uhr Oktober – Februar)

**Zweirad Ganzert Mainzer Landstraße 234 60326 Frankfurt/M. (Galluswarte) Telefon 069 734386  
Telefax 069 731793 [info@zweirad-ganzert.de](mailto:info@zweirad-ganzert.de) [www.zweirad-ganzert.de](http://www.zweirad-ganzert.de)**

# Tradition am 1. Mai

GFR: neues Fördermitglied des ADFC Main-Taunus

Zum 50. Mal wurde am 1. Mai 2011 das Profi-Radrennen gestartet, und die „Gesellschaft zur Förderung des Radsports“ feierte ihr einundfünfzigjähriges Bestehen. Sie ist für die sportliche Organisation und die Fahrerverpflichtung in Frankfurt verantwortlich. Dieser 1. Mai war ein historisches Datum für den deutschen Radsport, denn es gibt in Deutschland kein Radrennen, das auf eine Tradition von fünf Jahrzehnten zurückblicken kann

Dieses Jubiläum nahm der Veranstalter des Radklassikers zum Anlass, allen mit dem Fahrrad verbundenen Institutionen ein Podium zur Werbung für das Fahrrad zu geben. So begann auch die Zusammenarbeit mit den ADFC Kreisverbänden Frankfurt und Main-Taunus, die sich mit Infoständen in den beiden Event-Arealen „Alte Oper Frankfurt“ und „Mann Mobilia Eschborn“ sowie mit dem Angebot von Shuttletouren per Rad zwischen Start und Ziel an der Veranstaltung beteiligten. Seit letztem Jahr ist die Gesellschaft zur Förderung des Radsports (GFR) auch Fördermitglied des Kreisverbandes Main-Taunus.

Die Gesellschaft wurde 1961 von den Brüdern Hermann und Erwin Moos gegründet, damit auf der Radrennbahn im Waldstadion weiterhin Rennen stattfinden konnten. Die Stadion GmbH hatte sich wegen nachlassendem Publikumszuspruch zurückgezogen. Der Frankfurter Lokalmatador Theo Intra und Schrittmacher Otto Faltin gaben zusammen mit dem Geschäftsmann Fritz Scherer den Anstoß zu dieser Idee, die Brüder Moos sorgten für ihre Realisierung. Sechs Steherrennen im Jahre 1961 waren der Anfang, später wurden Deutsche Meisterschaften, eine Schule für Nachwuchssteher unter der Leitung von Ex-Weltmeister Walter Lohmann und zahllose Amateurrennen organisiert.

Doch zur wesentlichen Aufgabe der Gesellschaft wurde 1962 die Organisation des Straßenrennens „Rund um den Henninger-Turm“. Es war Glück, dass die Gesellschaft



Jeder Radsportler soll mindestens einmal im Leben die Gelegenheit haben, bei „Rund um den Henninger-Turm“ am Start zu stehen

*Hermann und Erwin Moos, Gründer der Gesellschaft zur Förderung des Radsports*

gerade bestand, als in der Direktionssetztag der Henninger-Bräu AG beschlossen wurde, durch ein Radrennen den neu gebauten Henninger-Turm populär zu machen. Dass daraus eine mehr als 40 Jahre dauernde Tradition entstand, ist eine bemerkenswerte Leistung.

Zudem wirkte die Gesellschaft mit bei der Ausrichtung der Bahn-Weltmeisterschaft 1966 und beim Tour de France-Start 1980 in Frankfurt unter dem Motto „Vom Henninger-Turm zum Eiffel-Turm“.

Das Profi-Rennen wurde im Laufe der Zeit zum Schüler- und Jedermannrennen erweitert. „Jeder Radsportler soll mindestens einmal im

Leben die Gelegenheit haben, bei ‚Rund um den Henninger-Turm‘ mitzumachen“. Das war die Philosophie von Erwin und Hermann Moos, die 2002 bzw. 2004 verstarben.

Seit dem Tod der beiden Brüder führt der Sohn von Hermann Moos, Bernd Moos-Achenbach, die Geschäfte der Gesellschaft zur Förderung des Radsports im Sinne seines Vaters und seines Onkels weiter.

Seiner Ausdauer ist es zu verdanken, dass das Rennen auch seine größte Krise, verursacht durch die aktuelle Dopingproblematik im Profisport, vorerst überstanden hat. Ihm gelang es, trotz

des weiterhin angeschlagenen Renommees des Profi-Radsports, nach dem Ausstieg der Henninger Brauerei, neue Sponsoren zu begeistern und damit den Fortbestand des Traditionsrennens zu sichern. Dabei setzte er besonders auf die Förderung der Schüler-, Jugend- und Jedermannrennen. Die Beibehaltung des Radsportfeiertages 1. Mai war ihm dabei so wichtig, dass er sogar auf die Anerkennung des Weltcup- bzw. Pro-Tour-Status durch UCI verzichtete. Diese fordert nämlich seit Jahren eine Terminverlegung des Rennens auf ein Wochenende, als Voraussetzung zur Wiederaufnahme in die höchste Kategorie des Rennkalenders. Und so heißt es auch in diesem Jahr wieder am Mittwoch, dem 1. Mai „Rund um den Finanzplatz Eschborn-Frankfurt“ (so der neue Name der Traditionsveranstaltung). Wer einmal erleben möchte, mit welcher Begeisterung bereits die Schüler ihren Sport ausüben, dem empfehle ich, ab 8 Uhr an der Alten Oper vorbei zu schauen. Ein besonderes Highlight für Insider stellt dabei das Nachwuchsrennen der ganz Kleinen (ab 6 Jahren) dar, welches traditionell kurz vor der Ankunft der Profis an der Alten Oper ausgetragen wird. Aktuelle Informationen finden Sie rechtzeitig vor dem Rennen auf der offiziellen Homepage des Veranstalters [www.eschborn-frankfurt.de](http://www.eschborn-frankfurt.de). Hier sind auch Anmeldungen zu den Jedermannrennen möglich.

*Sebastian Buch*



Start des Nachwuchsrennens (ohne Lizenz) an der Alten Oper. Rechts Zieleinlauf vor dem Henningerturm in den 60er Jahren

# Der MTK im Fahrradklima-Test

**Im Herbst 2012 hat der ADFC Bundesverband einen Fahrradklima-Test durchgeführt. Aufgrund der Vorgaben des die Umfrage finanzierenden Verkehrsministeriums musste die Umfrage sehr schnell umgesetzt werden, noch dazu im Monat Oktober. Erst nachträglich wurde die Umfrage um einen weiteren Monat verlängert.**

Dies ließ keine gute Vorbereitung auf Seiten der lokalen Gliederungen zu, dennoch konnte durch Hinweise bei Fahrradhändlern, in Zeitungen, der Radwelt und direkte Ansprache von Radlern im Main-Taunus-Kreis in vier Städten der Schwellwert von 50 Teilnehmern bei Städten unter 100.000 Einwohnern überschritten werden. Dabei gingen aus Schwalbach 60, aus Bad Soden 61, aus Eschborn 95 und aus Hofheim gar 149 Rückmeldungen ein.

Insgesamt zeigt sich, dass alle Bewertungen aus dem Main-Taunus-Kreis in Hessen in der unteren Hälfte der Bewertungen, auf ganz Deutschland gesehen sogar fast vollständig im unteren Viertel platziert sind. So liegt Hofheim auf Platz 244 von 255 (in Hessen auf dem zweitletzten Platz von 47). Die beste Platzierung hat dabei Schwalbach, bundesweit auf Platz 170 (Hessen: Rang 30).

Es folgen Eschborn auf 199 (Hessen: 35) und Bad Soden auf 214 (Hessen: 37).

Woran liegen diese schlechten Platzierungen? Eine Ursache könnte die Topografie sein, doch gerade hier weist der Teil des Main-Taunus-Kreises mit dem größten Bevölkerungsanteil keine gravierenden Höhenunterschiede auf, wenn man von einzelnen Bereichen absieht. Ein anderer Aspekt könnte der hohe Grad an Fahrzeugen pro Haushalt in unserem Kreis sein, doch auch in anderen Bereichen Hessens wie in Oberursel auf Rang 84 (Hessen: 11) mit vergleichbarer Anbindung an den öffentlichen Verkehr gibt es viele Kraftfahrzeuge pro Haushalt. Eine Möglichkeit wäre auch der Umgang mit dem Thema Radverkehr in Politik und Verwaltung: Liegt der Hauptgrund vielleicht hier?

Jüngst wurde zum Beispiel im Höchster Kreisblatt der Hofheimer Stadtrat Wolfgang Winckler mit den Worten zitiert: „Ohnehin tausche man sich regelmäßig mit dem ADFC aus, freilich ohne alle Wünsche erfüllen zu können.“ Es ist zweifellos zutreffend, dass sich der ADFC regelmäßig einmal im Jahr mit der Stadtverwaltung zusammensetzt und ungefähr einmal pro Jahr eine Radverkehrsplanung zur Bewertung erhält. Die

Zahl der Maßnahmen, die auf Wunsch des ADFC umgesetzt wurden, sind jedoch überschaubar. An einem zentralen Knotenpunkt im Netz (im Bereich des Busbahnhofs) wurden nach und nach ohne Beteiligung des ADFC Führungen des Radverkehrs aufgehoben – entweder wurde ein Radweg-Schild komplett entfernt oder Radler wurden durch ein Zusatzschild zum Absteigen aufgefordert. Dieses ist eine deutliche Benachteiligung des Radverkehrs und wird seiner Bedeutung nicht gerecht. So ist eine bessere Bewertung – zumindest in Hofheim – nicht zu erwarten gewesen. (hk)

## ADFC im Main-Taunus-Kreis

[kontakt@adfc-mtk.de](mailto:kontakt@adfc-mtk.de)

### Bad Soden

Birgit Buberl  
Tel. 0 61 96 - 52 03 33

### Eschborn/Schwalbach

Thomas Buch  
Tel. 0 61 73 - 6 11 92

### Hofheim/Eppstein/Kriftel

Holger Küst  
Tel. 0 61 98 - 50 15 59

## Jahresversammlung Hofheim, Eppstein, Kriftel

Am 25.01. fand in Hofheim-Lorsbach im Restaurant Nasauer Schweiz die jährliche Versammlung des Ortsverbands statt. Den anwesenden Mitgliedern präsentierte der Vorstand die Ergebnisse der Arbeit des letzten Jahres. Neben vielen Radtouren, Stammtischen und einigen Informationsständen berichtete der ADFC auch über die Gespräche mit den Verwaltungen in Hofheim, Eppstein und Kriftel. Dabei ist in allen Kommunen Licht und Schatten zu sehen, in Eppstein und Kriftel überwiegt jedoch das Licht.

Als Folge unserer stetigen Arbeit verzeichnen wir wie auch in den vergangenen Jahren ein Mitgliederwachstum von fast 5 Prozent. Das ist das Doppelte des Bundesdurchschnitts im ADFC.

Der zweite Sprecher Rainer Brand ist fortgezogen. Holger Küst dankte ihm für seine Arbeit im Ortsverband und wünschte viel Erfolg für den weiteren Weg. Für die Neuwahl der Position gab es leider keinen Kandidaten, hier soll die vakante Stelle bei der nächsten Mitgliederversammlung besetzt werden. Bis dahin wird die Ortsgruppe von Holger Küst als 1. Sprecher, Gerhard Maul als Beisitzer und Claus Rohde als Kassenwart geführt. (hk)

## Schneeräumung in Eppstein

Dankenswerterweise hat die Stadt Eppstein den von Fußgängern und Radlern häufig genutzten Bergmann-Michel-Weg in Vockenhausen regelmäßig und frühzeitig von Schnee geräumt und auch Salz gegen Glätte eingesetzt. Lediglich der Abschnitt zwischen der ehemaligen Schmelzmühle und der Bundesstraße kann nicht geräumt werden, weil dort ein Pfosten im Weg steht und die Kurvenradien für das Räumfahrzeug zu klein sein könnten. An anderer Stelle behindern jedoch Kraftfahrzeuge die Durchfahrt. Dadurch musste das Räumfahrzeug manch-

mal sogar mit dem Räumschild den Radweg verlassen, um an den parkenden Fahrzeugen vorbei fahren zu können. Wie auf dem Bild erkennbar ist, lässt sich das rechts stehende Fahrzeug kaum außerhalb des Schwenkbereichs der Tür passieren, das linke Fahrzeug blockiert auch bei geringem Zurücksetzen schon die gesamte Breite des Radwegs. Hier würde der ADFC es begrüßen, wenn das Ordnungsamt die Falschparker verwarnen würde, damit der Radweg gefahrlos und auch an dieser Stelle in beiden Richtungen gleichzeitig genutzt werden kann. (hk)



Parkende Fahrzeuge auf Radweg

Foto: (hk)

**Hotel Resort  
marinella**  
CLUB VACANZE & RESIDENCE  
www.hotel-marinella.it

Via Vittorio Veneto 127 • 61011 Gabicce Mare (Ps)  
Tel. + 39 0541 954571 • Fax +39 0541 950426  
E-mail: info@hotel-marinella.it

**ITALY BIKEHOTELS**

**Raikhoff**

Pedalec-Urlaub  
in Italien

## Bad Vilbel

# Geführte Radtouren: Für jeden etwas

**Im Rückblick auf das vergangene Jahr können wir für die OG Bad Vilbel von Touren verschiedener Schwierigkeitsklassen berichten. Wir hatten 18 Touren geplant, drei mehr als im Vorjahr. Zwei davon konnten wegen schlechten Wetters nicht durchgeführt werden. An die übrigen denken wir gerne zurück.**

Eine Tour zur Ronneburg diente zum Einstieg in die neue Saison. Sie war mit 17 Teilnehmern sehr gut besucht. Mit einer Streckenlänge von 65 Kilometern und insgesamt ca. 650 Höhenmetern forderte sie eine gute Kondition. Alle kamen zufrieden am Ziel an – so konnte es weitergehen.

Als Nächstes gab die Tour „Frühlingserwachen“ im April den Teilnehmern die Gelegenheit, in Frankfurt den wenig bekannten botanischen Garten kennenzulernen; dazu gab es im Mai einen weiteren Termin. Insgesamt nahmen 13 Radfahrer diese Gelegenheit wahr, sie konnten auch auf der Strecke die Vegetation der Wiesen, blühende Kirschbäume und schöne Schrebergärten genießen.

Der Klassiker „Taunustour light“ erfreute sich der stolzen Zahl von 24 Mitradelnden.

Unsere Rennradfahrer kamen beim „Vulkanradweg der flotten Art“ auf ihre Kosten. Mit einem Schnitt von 28 km/h und einer Gesamtstrecke von 140 Kilometern stellte diese Tour eine hohe Herausforderung dar. Nichtsdestoweniger genossen die fünf Teilnehmer die herrliche Landschaft Osthesens, die sie über Stunden an sich vorbeiziehen ließen.

Auch Touren mit historischem Hintergrund hatten wir wieder im Programm. „Auf den Spuren der Kelten“ hatte sechs Teilnehmer, an „Auf den Spuren des Bonifatius nach Mainz“ und „Zur Sternbacher Kirche“, wo wir wie letztes Jahr eine Führung durch einen sehr kompetenten Experten erleben durften, nahmen jeweils sieben Radler teil.

In diesem Jahr bieten wir 17 Touren aller Kategorien an und freuen uns auf viele Teilnehmer. Es wird einige Klassiker geben, zu denen inzwischen auch die „Fahrt in die Erdbeeren“ gehört, und auch neue Angebote haben wir wieder parat. Dazu zählt etwa die neue Rennradtour „Auf der Regionalpark-Rundroute zur Mainspitze“. Detaillierte Informationen bietet unsere Website [www.adfc-bad-vilbel.de](http://www.adfc-bad-vilbel.de) in der Rubrik „Touren“. *Josef Brückl*

## Schwalbach

# Fahrrad-Basar

**Samstag, 16. März, Marktplatz in Schwalbach**

Die ADFC-Ortsgruppe Eschborn/Schwalbach veranstaltet am Samstag, dem 16. März, von 10-13 Uhr auf dem Marktplatz in Schwalbach a.Ts. einen Fahrrad-Basar für gebrauchte Fahrräder von Privat an Privat. Anmeldung ist nicht erforderlich.

Am Infostand informiert die Ortsgruppe über Ihre Aktivitäten in Schwalbach und Eschborn. Weiterhin gibt es viele interessante Informationen rund um das Thema Fahrrad (z. B. Fahrradkauf, Dieb-

stahlsicherung, Radreisen etc.) Kostenlos erhältlich sind die aktuelle Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“, die frisch erschienenen Radtourenprogramme der ADFC-Kreisverbände Main-Taunus und Frankfurt am Main sowie verschiedene Fahrradkarten der Umgebung. Im Rahmen der Veranstaltung wird auch eine Fahrrad-Versteigerung des Fundbüros stattfinden. **Auskunft erteilt Manfred Rothhaus, Tel. 06196 - 83547**

*Thomas Buch*

## 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](http://www.landkarten-schwarz.de)

Montags - Freitags 10:00 - 19:00 Uhr  
Samstags 10:00 - 18:00 Uhr

Rund um die Welt  
- alles in Karten.



Eschborn

# 18. Fahrrad-Aktionstag

Samstag, 27. April, Rathausplatz Eschborn

Der Fahrradaktionstag hat sich inzwischen zu einer Traditionsveranstaltung entwickelt und findet bereits zum 18. Mal in Folge statt.

Neben der Fahrrad-Codierung (Kaufbeleg und Personalausweis bitte nicht vergessen!) sowie verschiedenen Infoständen werden wieder die Angebote für Kinder und Jugendliche einen Schwerpunkt der Veranstaltung bilden.

Den sportlichen Höhepunkt der Veranstaltung bildet eine professionelle MTB-Trialshow mit dem Showfahrer und ehemaligen deutschen Meister Max Schrom. Unterstützt wird er von jungen Trial-Akrobaten auf BMX-Rädern.

„fahrRad“, eine Kooperation verschiedener Eschborner Jugendeinrichtungen, bietet speziell für Kinder und Jugendliche einen Fahrrad-Check sowie einen Schrauberplatz unter fachgerechter Anleitung an.

Um Geschicklichkeit und Sicherheit der Kids im Straßenverkehr zu fördern, wird ein erweiterter Fahrrad-Parcours in Verbindung mit einem kleinen Wettbewerb angeboten. Dabei winken den Siegern kleine Sachpreise. Die Kinder fahren dabei mit ihren eigenen Fahrrädern (bitte mitbringen!).

Der Aktionstag beginnt mit der Fundsachenversteigerung des Fundbüros der Stadt Eschborn (ab 9.30 Uhr). Daran schließt sich ein Fahrrad-Flohmarkt an. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

Um 11 Uhr startet das bunte Programm. Anmeldeschluss für die Fahrradcodierung ist um 14 Uhr. Für das leibliche Wohl ist selbstverständlich ebenfalls gesorgt.

**Kontakt: Thomas Buch**

**Tel. 06196/965-250 (tagsüber);  
06173/61192 (abends)**

*Thomas Buch*



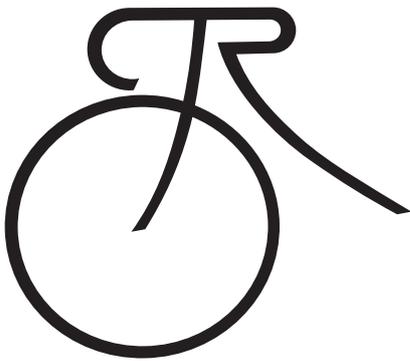
## Oberursel fährt ab: Fotowettbewerb

### Einkaufen in Oberursel mit dem Rad

25. Februar bis 1. Mai: Drei Preise in Höhe von 200 €–150 € und eine Übernachtung/Brunch im Mövenpick Oberursel mit zwei Personen mit E-Bike-Nutzung (Taunus-Informationszentrum)

Mit diesem Fotowettbewerb soll der hohe Stellenwert des Fahrrads, als selbstverständliches und umweltfreundliches Transport- und Fortbewegungsmittel im täglichen Bedarf, vermittelt werden. Die Teilnehmer werden angeregt, den Blick für den eigenen Alltag sowie das jeweilige Umfeld zielgerichtet zu schärfen. Alles weitere und Berichte zur Veranstaltung am 24.2.2013 auf [www.oberurselfahrtab.de](http://www.oberurselfahrtab.de)

*Euer Ortsgruppenvorstand ADFC Oberursel/Steinbach*



# radschlag

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

Di. 11.00 – 19.00  
Mi. 11.00 – 19.00  
Do. 12.00 – 20.00  
Fr. 11.00 – 19.00  
Sa. 10.00 – 16.00  
Montag Ruhetag

[www.radschlag.de](http://www.radschlag.de)  
[info@radschlag.de](mailto:info@radschlag.de)



## 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](http://www.perpedale.de) · [info@perpedale.de](mailto:info@perpedale.de)

# Bahntrassen in Eifel und Ardennen

**Zunächst einmal wiederhole ich mich. Meine Begeisterung für Bahntrassenradwege kann dem langjährigen Leser von Frankfurt aktuell nicht verborgen geblieben sein, denn ich habe sie an dieser Stelle bereits mehrere Male zum Ausdruck gebracht. Erfreulich also, dass nicht nur in Deutschland die Neigung groß ist, ehemalige Bahnstrecken zu hochwertigen Radwegen umzubauen.**

In den letzten 15 Monaten ist die Zahl der Radwegempfehlungen der obersten Kategorie vonseiten Achim Bartoscheks, der seine Klassifizierung auf seiner Website [www.bahntrassenradeln.de](http://www.bahntrassenradeln.de) zum Besten gibt, um weitere acht auf nunmehr 30 angestiegen. Auch in Belgien hat man erkannt, dass sich auf diese Weise der Tourismus in strukturschwachen Regionen kräftig fördern lässt. Dort entsteht derzeit auf der ehemaligen Vennbahn einer der längsten Bahntrassenradwege Europas mit einer Gesamtlänge von 125 Kilometern. Dieser Weg führt neben Deutschland und Belgien auch durch Luxemburg ([www.vennbahn.eu](http://www.vennbahn.eu)).

Die Vennbahn hat eine bewegte Geschichte hinter sich. Ursprünglich verband sie die Industriezentren von Aachen-Rothe Erde mit dem Norden Luxemburgs. Dabei verlief die Strecke auf dem kürzesten Weg quer durch die Westeifel und das Hohe Venn. In erster Linie diente die Vennbahn dem Transport von Kohle in Richtung Luxemburg und von Eisenerz in die Gegenrichtung. Infolge der Grenzziehung nach dem Ersten Weltkrieg wechselte sie mehrfach von deutschem auf belgisches Staatsgebiet und zurück. Es wurde festgelegt, dass der belgische Staat Eigentümer der gesamten Eisenbahnstrecke mitsamt ihren Bahnhöfen sein sollte. Der Güterverkehr ging schon zwischen den Weltkriegen stark zurück. Nach starken Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg war die Strecke nicht mehr durchgehend befahrbar und verlor zusehends an Bedeutung.

Einige Abschnitte der Eisenbahnstrecke wurden schon vor längerer Zeit zu einem Radweg umfunktioniert. Seit 2010 wird intensiv am durchgehenden Ausbau gearbeitet. Zwar war zum Zeitpunkt des Beginns unserer Reise im Spätsommer die Fertigstellung des Ausbaus erst für das Jahr 2013 angekündigt, doch meine Ungeduld war groß. Daher startete ich mit zwei Freunden von Wasserbillig aus eine fünftägige Rundtour mit Aachen als nördlichstem Punkt. Neben der Vennbahntrasse, von der zurzeit rund 100 Kilometer befahrbar sind, bezogen wir zahlreiche weitere Bahntrassenradwege in Deutschland, Belgien und Luxemburg in unsere Route mit ein. Letztere sind an mehreren Stellen grenzüberschreitend vernetzt, sodass die Abschnitte, die wir auf Straßen und konventionellen Radwegen verbrachten, sehr kurz ausfielen.

Aufgrund der anspruchsvollen Topografie der Gegend waren die Ingenieure beim Bau der Eisenbahntrassen seinerzeit sehr gefordert. Ohne Tunnel und Viadukte kamen sie nicht aus, und so passierten wir ebensolche in größerer Zahl. Eine vergleichbare Häufung gibt es in keiner anderen Region Deutschlands. Am Lengeler Tunnel jedoch, am südlichen Zipfel der Vennbahn gelegen und die belgisch-luxemburgische Grenze unterquerend, stockte der Ausbau wegen Fledermauspopulationen. Der Lengeler Tunnel wird nach seiner Fertigstellung mit 790 Metern Länge der zweitlängste Radtunnel Mitteleuropas sein.



Stilechte Picknickpause

Fotos: Christian Martens

Die Vennbahn selbst schlängelt sich von Aachen aus in großen Schleifen in die Höhe. Über eine Distanz von knapp 40 Kilometern sind 400 Höhenmeter zu überwinden. Bei Sonnenschein spürt man diese Schleifen in besonderer Weise: Dank ihnen blieb uns ohne Aufhebens ein einseitiger Sonnenbrand erspart. Sobald sie die Anhöhe hinter sich gelassen hat, passiert die Vennbahn in nicht einmal 10 Kilometern Entfernung Botrange, den höchsten Punkt Belgiens, inmitten einer großen Hochmoorfläche gelegen und auf jeden Fall einen Abstecher wert. Nach gut 50 Kilometern endet derzeit noch die ausgebaute Strecke. Sie bietet Radfahrern besten Untergrund, zudem haben innerörtliche Nebenstraßen, die den Radweg kreuzen, den Radfahrern die Vorfahrt zu gewähren. Was will man mehr? Es folgt das noch im Bau befindliche Stück, das derzeit noch umfahren werden muss. Der südliche Teil der Vennbahn führt, im Wechsel leicht steigend und leicht fallend, zuweilen asphaltiert, zuweilen gescho-

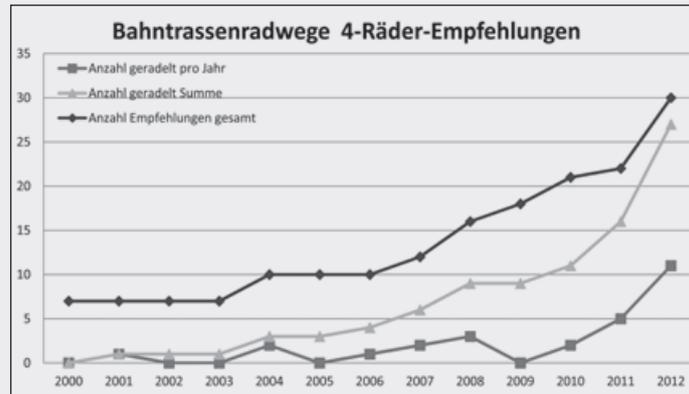
tert, durch dünn besiedelte Landschaft. Auf den letzten 15 Kilometern, so war uns im Internet versprochen worden, sollten die Bauarbeiten rechtzeitig abgeschlossen sein. Dem war leider nicht so, aber abgesehen von den wenigen Brücken, denen noch Geländer und endgültiger Belag fehlten, und dem schon erwähnten Lengeler Tunnel genügte der Wegabschnitt durchaus höchsten Ansprüchen.

Neben der Vennbahn ist in der Region auf deutscher Seite die Anbindung von Pronsfeld an die Vennbahn besonders erwähnenswert: Auf einer Gesamtlänge von 20 Kilometern verläuft der Radweg großenteils ohne nennenswerte Steigungen durch abgeschiedene Täler, die neben dem Weg wenig mehr umfassen als natürlich vor sich hin mäandernde Bäche und Ansiedlungen von Bibern. Ebenfalls erwähnenswert ist der zwischen Neuerburg und Pronsfeld gelegene Enztalradweg. Er schlängelt sich über eine Länge von 23 Kilometern durch die Landschaft, wobei er 200 Höhenmeter >>

# Hase und Igel

**Mit dem Vulkanradweg fing alles an. Der liegt ja quasi vor der Haustür. Und so radelte ich bereits im Jahr 2001, also kurz nach dessen Fertigstellung, den Abschnitt Lauterbach–Grebenhain ab. Sogleich war ich fasziniert von dieser völlig neuen Radfahr-Erfahrung.**

Bestärkt wurde dieses Empfinden durch den Milseburgradweg, den ich im Jahr 2004, weniger als zwölf Monate nach seiner Einweihung, kennenlernte. 2006 entdeckte ich dann unter [www.bahntrassenradeln.de](http://www.bahntrassenradeln.de) die persönliche Top-Ten-Liste eines eifrigen Radfahrers und Autors namens Achim Bartoschek. Immerhin sechs der zehn von Bartoschek am wärmsten empfohlenen, mit jeweils vier Rädern gekennzeichneten Bahntrassenstrecken lassen sich von Bad Vilbel aus – gegebenenfalls in Kombination mit



*In der Mitte der Hase, oben der Igel*

Grafik: Christian Martens

Bahn oder Auto – im Rahmen eines Tagesausflugs bewältigen. Zumindest diese sechs wollte ich alle mal selbst erradeln und erkunden. Oder doch gleich alle zehn? Der Haken daran: Die Top-Ten-Liste platzte aus den Nähten, die Zahl 10 musste einer Variablen weichen, und die Liste wurde galant umbenannt in „Empfehlun-

gen“ ([www.achim-bartoschek.de/bahn\\_top.htm](http://www.achim-bartoschek.de/bahn_top.htm)).

Nun hatte sich aber im Laufe der Zeit die Idee in meinem Kopf festgesetzt, die von Bartoschek empfohlenen Routen allesamt persönlich kennenzulernen. Damit war das Hase-und-Igel-Spiel eröffnet: Jedes Mal, wenn ich von einer schönen Bahntrassenradtour zu-

rückkam, stellte ich fest, dass die Liste abermals erweitert worden war. Ende 2011 plante ich gezielt zwei Kurzurlaube für das Jahr 2012, in die ich die bislang noch nicht selber getesteten Empfehlungen integrierte. Und was trug sich zu? Die Liste wuchs im gleichen Zeitraum schneller als je zuvor.

Aber so schnell gibt der Hase in dem Märchen ja bekanntlich nicht auf. Mal sehen, wo ich Ende dieses Jahres stehen werde! Doch wir wollen das Märchen nicht überstrapazieren: Ich radele ja nicht ständig hin und her, sondern genieße unverdrossen neue „absolute Highlights der Bahntrassenradwege, die man einfach einmal gefahren sein muss“ (Achim Bartoschek). Mein persönliches Konto summiert sich derzeit auf sage und schreibe 742 Kilometer, und demnächst werden es sicherlich noch mehr. *Christian Martens*

»» steigt und 150 Höhenmeter fällt. So wird auf bahntrassentypische Art vom Entzetal ins Prümatal gewechselt.

In Belgien südlich des Hohen Venns lohnt sich der Abstecher Waimes–Trois-Ponts. Dort rollt man auf hervorragendem Asphalt gut 20 Kilometer lang 260 Höhenmeter bergab. Auf diesem Streckenabschnitt waren wir bei herrlichem Sonnenschein, also sozusagen unter Laborbedingungen, an einem Sonntagmorgen unterwegs und damit keineswegs allein. Von Rennradgruppen bis hin zu Familien mit Kinderanhänger tummelte sich hier alles, was gerne radelt, und das zeigte eindrucksvoll, welch hohe Akzeptanz ein Radweg erreicht, der so gut gemacht ist wie eben jener beschriebene.

Als südliche Ergänzung zur Vennbahn, mit einer Passage von nur etwa 5 Kilometern Länge auf der Straße dazwischen, eignen sich die beiden Bahntrassenradwege Gouvy–Bastogne und Bastogne–Wiltz, die miteinander verknüpft sind und in der Summe gute 40

Kilometer messen. Zunächst geht es ohne nennenswerte Steigungen und Kurven nahezu meditativ über die Hochebene der Ardennen, dann kontinuierlich bergab ins romantische Tal der Wiltz, das mit der stolzen Zahl von vier Tunneln in Folge aufwartet.

Summa summarum also eine überaus lohnende Region. Es müssen ja nicht gleich die 625 Kilometer sein, die wir zurückgelegt haben. Auch kleinere Runden oder eine Streckentour von Nord nach Süd lassen sich denken. Auf jeden Fall war es nicht das letzte Mal, dass ich dort mit dem Rad unterwegs war.

Was ist noch anzumerken? Es überrascht die geringe Empfänglichkeit der Region für die Notwendigkeiten des Marketings. Nirgends fanden wir einen lockenden Hinweis der örtlichen Gastronomie, nirgends eine Ankündigung einer Übernachtungsmöglichkeit. Die lokalen Fahrradhändler scheinen darauf zu vertrauen, dass sie im Fall des Falles schon gefunden werden. Dieses Manko



*Doch zu früh dran – noch nicht freigegeben, aber trotzdem passierbar*

wird kompensiert durch die Freundlichkeit der Leute. Sobald wir uns mit suchenden Blicken umschaute, wurden wir angesprochen und gefragt, woran es denn fehle. Und dann bekamen wir genau die fachkundigen Informationen, die wir vermisst hatten: wo ein Café, Hotel oder Fahrradladen zu finden ist. So

erreichten wir letztlich doch stets unser Ziel.

Weitere Infos zu den Bahntrassenradwegen der Region sind im Radmagazin Eifel 2013 zu finden (auf der Webseite [www.eifel.info/prospektbestellung.htm](http://www.eifel.info/prospektbestellung.htm) bestellen oder online lesen).

*Christian Martens*

**„Radfahren beginnt im Kopf“ – Was soll das? Jeder weiß doch, dass Radfahren mit dem ersten Tritt in die Pedale beginnt!**

Volker Radek jedoch, im vergangenen Jahr verstorbener ehemaliger und langjähriger Vorsitzender des ADFC Hochtaunus, sah das anders. Sonst hätte er nicht diesen Satz an den Anfang seines Tourenprogramms gesetzt. Was mag er damit gemeint haben? Fragen kann ich ihn leider nicht mehr, aber ich kann mir meine eigenen Gedanken dazu machen. Und das habe ich getan, und zwar im Winter, wenn den Radler zeitweilig die Langeweile plagt und er über alles Mögliche nachdenkt:

Neulich, im Januar, als das milde Winterwetter noch zum Radeln einlud, hatte ich im Bad Homburger Stadtgebiet ein paar Erledigungen zu machen. Mein Weg sollte mich etwa 12 km hin und her quer durchs Stadtgebiet an insgesamt vier verschiedene Orte führen. Also bemühte ich meinen Kopf für folgende Kalkulation:

Zu Fuß brauche ich dafür, einschließlich der jeweils nur kurzen Aufenthalte, etwa drei Stunden. Mit dem Auto sind es, einschließlich Parkplatzsuche und Fußweg vom Parkhaus und zurück, etwa eineinhalb bis zwei Stunden. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln kos-

tet es mich, einschließlich Fußwegen und Wartezeiten, sicherlich auch etwa zwei Stunden. Und mit dem Fahrrad?

Ich habe es ausprobiert: Nach ziemlich genau einer Stunde war ich wieder zu Hause! Es lohnt sich also, vor dem ersten Tritt in irgendein Pedal den Kopf zu benutzen.

Volker könnte jedoch auch noch etwas anderes gemeint haben:

Radfahren ist mit gewissen Gefahren verbunden, das weiß ja jeder. Aber man kann diese Gefahren bekämpfen. Dafür braucht es allerdings weniger die Pedale als

vielmehr den Kopf. Und was hat der Mensch im Kopf? Ein Gehirn hoffentlich, und außerdem seine fünf Sinne.

Da sind zunächst die Augen. Die gilt es, beim Radeln stets zu schützen, offen zu halten, geradeaus zu richten, aber auch ihre Winkel nach rechts und links zu nutzen. Karten oder Navigationsgeräte während der Fahrt zu studieren, verbietet sich.

Weiter: die Ohren. Die hält man offen, um ringsum zu hören. Und man verstopft sie sich nicht, auch nicht mit seiner Lieblingsmusik.

## Radfahren beginnt im Kopf

**Eine neue Erkenntnis? Nein, beileibe nicht, doch manchmal kann es nicht schaden, an Altbekanntes zu erinnern. Einige velo-mobile Köpfe tun dies und beweisen, dass Radfahren bei weitem nicht nur eine Sache des Tretens ist.**

Grafik: Michael Samstag



Und was ist mit den übrigen drei Sinnen?

Fühlen sollte man mit dem Rad und dem Körper die Oberfläche des Weges, auf dem man fährt, um jederzeit adäquat bremsen zu können. Hilfreich ist es auch, wenn man darauf achtet, ob der Weg Steigung oder Gefälle, wenn auch nur leicht, hat. Das hilft bei der Orientierung.

Riechen tut der Genussradler vor allem Luft und Landschaft.

Und was ist mit dem Schmecken? Nun – wer einmal nach einer Tagestour mit dreistelliger Kilometerzahl das erste Bier getrunken hat, weiß, wie gut das schmeckt.

Daher muss ich Volkers Satz ergänzen: Radfahren beginnt im Kopf, und dort endet es auch! Ein Grund mehr, ihn gut zu schützen!

Günther Gräning



*Radfahrerköpfe: links Volker Radek †, ehemaliger Vorsitzender des ADFC im Hochtaunuskreis, rechts sein Nachfolger Günther Gräning, der sich auf das Bier nach langer Fahrt freut*

## Den Gedanken nachhängen

Radfahren hat ja den schönen Nebeneffekt, dass man dabei seinen Gedanken nachhängen kann. Dies gelingt umso mehr, je weniger man sich auf Verkehr oder Strecke konzentrieren muss. In diesem Punkt sind Bahntrassenradwege ja geradezu prädestiniert: abseits des motorisierten Verkehrs, ohne überraschende enge Kurven, fast immer weiträumig einsehbar, durch kontinuierliche Steigungen oder Gefälle ohne viel Schaltvorgänge fahrbar. Über weite Strecken ist das Dahingleiten auf diesen Radwegen wie ein meditativer Landschaftsfilm, zu dem man die Beine etwas bewegen muss. In Extremform habe ich dies auf dem Stück Bastogne – Gouvy parallel zur belgisch-luxemburgischen

Grenze (BE163) erlebt: gute 20 km verläuft der Radweg nahezu gerade, weist kaum Steigungen auf, kaum eine Ortschaft am Wegesrand unterbricht den Landschaftsgenuss, man ist nur umgeben von der Hochmoorlandschaft der Ardennen.

Immer wieder werden die Gedanken durch Bahnhofsgebäude oder alte Eisenbahnrelikte wie Loks und Signale auf die Eisenbahnvergangenheit des Weges gestoßen. Da sinniert man dann, wie es wohl damals war, als die Strecke noch betrieben wurde und als zentrale Verkehrsanbindung entscheidend das Leben in der Region prägte. Manchmal ist das, was einem so durch den Kopf geht, aber auch sehr streckenspezifisch: das Wissen, dass



*Christian Martens, ADFC Bad Vilbel, fährt gerne flott Rennrad und ist begeisterter Sammler von Bahnradwegen*

der große Doppelbogen auf dem Vulkanradweg hinter Gedern den Schweizern als Teststrecke für ihre Lokomotiven diente, beflügelt und lässt die Steigung harmloser erscheinen. Wenn man auf dem Milseburgradweg unterwegs ist und

immer wieder die Milseburg vor Augen hat, ist es ein erhebendes Gefühl zu wissen, dass man der Topografie ein Schnippchen schlagen und an entscheidender Stelle einfach im Tunnel verschwinden wird: schwupps sind 100 Höhenmeter geschenkt. Ähnlich geht es einem auf dem PanoramaRadweg niederbergbahn südlich von Essen, der auf zahlreichen Brücken kreuzungsfrei durch relativ dicht besiedeltes Gebiet führt. Da fühlt man sich mal nicht, wie sonst leider oft genug, als Verkehrsteilnehmer dritter Klasse, sondern als König. Das tut zur Abwechslung doch auch mal gut und lässt die alltäglichen Unzulänglichkeiten im Radwegenetz vor Ort leichter verschmerzen.

Christian Martens

# „Alles reine Kopfsache“

Ich gelte im Bekanntenkreis als unverbesserlicher Radfahrer. Schon zu Studienzeiten wurde (wie ich erst später erfahren habe) im Bekanntenkreis darüber gesprochen, dass es dort einen Gäbe, der samt Freundin mit dem Rad über die Alpen gefahren sei. Diese vermeintliche Heldentat erschien mir bereits damals als reine Kopfsache. Es ließ sich leicht ausrechnen, dass am Brennerpass, als leichtester Hürde zwischen dem Inntal und Italien, nicht mehr Höhenmeter zu überwinden waren als auf dem Weg von Frankfurt hinauf zum Feldberg im Taunus. Vergessen in meinen Berechnungen hatte ich damals den Appenin, der zur weit schwierigeren Hürde auf dem Weg nach Rom wurde. Das konnte im Bekanntenkreis sowie so keiner glauben.

Später dann wurde meine Reisegefährtin von ihren Freundinnen dafür bewundert, dass sie mit mir Rad fuhr – in die Pyrenäen, in die Schweiz, in die Berge der Provence oder der französischen Alpen. Die Vorstellung, man bzw. Frau müsse extrem sportlich, radsportlich, sein, um die (im Kopf der Fragenden) gigantisch überhöhten Passstraßen bewältigen zu können, wurde von ihr damit beantwortet, dass dies weniger eine körperliche Leistung, sondern in erster Linie eine „Kopfsache“ sei. Diese Einstellung hat sicherlich nicht ganz unwesentlich zu unserer späteren Eheschließung beigetragen.

Am Fuß einer 30 km langen Bergstrecke mag es für Laien unvorstellbar sein, sich selbst, das Fahrrad und 20 kg Gepäck auf 2.400 Meter Höhe über dem Meer hinaufzuschaffen. Endlos ziehen sich die Steigungen, Kehre für Kehre türmt sich auf – das sieht der Laie mit Schrecken, und er sieht es richtig. Der Kopf eines Unverbesserlichen sieht Anderes: Die langgezogene Steigung ist weniger steil als befürchtet; hinter der nächsten Kurve haben wir bereits die ersten 300 Höhenmeter gewonnen; von Kehre zu Kehre ist schön zu sehen, wie man sich nach oben schraubt. Darüber hinaus versucht der Kopf frühzeitig, den Tag zu planen, die Steigungen zu kalkulieren, entspannt



zu bleiben, Zeitdruck und damit Stress zu vermeiden. Der Kopf muss sich damit zufrieden geben, dass frühzeitig auf das große Ritzel geschaltet wird und der Tag außer „bergauf“ kaum etwas zu bieten haben wird – wenn man von grandiosen Fernsichten, glitzernden Schneefeldern, gewaltigen Felsformationen, stauenden Kühen oder pfeifenden Murmeldieren absieht. Vor einem Gasthof auf einer Passhöhe auszurollen, die nächste Bergkette und eine lange Abfahrt vor Augen, kann enorme Glücksgefühle in Kopf und Körper freisetzen.

Natürlich ist es von Vorteil, regelmäßiger Radfahrer zu sein, bevor man solche Etappen in Angriff nimmt. Aber wirklich sportlich, wirk-

lich durchtrainiert muss man nicht sein. Wichtiger ist, dass der Kopf bereit ist, sich darauf einzulassen.

Andere Kopfsachen. Lange Radfahrten ermüden nicht nur die Beine, die Arme, den Körper, sondern vor allem den Kopf. Auf einer Fahrt von Frankfurt nach Kassel bin ich zum Frühstück in Gießen verabredet. Satt und zufrieden setze ich die Fahrt danach fort. Irgendwo weit hinter Marburg schlägt die Langeweile des Vorsich-hin-Tretens in Müdigkeit um, das Rad rollt zäh und schwer, die Konzentration lässt merklich nach. Höchste Zeit für eine Pause. Im nächsten Dorf gehe ich in einen Getränkemarkt, um meine Vorräte aufzufüllen. Wasser, Saft, Schokoriegel, Kekse. An der Kasse entwickelt sich ein kurzes Gespräch mit der Chefin des Ladens, über das Woher und Wohin, über die richtigen Getränke und die passenden Schokoriegel, über das Wetter und die Jahreszeit. Danach steige ich wieder aufs Rad. Die Müdigkeit scheint verflogen, die Konzentration ist wieder da, und die nächste Steigung ist weit weniger schlimm als befürchtet. Körperlich bestand kaum Gelegenheit zu echter Regeneration, aber im Kopf hat sich etwas getan, hat mich etwas aus meiner Lethargie geholt, etwas, das viele Kilometer weiter trägt. Nicht ganz bis nach Kassel, zugegebenermaßen, aber doch ein erhebliches Stück der Strecke.

Im September war ich ein paar Tage im Schwarzwald unterwegs. Nach drei Tagen Berg- und Talfahr-



Peter Sauer (Redaktion Frankfurt aktuell) und Regine Burges sind Alltagsradler, fahren gerne in die Berge und schieben an sehr steilen Steigungen, ohne gleich zu verzweifeln

ten und einem Pausentag sitze ich etwas abgeschafft auf dem Rad. Der erste Hügel ist steil, die darauf folgende mäßige Steigung zieht sich zäh. Im Wald vor dem Schluchsee verfare ich mich, danach gerate ich auf den ausgewiesenen, aber leider miserablen Weg. Es will nicht richtig vorangehen. Einkaufen im Dorf, Brezeln und Bananen wandern in den Rucksack. Doch auch das hilft kaum. Auf dem Radstreifen entlang des Sees folgt mir ein Radfahrer auf einem Rennrad. Nach einigen Minuten setzt er zum Überholen an. Spricht mich an. Was das für ein Rad sei, auf dem ich sitze. Ob ich mit dem Nabendynamo zufrieden sei, wie ich die Lichtausbeute beurteile, und dass es kaum ein besseres Produkt gäbe, hierzulande. Wohin ich wolle, und woher ich komme. Er selbst fahre nur mal eine kurze Runde, sei aber in Karlsruhe täglich mit dem Rad unterwegs und ebenfalls ADFC-Mitglied. Das Gespräch zieht sich am See entlang, wir werden schneller und schneller, plötzlich läuft. Am Kiosk gegenüber der Staumauer trennen wir uns. Ich rolle zum Kaffee, er zur B500. Als ich nach einer kurzen Pause wieder im Sattel sitze, flitze ich leicht und locker auf dem Radweg der Bundesstraße entlang. Die Beine, sollte man meinen, sind noch die vom frühen Vormittag, doch der Kopf scheint ein anderer zu sein. Und der entscheidet sich für das Weiterfahren. Am späten Nachmittag schieße ich noch locker 30 km über das anvisierte Ziel hinaus, bevor ich bei Basel in einem Gasthof einkehre. Da hatte dann auch der Kopf genug. Peter Sauer



Anhänger  
Dreiräder  
Falträder  
Liegeräder  
Reha-Specials  
Tandems  
Transporträder

info@mainvelo.de  
www.mainvelo.de

Alt-Harheim 27  
60437 Frankfurt  
06101 / 48 9 58

**Main Velo**  
Liege-, Touren- und Spezialräder

# Mit dem Kopf mittendrin

## Die Helmkamera

Ein Freund hatte eine Kamera auf seiner Schulter befestigt und filmte in Boston die Critical Mass Demo. Ich sah diese Aufnahmen, und im gleichen Augenblick war ich mit dem Kopf mitten in all den Rennen, an denen ich teilgenommen hatte. Wie würde es sein, mitten in einem Alleycat (innerstädtische Radrennen von Fahrradkurieren) filmen zu können, Taktik und Rennverläufe Menschen zeigen zu können, die noch nie Rennen gefahren sind?

Die ersten Versuche mit meinem Helmkamera-System erforderten noch eine Menge Klebeband und Tupperware-Deckel, um alles gerade auf dem Kopf zu behalten. Einige Filmchen später wurde mir klar, dass ich über diese mühsam zusammengepflasterten Technik hinauskommen musste.

Das Gewicht von zwei Camcordern auf meinem Helm drückte auf den Nacken. Ich musste Gewicht sparen und testete deshalb kleinere Minikameras. Aber die Scheiß-Kameras nahmen meistens gar nichts auf – weil ständig irgendwelche Probleme mit Kabeln oder Batterien auftraten. Schluss war mit diesen Dingen, nachdem ich ein Riesen-Alleycat in New York fuhr und alle Beteiligten danach bitter enttäuschen musste. Ich entdeck-



te erst am Ende des Rennens, dass sich ein Kabel der Kamera bereits früh gelöst hatte und vom Rennen keine einzige Aufnahme vorhanden war.

Jetzt arbeite ich mit zwei Helmkameras, eine filmt nach vorne, die andere nach hinten. Die ganze Konstruktion wiegt knapp 5 Kilo.

## Das Filmen

Zuerst filmte ich meinen Freund Kevin auf Touren in Boston, danach kamen ein paar Aufnahmen bei kleineren Rennen. 2003 fuhr ich mit Freunden nach New York, um an einem „Drag Race“ genannten Alleycat teilzunehmen. Als ich mich auf das Rennen vorbereitete, fragte ich meinen Freund Craig, ob ich das Rennen filmen sollte oder lieber ver-

suchen, es zu gewinnen. Craig antwortete mit „Verdammt noch mal, natürlich filmst du es!“. Ich befestigte meine Helmkamera, und los ging's. Das Rennen war schier unglaublich, die Fahrer waren großartig. Wir kamen nicht nur ziemlich rasant über den Times Square, das ganze Rennen verlief enorm schnell und hochinteressant.

Bald lernte ich, wie die Kamera meine Fahrweise veränderte. Ich passte meinem Fahrstil an. Solange ich Rennen fuhr um zu gewinnen, musste ich nur darüber nachdenken, meiner Ideallinie treu zu bleiben – egal, ob ich einem anderen Fahrer folgte oder mich durch den Straßenverkehr wühlte. Als Filmer musste ich mich plötzlich um das ganze Rennen kümmern, um alles, was darum herum passiert: Autoverkehr, Fußgänger direkt vor mir, Rennfahrer überall, die Stadt an sich. Nachdem ich zusätzlich eine nach hinten gerichtete Kamera am Helm befestigt hatte, musste ich auch noch weit voraus fahren, um die anderen Fahrer ins Bild zu bekommen.

Nach der Pleite mit den Minikameras hatte ich mich mit dem zusätzlichen Gewicht auf meinem Schädel abgefunden. Ich begann damit, die Nackenmuskeln zu trainieren, und ich versuchte, meinen „7. Sinn“ stärker einzusetzen. Ge-

**NICHT ZUR NACHAHMUNG EMPFOHLEN!**



Lucas Brunelle signiert als „racer / cinematographer“ und nutzt seinen Kopf zum Transport aufwendiger Filmtechnik, mit der er weltweit irrsinnig anmutende (und alles andere als verkehrsgerechte) Filme dreht

rade an Straßenkreuzungen und Einmündungen war es nun wegen der Kameras vorbei mit Kopfdrehen, -schütteln, -nicken. Außerdem trainierte ich Fallen und Abrollen, um nach Stürzen nicht nur mich, sondern auch die Kameras zu schützen. Mit zwei großen Micky-mouse-Ohren Purzelbäume schlagen zu können vermittelt einem Fähigkeiten, die einen Unfall tatsächlich vermeiden könnten.

Bald hatte ich mein System soweit perfektioniert, dass ich Einladungen aus der ganzen Welt bekam. Dadurch bin ich ziemlich weit herumgekommen und habe jedes Jahr einen ganzen Haufen Rennen und Fahrten aufgenommen. [www.lucasbrunelle.com](http://www.lucasbrunelle.com)

Übersetzung: Peter Sauer

# Damals wie heute

Ich kann mich kaum noch daran erinnern, wie ich Fahrrad fahren gelernt habe. Ich weiß weder, wie mein erstes Rad aussah, noch wer es mir beigebracht hat oder wie oft ich gefallen bin und es verflucht habe. Aber ich weiß noch, warum ich es wollte. Ich kann mich genau erinnern, wie ich in meinem Kindersitz auf dem Gepäckträger meiner Mutter saß und mir vorgestellt habe, ich würde rennen wie ein Zug. Ich hab die Augen zusammengekniffen, die Arme angewinkelt, zeitlupeartig mit den Beinen gestampelt und im Takt dazu geatmet. Die Landschaft war nicht länger etwas, in dem ich war, sie verschwamm vor meinen Augen und

ich bewegte mich durch sie hindurch. Es war wie Warpgeschwindigkeit. Es war egal wo ich hinwollte, ich brauchte nur Energie.

Da mein vorrangiges Ziel der Kiosk und sein Colaweingummi war, war das mit der Energie nie ein Problem. Im Auto ist mir dieser Gedanke nie gelungen. Niemand bewegte sich, ich spürte keinen Wind im Gesicht, es roch unangenehm nach Luffterfrischern und ich hörte weder meinen Atem noch das Knirschen unter mir, nur das Geräusch des Motors, der das tat, was ich tun wollte: mich bewegen.

Aber auf dem Rad war ich „The Flash“. Das Rad machte mich, ohne mir etwas zu schenken, zu

mehr als ich allein sein konnte. Der Weg war nicht länger etwas, das mich vom Ziel fern hielt, sondern ein Erlebnis, das das Ankommen zu etwas Vollkommenem machte. Ich hab schon immer lieber zur Seite als nach vorne geguckt. Zusehen wie die Welt um mich herum von Punkten zu Linien wird und zu spüren, wie ich selbst dafür sorgte, dass die Zeit auf dem Weg zu etwas Wertvollem und meine ganze Welt größer wird. Mit dem Rad bewegte ich mich durch eine Art Hyperraum. Die Zeit verschwand, die Strecke krümmte sich und wenn ich ankam, fühlte ich mich jung. Was sich daran bis heute geändert hat? Nicht das geringste. Nur dass ich



Torsten Krüger ist Fahrradkurier in Frankfurt und war als Kind auf dem Rad „The Flash“

mich nach harten Arbeitstagen sicher auch mal ein ganzes Stück älter fühle. Dann fahr ich eben BMX und bin wieder 15. Denkt dran, schützt eure Köpfe, denn dort hat dieses kleine Wunder seinen Ursprung.   
Torsten Krüger

# Könnten Sie beweisen, dass das Ihr Fahrrad ist?

**Stellen Sie sich vor: Sie entdecken Ihr vor kurzem geklautes Rad an einem Straßengeländer angeschlossen. Sie rufen die Polizei, warten und warten, und hören dann knallhart: Beweisen Sie erst einmal, dass es Ihres ist. Einen Fahrradpass haben Sie nicht zur Hand, eine Diebstahlmeldung ist nicht erfolgt, aber gehen Sie vom Fundorte weg und holen die Papiere, ist das Rad bei Ihrer Rückkehr nicht mehr an Ort und Stelle.**

Wäre das Fahrrad codiert, würde Ihnen das kaum passieren. Zwei Beispiele aus der Praxis:

Aus Ravensburg berichtete mir eine Frau, dass ihr Fahrrad kurz nach ihrem Umzug von Braunschweig abhanden kam. Wenige Tage später entdeckte sie es an besagtem Straßengeländer gut angeschlossen. Die herbeigerufene Polizei ließ sich schnell überzeugen, dass ihr das Rad tatsächlich gehört, da es eine Codierung des ADFC Braunschweig aufwies, und knackte das Schloss.

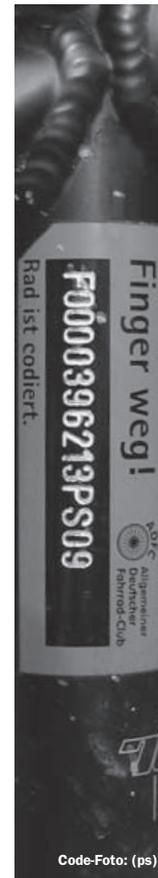
Aber es kommt noch toller, man muss fast sagen, ein neuzeitliches Märchen. Ruft mich doch ein Mann an, dessen Fahrrad ich vor einigen Monaten bei Zweirad Ganzert codiert hatte. Es sei ihm trotzdem vor dem Jüdischen Museum entwendet worden. Papiere könne er im Augenblick nicht finden. Zehn Minuten später geht eine E-Mail an ihn los, mit einer pdf-Kopie des seinerzeitigen Codierauftrages, aus dem die wichtigsten Erkennungsmerkmale hervorgehen. Wie erstaunt war ich, am nächsten Morgen eine Rückmail zu bekommen, mit folgendem Wortlaut:

*Ich habe mein gestohlenen Fahrrad wieder, was wie ein Lottogewinn anmutet, aber ohne die Codierung durch den ADFC und ein Foto auf meiner Digitalkamera so schnell nicht möglich gewesen wäre.*

*Zwischen 11 und 13 Uhr wurde mein Rad entwendet, gegen 18.30 Uhr erstattete ich Anzeige auf dem 1. Revier. Kurz nach 21 Uhr bestieg ich die S-Bahn Richtung Friedrichsdorf und habe unter mehreren*

*Rädern des Waggon meines sofort erkannt. Ich fragte erst höflich, wem es gehört, sagte dann bestimmter und selbstsicher, dass das mein Rad ist, das man mir mittags gestohlen hat. Ein Sicherheitsbeauftragter wurde auf mich aufmerksam, ich zeigte ihm das Foto meines Rades auf der Kamera, das ich für einen Schadensfall gemacht hatte. Das überzeugte ihn und die Bundespolizei und nach dem Abgleich der Rahmennummer und der anderen Codierungsdaten konnte ich mein Rad mit nach Hause nehmen.*

*Zufällig zur richtigen Zeit in der richtigen S-Bahn zu sein war der Lottogewinn, aber die Codierung war die entscheidende Absicherung, ohne die ich mich nie so*



*schnell als Eigentümer hätte ausweisen können – auch wenn ich mir zehnmal sicher war, dass es sich um mein Rad handelte.*

*Dafür dem ADFC vielen Dank und herzliche Grüße.*

Es lohnt sich also allemal, zumindest einen Fahrradpass bei sich zu haben. Neuerdings gibt es eine kostenlose App, [www.polizei-beratung.de/themen-und-tipps/diebstahl-und-einbruch/diebstahl-von-zweiradern/fahrradpass-app.html](http://www.polizei-beratung.de/themen-und-tipps/diebstahl-und-einbruch/diebstahl-von-zweiradern/fahrradpass-app.html), so dass die Daten auf Ihrem Handy sofort verfügbar sind, wenn der Fall des Falles eintreten sollte. Mich stört lediglich, dass ich dem App-Store meine persönlichen Daten verraten soll, ehe ich die App runterladen kann. *Alfred Linder*

## Schneller geht's auf der Onlinewache

### Diebstahlsanzeige per Internet

**Fahrrad gestohlen? Allein das ist schon ärgerlich genug. Weiterer Unmut kommt hinzu, wenn man den Diebstahl auf der zuständigen Polizeiwache anzeigen möchte. Oft muss man lange Wartezeiten in Kauf nehmen, manch einen schreckt das ab.**

Um den Geschädigten den Aufwand zu erleichtern, haben die Polizeibehörden deshalb vor einiger Zeit die Möglichkeit geschaffen, den Diebstahl auch über das Internet – ganz ohne Wartezeiten – anzuzeigen. Unter <https://onlinewache.polizei.hessen.de/ow/> Onlinewache, „Strafanzeige erstellen“, erhält man ein Formular, in dem die üblichen Angaben zur Person, zum entwendeten Gegenstand, Tatzeitpunkt und -ort gemacht werden müssen. Wichtig ist es, unter „Sachverhalt“ detaillierte Angaben zum gestohlenen Gegen-

stand zu machen und bei einem Fahrrad idealerweise die Codiernummer anzugeben. Die Anzeige wird an die zuständige Polizeidienststelle geleitet und dort ganz normal als Diebstahlsanzeige weiter bearbeitet. Nicht ganz nachvollziehbar ist, warum der gestohlene Gegenstand nur im Freitext beschrieben werden kann. Strukturierte Eingabefelder, zumindest bei der Fahrraddiebstahlsanzeige, sollten schon die Positionen abfragen, die minimal enthalten sein müssen, um überhaupt Fahndungstauglichkeit zu erlangen. Der ADFC Frankfurt ist in dieser Angelegenheit bereits an die zuständige Polizeibehörde herangetreten und hat um Überarbeitung des Formulars gebeten.

Dass die Anzeige eines Diebstahls nicht umsonst sein muss konnte ich im vergangenen Jahr feststellen: auf einer Facebook-

Party waren meiner Tochter Handtasche samt darin befindlicher Wertgegenstände gestohlen worden. Von der Anzeige des Diebstahls hatte ich mir eigentlich nichts versprochen. Eher ging es mir darum, meiner reichlich aufgelösten Tochter das Gefühl zu vermitteln, dass wir gegen das ihr widerfahrene Unrecht etwas unternehmen. Die „Onlinewache“ kannte ich damals auch noch nicht. So verbrachten wir einen nicht unerheblichen Teil des Vormittags auf der Polizeidienststelle bei einem netten, jungen Polizisten, der mit Stolz und großer Sorgfalt die „erste Diebstahlsanzeige in meiner beruflichen Laufbahn“ aufnahm. Diesen Gang zur Polizeiwache hatte ich damals unter der Rubrik „zwecklos, aber Erlebnis mit gutem Unterhaltungswert“ abgehakt. Zur großen Überraschung erhielten wir jedoch einige Monate später einen Anruf

unserer Polizeidienststelle. Bei einer Wohnungsdurchsuchung waren Kamera und iPod meiner Tochter gefunden worden. Aufgrund der Seriennummern, die wir bei der Anzeige angegeben hatten, konnten beide identifiziert und eindeutig zugeordnet werden. Natürlich war die Freude groß, als wir die Gegenstände wieder in Empfang nehmen konnten! Auf meine Frage an die freundliche Polizistin, was denn gewesen wäre, wenn wir nicht zur Anzeige gekommen wären, bekam ich die Antwort: „Wir hätten dem Täter nicht nachweisen können, dass es sich um Diebesgut handelt und hätten ihm die Gegenstände wieder zurückgeben müssen“.

Fazit: Wenn mal wieder etwas gestohlen werden sollte – was ich natürlich nicht hoffe – werde ich in jedem Fall wieder eine Anzeige erstatten. Dann „gehe“ ich allerdings zur „Onlinewache“. *Sigrid Hubert*

Radsport



Rennräder · Rahmen  
Radsportbekleidung  
Werkstattservice  
Ersatzteile  
Damen- und Herrenräder  
Kinderräder

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

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

- **Zweirad Ganzert GmbH**  
Mainzer Landstraße 234,  
Galluswarte  
(siehe Anzeige Seite 11)  
www.zweirad-ganzert.de
- **Radsporthaus Kriegelstein**  
Am Bahnhof (FFM-Höchst)  
(siehe Anzeige Seite 7)  
www.radsporthaus-kriegelstein.de
- **Per Pedale**  
Adalbertstraße 5  
(siehe Anzeige Seite 15)  
www.perpedale.de
- **Radschlag**  
Hallgartenstraße 56  
(siehe Anzeige Seite 15)  
www.radschlag.de
- **Sondergeld**  
Rödelheimer Straße 32  
(Am Schönhof)  
www.vespa-frankfurt.de
- **Storck oHG**  
Alexanderstraße 2  
www.fahrrad-storck.de
- **Fahrradhaus Wagner**  
Woogstraße 21  
(siehe Anzeige Seite 23)  
www.fahrradwagner.de
- **Internationaler Bund/  
Bike Point**  
Autogenstraße 18  
www.internationaler-bund.de
- **Main Velo**  
Alt-Harheim 27  
(siehe Anzeige Seite 19)  
www.mainvelo.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:** Sigrid Hubert, Wehrhart Otto (wo), Brigitte Rebna (br),  
Michael Samstag (ms), Peter Sauer (ps);  
ADFC Main-Taunus: Holger Küst (hk), ADFC Hochtaunus: Stefan Pohl (sp)  
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:** werbung@adfc-frankfurt.de

**Vertrieb:** Elke Bauer e.bauer@web.de,  
Sabine Mrugalla mrugalla.sabine@t-online.de, Wolfgang Pischel

**Auflage:** 3.700

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

**Redaktionsschluss** für die Mai/Juni-Ausgabe 2013: 30.4.2013  
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

## Leser BRIEFE

### Falsche Piktogramme in der Wilhelm-Leuschner-Straße?

Im Heft Nr. 1 2013 sind auf den Seiten 2 und 3 Fahrrad-Piktogramme zu sehen. Längliche Piktogramme, damit sie von Auto-Fahrern besser erkannt werden können! Das funktioniert aber nur in Fahrtrichtung! Die Piktogramme sind aber um 90 Grad verdreht auf die Spur aufgebracht worden. Für wen also sind diese Piktogramme gedacht? Wer ist für diesen Fehler verantwortlich? Wer kann das korrigieren lassen? Da ich nur mit Tandems unterwegs bin (das Piktogramm zeigt ja ein Normalrad), werde ich – vorsichtshalber – lieber weiterhin mitten auf der Auto-Fahrspur fahren.

Mit einem freundlichen Augenzwinkern: Ivo Koch, Tandemclub

Lieber Ivo Koch, wer ganz genau hinschaut (noch genauer als Sie, noch viel, viel genauer) kann mit einiger Mühe erkennen, dass nur dieses eine Piktogramm „verkehrt“ angebracht ist. Alle weiteren Piktogramme auf dem Radstreifen sind in der von Ihnen bevorzugten Drehung auf die Straße aufgebracht. Das „falsche“ Piktogramm steht an einer Einmündung, um die aus dem Hof eines großen Hotels kommenden Autolenker vor solchen wie Sie und mich zu warnen. Denn wir sind, das wissen gerade Sie als Tandempilot wahrscheinlich am besten, oft schneller als vermutet.

Peter Sauer

### Radstreifen auf der Alten Brücke (Leserbrief Ausgabe 1/2013, Seite 20)

Ich kann bestätigen, dass Autofahrer nach der Anlage eines Angebotsstreifens knapper überholen. Ich habe diese Beobachtung bei der Anlage des Angebotsstreifens auf der Eckenheimer Landstraße gemacht. Hielten die Autofahrer vorher zumeist ausreichend Abstand beim Überholen, so änderte sich das Verhalten nach Anlage des Angebotsstreifens und in der Regel wird seitdem nicht mehr mit ausreichendem Abstand überholt; ich

denke das rührt daher, dass die weiße Linie als Revierbeschränkung wahrgenommen wird. Der Unterschied zwischen Radweg und Angebotsstreifen ist nach meiner Beobachtung nur einem Bruchteil der Auto- und Radfahrer bekannt. Sowohl auf der Eckenheimer Landstraße als auch auf der alten Brücke hätte Tempo 30 mehr für den Radverkehr und die Verkehrssicherheit gebracht. Ralf Th. Pietsch (Alltagsradler und ADFC-Mitglied)

## „Spezi“ am 27./28. April

Im südpfälzischen Germersheim gibt es wieder „Spezielles“ rund ums Fahrrad zu bestaunen und auszuprobieren: Die 18. Internationale Spezialradmesse zeigt mit über 100 Ausstellern Alltagstaugliches und Abgefahrenes auf Rädern. In drei Hallen und auf einem großen Freige-lände finden sich Liegeräder, Elektroräder, Falträder, Tandems, Velomobile, Lastenräder, Reha-Mobile, Sonderkonstruktionen und Zubehör. Einen Messeschwerpunkt bilden E-Bikes mit Sattel und Sessel. Ein hochkarätiges Rahmenprogramm mit spannenden Vorträgen und Reiseberichten rundet die Schau ab. [www.spezialradmesse.de](http://www.spezialradmesse.de)



Foto: Spezialradmesse



## Ältestes Haus in Frankfurt

### 110 Jahre Fahrrad Thöt

Es ist eine Frankfurter Institution wie die Kleinmarkthalle, in der das Familienunternehmen Fahrrad Thöt sich über zwei Etagen ausdehnt. Dieses Jahr feiert der älteste Fahrradladen sein 110jähriges Jubiläum. 1903, als Carl Thöt das Traditionshaus begründete, war Opel noch ein bedeutender Fahrrad-Hersteller und hatte sich erst ein Jahr zuvor am Bau eigener Autos versucht. Neben Fahrrädern wurden jahrzehntelang auch Kinderwagen verkauft, später gar Rasenmäher und Tennisschläger. Am Ende nicht recht erfolgreich, so dass die Familie Imgram das Haus übernahm und sich wieder auf Fahrräder konzentrierte.

„Viele unserer Kunden haben hier ihr erstes Kinderrad bekom-

men und kaufen heute für ihre Enkel ein“, sagt Bärbel Imgram über ihre große Stammkundschaft in der Hasengasse. Auf über 800 Quadratmetern stehen ständig 750 Räder aller Art zur Auswahl in dem gewaltigen Keller unter der Kleinmarkthalle. Und noch mal genauso viele sind abrufbereit auf Lager. Im Erdgeschoss breitet sich neben dem Laden die große Werkstatt aus. Der Service „morgens gebracht – abends repariert“ sorgt in der City-Lage für reichlich Kundschaft.

Zum Jubiläum hat Thöt drei eigene Fahrräder herstellen lassen. Neuerdings werden auch Pedelecs verliehen. Und gefeiert wird auch, mit einem Stand auf dem Großen ADFC Radler-Fest im Mai. (wo)



Begleitet von Vorstandsmitgliedern konnte Peter Schepko im Römer den Ehrenbrief des Landes Hessen in Empfang nehmen. Foto: Eckli Wolf

## Ehre, wem Ehre gebührt

### Peter vom Infoladen

Am liebsten hätte er sich vor dem Gang in den Römer gedrückt. Da soll ihm in einer würdevollen Feier im Limpurg-Saal der Ehrenbrief des Landes Hessen überreicht werden, eine hohe Auszeichnung ehrenamtlicher Arbeit. Ihm, der bescheiden und unauffällig im Hintergrund dafür arbeitet, dass der Infoladen des ADFC Frankfurt so gut läuft. Doch seine Freunde haben Hans-Peter Schepko an der Hand genommen, damit er sich an diesem Februartag einmal in den Vordergrund traut.

1981, als Peter mit 21 Jahren im ADFC aktiv wurde, war Multitasking noch ein Fremdwort. Seitdem – also 32 Jahre lang – beschafft, bedient und repariert er alles, was zu unserer Geschäftsstelle gehört: Computer, Telefon, Kopierer. Mit seinem legendären „Infomobil“, einem auffaltbaren Fahrradanhänger, ist er seit 29 Jahren auf vielen Straßenfesten aktiv. Er pflegt unsere Mitgliederdatenbank und macht regelmäßig Kundendienst im Infoladen. Und einmal im Jahr nimmt er eine Woche Urlaub für sein Meisterstück: er gestaltet das Tourenprogramm.

Peter wird jetzt sagen, hört schon auf mit der Lobhudelei. Das tun wir jetzt auch. Aber es musste mal gesagt werden, dass Menschen wie er den ADFC ehren. (wo)

**Kinderräder  
Jugendräder**



**Mountainbikes  
Rennräder  
Crossräder**



**Trekkingräder  
Stadträder**



**WINORA**

**HAIBIKE**

**STAIGER**

**VICTORIA**

**CONTOURA**

**Exklusiver  
Stützpunkt für:**

ride a smile.   
e.Bikes by Winora

**SINUS**

**E-Räder  
Pedelecs**



**Beratung  
Service  
Ersatzteile  
Zubehör  
Helme  
Bekleidung**





**Waveboard "The Wave"**  
Das Original  
von **Street Surfing**



**www.FahrradWagner.de**

**Woogstr. 21**  
**60431 Frankfurt-Ginnheim**  
**Tel.: 069-95294844**

**Öffnungszeiten:**  
Montag - Freitag:  
9:00 - 12:00 & 15:00 - 18:30 Uhr  
Mittwoch Nachmittag geschlossen  
Samstag:  
9:00 - 13:00 Uhr

**Fahrradhaus  
Wagner**

