

Schöneres Frankfurt – leider nicht barrierefrei

Am Bahnhof Rödelheim sollen Rampen durch Aufzüge ersetzt werden

Barrierefreiheit ist eine gute Sache. Seit einiger Zeit ist der Begriff in aller Munde. Leider halten die Planungen oft nicht, was die Planer versprechen. Absurd wird es aber, wenn die einschlägigen Richtlinien zur Gestaltung barrierefreier Kreuzungsbauwerke zur Rechtfertigung mangelnder Barrierefreiheit ins Feld geführt werden.

Die bisherige Diskussion schränkte das Thema viel zu stark auf Behinderte ein, vorwiegend solche im Rollstuhl, ergänzt allenfalls noch um Mütter mit Kinderwagen. Der Kreis der Betroffenen ist aber viel größer. Die negativen Folgen dieser engen Perspektive zeigen sich unter anderem in der Tatsache, dass in den städtischen Plänen immer häufiger von allen nutzbare Rampen durch ebenso kostenträchtige wie anfällige, aber platzsparende Aufzüge ersetzt werden. Die Nachteile werden zugunsten fragwürdiger städtebaulicher Vorteile in Kauf genommen.



Man muss sich nur einmal das Gedränge und Geschubse an den Aufzügen in Deutschlands Bahnhöfen anschauen, um zu verstehen, dass mangelnde Barrierefreiheit nicht nur ein Problem von Behinderten ist. Reisende mit Gepäck, Menschen mit Kinderwagen, Radfahrer und Radfahrerinnen, aber auch ältere Menschen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit zählen über die „klassischen“ Behinderten hinaus zu den potentiellen Nutzern. Aufzüge sind diesem Ansturm nicht gewachsen, zumal, wenn sie – aus welchen Gründen auch immer – des öfteren stillstehen. Gerade Rollstuhlfahrer/innen sind aber bei Ausfall des Aufzuges auf befahrbare Alternativen angewiesen. Sie können sich nicht mal eben eine Treppe herauf- oder hinunterschleppen.

Ist schon an den Zugängen zu Bahnhöfen / Bahnsteigen das Feh-

len befahrbarer Rampen für viele Menschen mit großen Belastungen verbunden, zeigt sich die ganze Menschenfeindlichkeit einer solchen Planung erst richtig dort, wo Unter- oder Überführungen als Ersatz für beschränkte Bahnübergänge im Zuge wichtiger Stadtteilverbindungen geschaffen werden. Der Kreis der Betroffenen ist hier zwangsläufig viel größer, da er nicht auf Reisende beschränkt ist. Aufzüge sind in diesen Fällen die denkbar schlechteste Lösung, da ihre Beförderungskapazität auf Grund zahlreicher Einschränkungen (Geschwindigkeit, Größe, Sicherheitsvorschriften, Anfälligkeit für Vandalismus und technisches Versagen) zwangsläufig sehr gering ist.

Eine Gruppe, die immer wieder massiv von dem geschilderten Problem betroffen ist, sind radfahrende Menschen. Sie stehen mit ihren Anforderungen durchaus auch für

In Zukunft nur noch Treppen und Aufzüge? – Rampe am Südausgang des Bahnhofs in Rödelheim

Foto: Fritz Biel

andere Gruppen, denn eine fahrradfreundliche Gestaltung kommt im allgemeinen auch den anderen Betroffenen zugute. Einerseits ist die Nutzung des Fahrrades dringend erwünscht, andererseits werden die Belange des Radverkehrs bei der Anlage von Unter- oder Überführungen noch immer zu häufig ignoriert (siehe Kasten Seite 4).

Geradezu idealtypisch lässt sich die zu beobachtende Fehlentwicklung an den Plänen für den Umbau des Rödelheimer Bahnhofs aufzeigen. Im Zuge der Stationsentwicklungsplanung (STEP) des RMV soll nicht nur der Bahnhof saniert werden, sondern auch die vorhandene Unterführung umgebaut und die unmittelbare

weiter auf Seite 3

Adressfeld

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

www.adfc-Frankfurt.de



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

ADFC Frankfurt am Main e.V.

Vorstand: Uwe Hofacker, Jürgen Johann, Klaus Konrad, Anne Wehr

Kassenwart: Jean Coquelin

ADFC Frankfurt am Main e.V. und Infoladen:

ADFC Frankfurt am Main, Fichardstraße 46, 60322 Frankfurt am Main

☎ 069/94 41 01 96 · Fax: 069/94 41 01 93

www.ADFC-Frankfurt.de, Kontakt@adfc-frankfurt.de

Öffnungszeiten:

Montag-Freitag: 17.15 - 19.00 Uhr

Samstag (März – Okt.): 11.00 - 13.00 Uhr

Kontoverbindung:

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

Kontakte für die Arbeitsgruppen

Redaktion FRANKFURT aktuell:

Ralf Haselhorst

Anzeigen: Michael Samstag
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

AG Kartographie:

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

AG Technik: Ralf Paul

technik@adfc-frankfurt.de

AG Touren: Johannes Wagner,

Jürgen Johann

touren@adfc-frankfurt.de

AG Verkehr: Verkehrspolitischer

Sprecher: Fritz Biel

verkehr@adfc-frankfurt.de

AG KlauNix: Alfred Linder

klaunix@adfc-frankfurt.de

AG WWW: Fritz Biel, Oliver Ram-

stedt, Michael Samstag, Eckehard Wolf

www@adfc-frankfurt.de

Infoladengruppe: Gisela Schill

info@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen:

Bockenheim/Westend:

Christina Romeis

Frankfurt-West:

Christian Kümmerlen

Nordwest: Petra Honermann

E-mail, Telefon, Fax

Fritz Biel

FritzBiel@adfc-frankfurt.de

☎ ISDN 069/52 95 74

PC-Fax: 069/95 29 73 53

Jean Coquelin ☎ 069/45 99 17

Bertram Giebeler

Bertram.Giebeler@adfc-frankfurt.de

☎ 069/59 11 97

Ralf Haselhorst

Ralf.Haselhorst@adfc-frankfurt.de

☎ 0 61 71/97 94 19

Lothar Hennemuth

Lothar.Hennemuth@adfc-frankfurt.de

☎ 069/49 68 94

Uwe Hofacker ☎ 069/57 00 97 18

Petra Honermann

☎ 069/51 68 26

Jürgen Johann

Juergen.Johann@adfc-frankfurt.de

☎ 069/76 29 28

Klaus Konrad

Klaus.Konrad@adfc-frankfurt.de

☎ 069/30 61 55

Fax: 069/30 85 28 79

Christian Kümmerlen

☎ 069/30 27 95

Alfred Linder

Alfred.Linder@adfc-frankfurt.de

☎ 069/95 15 84 24

Fax: 069/52 04 08

Ralf Paul ☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

Wolfgang.Preisung@adfc-frankfurt.de

☎ 069/75 84 96 80

Oliver Ramstedt

Oliver.Ramstedt@adfc-frankfurt.de

☎ 069/46 52 63

Christina Romeis

Christina.Romeis@adfc-frankfurt.de

☎ 069/74 84 68

Michael Samstag

Michael.Samstag@adfc-frankfurt.de

☎ 069/61 87 33

Fax: 069/61 72 44

Gisela Schill ☎ 069/670 11 14

Johannes Wagner

Johannes.Wagner@adfc-frankfurt.de

☎ 069/47 77 27

Anne Wehr

Anne.Wehr@adfc-frankfurt.de

☎ 069/59 11 97

Eckehard Wolf

Eckehard.Wolf@adfc-frankfurt.de

☎ 069/95 78 00 92

Fax: 069/95 78 00 93

Editorial

Bologna Centrale: Mühsam mühsen die Räder aus dem Regionalzug auf den niedrig liegenden Bahnsteig an Gleis 3 gehievt werden. Der Anschlusszug fährt fahplanmäßig von Gleis 1. Weit und breit keine Rampe, kein Aufzug auf diesem Großstadtbahnhof. Also zweimal je ca. 40 kg Fahrrad mit Gepäck in diversen Taschen und Säcken eine Treppe hinunter, eine Treppe hinauf. Überraschend wird der Anschlusszug von Gleis 1 kurzfristig auf Gleis 3 verlegt. Wieder, jetzt mit erhöhtem Tempo (und Adrenalinspiegel), folgt ein gewaltiger Kraftakt treppab, treppauf, um den einfahrenden Nachtzug zu erreichen. Es gelingt, und es muss gelingen – denn am folgenden Tag muss unbedingt die Arbeit an FRANKFURT *aktuell* beginnen, wenn das Heft termingerecht erscheinen soll.

Aber wie groß ist die Überraschung, als der gerade heimgekehrte, noch mit Schweißspuren des nächtlichen Bologneser Kraftaktes gezeichnete Layouter den Aufmachertext für das aktuelle Heft sieht – barrierefrei! Abbau von Ram-

pen an S-Bahnhöfen! Ungläubig werden die Schweißränder betrachtet, ungläubig die Kratzer an Armen und Beinen, entstanden bei orthopädisch nicht ganz einwandfreier nächtlicher Bezwingung diverser Treppen unter großer Last. Abbau von Rampen? Schlechte Idee!

Aber es gibt auch gute Ideen: Wer kann, sollte mal im Juni mit dem Velo in Italien urlauben. Milde Temperaturen, hohe Berge, freundliche Menschen und unproblematische Radmitnahme in Regionalzügen. Für die Rückfahrt wird dann allerdings ein Bahnhof mit Aufzügen oder Rampen empfohlen.

Inzwischen ist das Zelt wieder verpackt, sind die Fahrradtaschen geleert, und FRANKFURT *aktuell* wird wahrscheinlich pünktlich erscheinen. Da ist dann wieder Zeit, sich wichtigen Dingen zu widmen – man denke nur an die große französische Schleife.

Allen, die ihren Urlaub noch vor sich haben (und das ist ja irgendwie immer der Fall), viel Spaß dabei wünscht

Peter für das Redaktionsteam

Inhalt

- 1** Schöneres Frankfurt – leider nicht barrierefrei
- 2** Editorial, Kontakte
- 5** Eschersheimer Landstraße: Startschuss für Radstreifen
- 6** Wahlen zum Bundesvorstand. Aufruf zum Vorlauf
Fahrradcodierung nicht mehr in der Nikolaikirche
- 7** Schach den Dieben! Gemeinschaftsarbeit in Ginnheim
- 8** Luxembourg trifft Frankfurt. Luxemburger Bahnradler in Hessen
„Unechten“ Sackgassen eine kleben?
- 9** Termine, Treffpunkte, Ortsbeiräte
- 10** Das Fahrrad-Klima in Bad Vilbel
Eine Oase nicht nur im Sommer. „Knoche“ in „Massem“
- 11** Großer Andrang bei der ersten Codieraktion 2004 in Bad Vilbel
Hochtaunuskreis: Radweg im Köpperner Tal
- 12** Hochtaunuskreis: Kreis-Radroutennetz und Ausschilderung
- 13** Per Rad zum Zeppelin nach Bad Homburg
- 14** Was der Infoladen so zu bieten hat... Diesmal: Baden-Württemberg
- 15** Südhessen jetzt größer. Neue Radwanderkarten im Detailmaßstab
- 16** Der Saar-Radweg. Für Tourenradler mit Genuß-Ambitionen
- 17** Spontanreise nach Mallorca ■ Kleinanzeigen
- 18** Leserbriefe
- 19** Leserbriefe ■ Impressum
- 20** Touren, Aktionen, Codierungen
Täglich Tour de France im Mal Seh'n. Höllentour



Keine Schönheit, aber benutzbar – vorhandene Rampe auf der Nordseite
Foto: Fritz Biel

Fortsetzung von Seite 1

Umgebung des Bahnhofs städtebaulich aufgewertet werden. Noch im Frühjahr 2003 hatte das Stadtparlament einen Magistratsbericht zum Stand der Planungen durchgewunken (B 262/03). Den anhängenden Plänen konnte man entnehmen, dass die bislang vorhandenen Rampen in Zukunft wegfallen und den zahlreichen Passanten nur noch Treppen und Aufzüge zur Verfügung stehen sollen. Die Unterführung dient nicht nur dem Zugang zu den S-Bahn-Gleisen (bislang ausschließlich über Treppen), sondern stellt seit dem Wegfall des Bahnübergangs die einzige Verbindung zwischen den durch die Bahnlinie zerschnittenen beiden Teilen Rödelheims im Zuge der früheren Hauptstraße dar. Zwar wurde am anderen Ende des Bahnhofs damals eine neue Unterführung gebaut. Deren Benutzung bedeutet aber für Radfahrer einen erheblichen Umweg und ist angesichts des starken Autoverkehrs und fehlender Radwege eher eine Zumutung.

Spät, aber hoffentlich nicht zu spät, setzte im Herbst letzten Jahres sowohl im Ortsbeirat als auch im Stadtparlament ein Umdenken ein. Auf Antrag der SPD (NR 1139/03) wurde der Magistrat mit der Zustimmung aller Fraktionen aufgefordert, „zu prüfen und zu berichten, wie im Rahmen der Umbaumaßnahmen am Rödelheimer Bahnhof ermöglicht werden kann, dass zusätzlich zu den geplanten Fahrstühlen an beiden Zugängen zu der Unterführung

Rampen eingerichtet werden können.“ Der Ortsbeirat 7 verabschiedete eine gleichlautende Anregung (OA 1400/03). Die Antwort des Magistrats liegt seit einigen Tagen vor. Im Bericht B 349 vom 24.5.2004 begründet der Magistrat ausführlich, warum er Rampen ablehnt. Da es sich nicht um einen Einzelfall handelt, erscheint es lohnend, sich mit den Argumenten genauer auseinanderzusetzen

Alle nachfolgend kursiv gesetzten Texte sind, so weit nichts anderes vermerkt, Zitate des Magistratsberichts B 349/04.

Mit StVV-Beschluss § 4448 vom 24.06.1999 wurde die Vorplanung zum *mobilitäts-behindertengerechten Umbau des Bahnhofes Rödelheim* beschlossen.

Das ist zweifellos richtig.

Nach dieser Vorplanung sind alle Zugänge zur Unterführung und zu den Bahnsteigen in Form von normalen Treppenläufen vorgesehen. Zudem wurden für die *mobilitätseingeschränkten Personen, ältere Personen und Personen mit Kinderwagen bzw. mit Fahrrädern 3 Aufzüge eingeplant, sodass auch dieser Personenkreis alle Bahnsteige und beide Stadtteile Rödelheims barrierefrei erreichen kann.*

Dieser Einschätzung des Magistrats muss klar widersprochen werden. Die Erfahrungen mit vorhandenen Aufzügen zeigen eindeutig, dass diese Planung keineswegs als barrierefrei gelten kann.

Aufzüge fallen nicht gerade selten aus. Bis zur Wiederinbetriebnahme bleibt dann nur der Weg

über die Treppen. Dasselbe gilt für den Fall der Verstopfung.

Die Aufzüge sind im allgemeinen zu klein. Sie sind nur für wenige Menschen ausgelegt. Fahrräder passen oft nur schräg hinein, im besten Fall zwei, vorausgesetzt sie sind nicht zu stark beladen. Schon der gleichzeitige Transport eines Fahrrads und eines Kinderwagens ist meist unmöglich, dasselbe gilt für Fahrrad und Rollstuhl. Mitbenutzer fühlen sich durch Radfahrer im selben Aufzug bedrängt, haben Angst vor Verschmutzung ihrer Kleider.

Die Aufzüge sind zu langsam. Jeder, der regelmäßig gezwungen ist, in der Schlange davor zu warten, bis er endlich an der Reihe ist, kann das bestätigen.

Die drei Aufzüge stehen keineswegs parallel zur Verfügung, bieten also keine erhöhte Transportkapazität. Im Gegenteil: Jeder Passant, der nicht die Treppen nehmen kann (oder will), muss zwei Aufzüge hintereinander benutzen, Staus davor eingeschlossen.

Für alle, die sich gezwungen sehen, wegen des Andrangs trotz Mobilitätseinschränkung die Treppen zu benutzen, sind die Aufzüge ein Ausfall.

Die Planung ist mit allen städtischen Ämtern und mit allen Beteiligten abgestimmt. Die baureife Planung und die Kostenermittlung ist im Prinzip abgeschlossen. Die Finanzierungsverhandlungen mit den an der Maßnahme Kostenbeteiligten wie RMV, DB AG und dem Land (Zuwendungsgeber) wurden auf dieser Vorplanungsgrundlage geführt und sind soweit abgeschlossen. Der neueste Planungsstand wurde am 06.05.2003 dem OBR 7, am 02.06.2003 dem Ausschuss für Planen und Bauen und am 03.06.2003 dem Verkehrsausschuss vorgestellt. Gegen die Planung der Maßnahme wurden keine Einwände erhoben.

Was auch immer der Grund ist, warum weder der Ortsbeirat noch die Stadtverordneten ihre Einwände frühzeitig formuliert haben: Eine Fehlplanung wird nicht dadurch richtiger, dass die Betroffenen dazu lange geschwiegen haben. Angesichts der Vielzahl zu beurteilender Vorlagen kann es schon einmal passieren, dass die

negativen Auswirkungen einer Planung unterschätzt werden. Was im Einzelfall als Kompromiss noch tragbar erscheint, gewinnt im Kontext weiterer Planungen mit gleichem Tenor ein anderes Gewicht. Vor allem aber gilt: Eine Fehlplanung von heute ist die Altlast von morgen.

Fakt ist: Sowohl Stadtverordnete als auch Ortsbeiräte haben zwischenzeitlich ihre Einwände formuliert und entsprechende Beschlüsse gefasst. Nicht ob, sondern „wie im Rahmen der Umbaumaßnahmen am Rödelheimer Bahnhof ermöglicht werden kann, dass zusätzlich zu den geplanten Fahr- ➤

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt/Main e.V.

■ Per Pedale

Leipziger Straße 4
(siehe Anzeige S. 8)
www.perpedale.de

■ Radschlag

Hallgartenstraße 56
(siehe Anzeige S. 19)
www.radschlag.de

■ Landkarten Schwarz

Eckenheimer Landstraße 36
(siehe Anzeige S. 18)

■ Storck oHG

Alexanderstraße 1

■ Fahrradhaus Wagner

Woostraße 21
(siehe Anzeige S. 6)
www.fahrradwagner.de



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Volkmar Gerstein

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

ADFC Bundesverband e.V.

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

» stühlen an beiden Zugängen zu der Unterführung Rampen eingerichtet werden können“ – so lautete ihr Prüfungsauftrag an den Magistrat. Was im Bericht B 349 zu Papier gebracht wurde, beschränkt sich im wesentlichen darauf, zu begründen, warum der Magistrat die Beschlüsse der Volksvertreter nicht für sinnvoll hält.

Die Forderungen, neben den geplanten Aufzügen und Treppen noch zusätzliche Rampen an den Unterführungseingängen vorzusehen, haben folgende Auswirkungen:

1. Der Platzbedarf einer Rampe (Längsneigung 6 %; Zwischenpodeste 1,5 %; Dh = 5,10 m) würde durch die erforderliche Rampenlänge von ca. 105 m (s. Darstellung Anlage 2) eine – ebenfalls vom Ortsbeirat gewünschte – Nutzung des Platzes auf der Ostseite (Baruch-

Baschwitz-Platz) als Marktplatz unmöglich machen.

2. Um die Rampe mit ihrer erforderlichen Länge auf dem Baruch-Baschwitz-Platz unterbringen zu können, muss sie zweimal um 180° gewunden werden. Dies führt dazu, dass die Rampenanlage extrem unübersichtlich wäre und ein neuer Angstraum entstehen würde.

3. Eine Rampe entsprechend der Anregung OA 1400 auf der Westseite unterzubringen (Anlage 1), unter Verzicht auf eine Treppe, wäre aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse und der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Bushalteeinlage nur in Parallellage zu den Gleisen möglich. Dies setzt voraus, dass die DB AG weiteres Bahngelände im Gleisbereich zur Verfügung stellt. Die Fußgänger würden in eine abseitige Lage geführt, wovon abzusehen ist.

Die in den einschlägigen Richtlinien geforderte maximale Längsneigung von Rampen bezieht sich auf Situationen, in denen kein Aufzug zur Verfügung steht. Dies ist am Bahnhof Rödelheim nur ausnahmsweise der Fall, nämlich dann, wenn ein Aufzug streikt. Es wäre zwar wünschenswert, die optimalen Rampen auch in diesem Fall vorzusehen, doch darf dies keineswegs zum Vorwand genommen werden, sich einer angepassten Lösung, wenn nötig auch mit stärkerer Längsneigung, zu verschließen. Jeder Rollstuhlfahrer, der vor einem ausgefallenen Fahrstuhl steht, wird dafür dankbar sein, dass er seinen Weg trotzdem fortsetzen kann – wenn auch im Einzelfall mit Unterstützung hilfsbereiter Mitmenschen. Nicht zu reden von all jenen, die eine – wenn auch etwas steilere – Rampe dem Warten vor dem Aufzug oder dem mühsamen Aufstieg über die Treppe allemal vorziehen.

Eine Aufzulösung mit zusätzlichen Rampen ist jedenfalls barrierefreier als eine reine Aufzulösung. Der Magistrat sollte also damit aufhören, ausgerechnet die Richtlinien zur Barrierefreiheit gegen eine Lösung mit größerer Barrierefreiheit ins Feld zu führen. Guten Willen vorausgesetzt, sollte eine solcherart optimierte Planung die Anlage von Rampen ermöglichen, die die Gesamtplanung nicht beeinträchtigen.



Platz genug für eine Rampe – Brombeerbiotop auf der Südseite des Bahnhofs



Schrittempo für Radfahrer auf dem Bürgersteig – Straßentunnel am anderen Ende des Rödelheimer Bahnhofs

Fotos: Fritz Biel

5. Durch die Anordnung von zusätzlichen, möglicherweise beheizten oder überdachten Rampen unter Beibehaltung der Aufzüge würden Mehrkosten von zirka 1,4 Mio Euro entstehen. Während der Bauausführung wären aufwendigere Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Fußgängerverkehrs nötig. Dies würde weitere Mehrkosten verursachen.

Eine Lösung, die für mehr Menschen bessere Barrierefreiheit bietet, sollte nicht an den Kosten scheitern, zumal eine für Radfahrer auch befahrbare Unterführung zusätzliche Finanzierungswege eröffnet. Da die Kostenschätzung des Magistrats von einer Rampenlänge von 105 Meter ausgeht, relativiert sich die Aussage zu eventuellen Mehrkosten. Eine Verkürzung der Rampen verringert auch die Kosten. Die Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit ist

sowieso unumgänglich (siehe auch B 262/03). Inwieweit der Bau zusätzlicher Rampen hier Mehrkosten verursachen soll, erscheint zumindest nicht auf den ersten Blick plausibel.

6. Eine Bezuschussung der Kosten für zusätzliche Rampen unter Beibehaltung der Aufzüge erfolgt nicht durch das Land. Förderfähig sind entweder nur Rampen oder nur Aufzüge. Die entstehenden Mehrkosten müssten von der Stadt getragen werden. Ein Budget im Haushalt und Mittel aus der Stellplatzablöse sind hierfür nicht vorgesehen bzw. verfügbar.

Die Verbindung ist Bestandteil einer in der Radverkehrskonzeption vorgesehenen stadtteilverbindenden Fahrradrouten im Verlauf der Westerbachstraße / Radiostraße. Die Führung einer Fahrradrouten durch zwei Aufzüge verbietet sich dem verständigen Planer »

Schlechte Beispiele

Die Planung für den Umbau des Bahnhofs Rödelheim ist nicht der erste Versuch des Magistrats, notwendige Rampen einzusparen.

Unterführung Westbahnhof

Schon vor einigen Jahren hat das Stadtparlament die Pläne des Magistrats zum Umbau des Westbahnhofs (M 212/01) abgesegnet, obwohl am Westausgang keine befahrbaren Rampen vorgesehen waren. Zitat: „Die untersuchte Rampenlösung am westlichen Tunnelzugang stellte sich als städtebaulich unbefriedigend und zu teuer heraus.“

S-Bahn-Station Frankfurter Berg

Im Sommer 2003 hat die Planung für die S-Bahn-Station am Frankfurter Berg das Stadtparlament ohne die dringend nötige Korrektur passiert. Die Pläne zur Verknüpfung der U-Bahnlinie U5 mit der S-Bahn sehen zwar die Aufschüttung eines acht Meter hohen Damms vor, den Bau von Rampen am nördlichen Ende hielt der Magistrat aber „aus stadtgestalterischen Gesichtspunkten nicht für vertretbar“ (B 334/03). (fb)

➤ eigentlich von selbst. Insofern sollte die Anlage von Rampen eigentlich selbstverständlich sein. Da die örtliche Situation keine behindertengerechte Ausführung der Rampen zulässt, wie der Magistrat in seinem Bericht dargelegt hat, ist die zusätzliche Anordnung von Aufzügen in diesem Fall leider nicht zu umgehen. Es ist kaum vorstellbar, dass sich das Land diesen Argumenten verweigert.

7. Die bislang erarbeitete Planung müsste überarbeitet werden, was mit erheblichen Planungsmehrkosten verbunden wäre. Bislang beteiligt sich der RMV zu 50 % an den Planungskosten für den Umbau des Bahnhofes Rödelheim. Voraussichtlich wird sich der RMV an den Planungsänderungskosten nicht beteiligen, da diese zusätzlichen Rampen nicht als ein Bestandteil des STEP-Programms gewertet werden können. Somit hätte die Stadt diese zusätzlichen Planungskosten alleine zu tragen.

Wie dargelegt, wird die Beurteilung der Umbauplanung des Rödelheimer Bahnhofs ausschließlich unter dem Aspekt des Öffentlichen Nahverkehrs den Anforderungen an eine wichtige stadtteilverbindende Unterführung nicht gerecht. Entsprechend der seit 1992 gültigen Leitplanung für den Radverkehr hätte die Fahrradroute in den Planungen berücksichtigt werden müssen. Dies ist nicht geschehen. Schon aus diesem Grund wäre eine Nachrüstung von Rampen früher oder später erforderlich. Die Ergänzung der vorliegenden Pläne um die erforderlichen Rampen ist zum jetzigen Zeitpunkt allemal günstiger zu haben als eine spätere Nachrüstung. Für die Planung von Fahrradroutes stehen die erforderlichen Finanzierungsinstrumente zur Verfügung.

8. Das zurzeit laufende Plangenehmigungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt (EBA) müsste gestoppt werden und auf der Grundlage der neuen Planung neues Baurecht geschaffen werden. Hierfür müsste nach Vorliegen einer neuen Planung ein Planänderungsverfahren eingeleitet werden.

9. Die vorgenannten Umplanungen, Abstimmungen der Neuplanung und die erneuten Finanzierungsverhandlungen mit allen

Beteiligten, das Ergänzen oder Neustarten des Baurechtsverfahrens würde erhebliche Zeit in Anspruch nehmen. Der bislang auf der Grundlage der jetzigen Planung anvisierte Baubeginn der Baumaßnahme (Anfang 2005) kann dann in keinem Fall mehr eingehalten werden. Ein Realisierungszeitpunkt dieser zusätzlichen Rampen kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

Dies war den Antragstellern sicher bekannt. Das Stadtparlament hat den Antrag der SPD trotzdem einstimmig beschlossen. Anstatt auftragsgemäß zu prüfen, wie im Rahmen der Umbaumaßnahmen zusätzliche Rampen ermöglicht werden können, versucht der Magistrat eine Drohkulisse aufzubauen, die die Stadtverordneten davon abhalten soll, auf der Umsetzung ihres Beschlusses zu bestehen. Es wäre hingegen seine Aufgabe gewesen, darzulegen, wie die geforderte Ergänzungsplanung in die vorhandene Planung eingearbeitet werden kann, ohne die Gesamtplanung mehr als unvermeidbar zu verzögern.

10. Es ist nicht auszuschließen, dass der Zuwendungsgeber, bedingt durch die Baubeginnverschiebung, andere Prioritäten setzt und diese Maßnahme (auch wegen der beim Land begrenzten GVFG-Mittel) langfristig zurückstellen könnte.

Welche Maßnahmen im Bereich der Stadt Frankfurt durch das Land gefördert werden, liegt, so weit die Projekte den Förderkriterien entsprechen und den der Stadt zugeordneten Finanzrahmen nicht sprengen, erfahrungsgemäß weitgehend in der Hand der Stadt selbst. Ein als förderungswürdig erachteter Umbau eines wichtigen Bahnhofs verliert nicht deshalb an Bedeutung, weil ein Fehler in der Planung noch rechtzeitig vor Baubeginn korrigiert wird. Eine spätere Nachrüstung der erforderlichen Rampen zur Verwirklichung der Fahrradroute dürfte dem Zuwendungsgeber sehr viel schwerer zu vermitteln sein.

Aus den dargelegten Gründen hält der ADFC die Integration von befahrbaren Rampen in die vorliegende Planung nicht nur für dringend erforderlich, sondern auch mit vertretbarem Aufwand für machbar.

Fritz Biel

Eschersheimer Landstraße: Startschuss für Radstreifen



Radweg statt Parkstreifen – Baustelle zwischen Fellnerstraße und Eschenheimer Tor

Foto: Tom Orłowski

Pünktlich wie die Maurer sind sie angerückt, die Straßenbauer. Seit dem 15.6. wird auf der Eschersheimer Landstraße gebaut. Ende des Jahres wollen sie fertig sein und wenn sie abgerückt sind, wird eines der wichtigsten Projekte für den Radverkehr endlich Wirklichkeit sein – ein Radstreifen, der auf der Eschersheimer Landstraße stadteinwärts die Lücke schließt zwischen dem Ende des bestehenden Radwegs an der Bremer Straße und der Innenstadt.

Fast zehn Jahre ist es her, dass die ersten Pläne vorgelegt wurden. Die hatten allerdings aus der Perspektive des Radverkehrs ein gravierendes Manko: Der geplante Radstreifen sollte noch vor dem Eschenheimer Tor enden, der kritische Bereich um den Turm weiter ausgeklammert bleiben. Der entschiedene Widerstand nicht zuletzt des ADFC führte dann zum Umdenken. Die im Januar 1998 vom Stadtparlament beschlossene Planung (M 221/97) enthielt nicht nur einen durchgehenden Radstreifen bis zur Einmündung der Schillerstraße, sondern brachte mit der Berücksichtigung eines Überwegs zwischen der Eschenheimer und der Bockenheimer Anlage den Durchbruch für eine oberirdische Verbindung zwischen den Wallanlagen.

Darüber hinaus werden mit der Umsetzung dieser Planung die Voraussetzungen geschaffen für die Anbindung der Fahrradroute Eschersheim-Innenstadt, deren Vorplanung (M 92/03) im letzten Jahr vom Parlament abgeseget

wurde. Die Pläne sehen einen kurzen Radstreifen im Verlauf des Anlagenrings quer über die Einmündung des Oeder Wegs und die Eschersheimer Landstraße vor, der die Öffnung des unteren Oeder Wegs für den Radverkehr in Richtung Eschenheimer Tor ermöglicht.

Mit der Fertigstellung des Radstreifens in der Eschersheimer Landstraße wird auch die Lücke in der Fahrradroute Nordweststadt-Innenstadt geschlossen, die stadteinwärts bislang an der Wolfsgangstraße endete. Ein wichtiger Baustein dazu wurde in den letzten Wochen im Rahmen des Programms zur Öffnung der Einbahnstraßen gesetzt. Seit kurzem kann man als Radfahrer von der Hansaallee aus stadteinwärts die Eschersheimer Landstraße auf kürzestem Weg erreichen. Mit dem Ende der Baumaßnahme auf der Eschersheimer Landstraße werden dann, vier Jahre nach der Einweihung dieser Fahrradroute, endlich alle Voraussetzungen gegeben sein, um auch die wegweisende Beschilderung anzubringen. (fb)

Wahlen zum Bundesvorstand

Aufruf zum Vorlauf

Auf der Bundeshauptversammlung (BHV) am 06./07. November 2004 in Stuttgart ist der ADFC-Bundesvorstand neu zu wählen. Sitzungsgemäß besteht er aus

- dem/der Bundesvorsitzenden,
- zwei stellvertretenden Bundesvorsitzenden,
- dem/der Schatzmeister/in
- und bis zu sechs Beisitzer/n/innen,

die Vorstandsaufgaben auf bestimmten Teilgebieten wahrnehmen.

Dem am 06. Mai 2002 gewählten Vorstand gehören Karsten Hübener als Vorsitzender, Ulf Keutmann und Mario Mohr als stellvertretende Vorsitzende, Stephan Fieberitz als Schatzmeister und Katrin Rhode als Beisitzerin an.

Nach der Geschäftsordnung für die BHV setzt der Hauptausschuss (HAS) einen Personalausschuss ein, der vor jeder Wahl eines Bundesvorstands prüft, inwieweit die Kandidaten dem vom HAS vorgegebenen Anforderungsprofil entsprechen, und der BHV darüber berichtet.

Der HAS hat den bayerischen ADFC-Landesvorsitzenden Dr. Dietmar Habermeier beauftragt, das nachfolgende, zu veröffentli-

chende Verfahren hierfür vorzubereiten:

- Einsetzung des Personalausschusses in der HAS-Sitzung am 19./20. 06.2004
- Eingang von Bewerbungen oder abgestimmten Vorschlägen für Kandidaturen, die in das Verfahren einbezogen werden, bis zum 16.08.2004 per Post, Fax oder e-Mail bei Dr. Dietmar Habermeier (Spätere Kandidaturen sind dadurch nicht ausgeschlossen.)
- Einladung der Kandidaten und Kandidatinnen der 36. Kalenderwoche zu den Gesprächen mit dem Personalausschuss am 25./26.09.2004
- Versand der Unterlagen für die BHV mit der Information über die Ergebnisse in der 41. Kalenderwoche.

Interessenten schicken bitte ihre Bewerbungen zum genannten Termin an Dr. Dietmar Habermeier. Für Fragen stehen er und die Vorstandsmitglieder gerne zur Verfügung.

Kontakt und Bewerbungsanschrift: Dr. Dietmar Habermeier, Obere Karlstraße 3, 91054 Erlangen, Tel. und Fax 09131/26965, dietmar.habermeier@web.de

Fahrradcodierung nicht mehr in der Nikolaikirche

Vergeblich werdet ihr in diesem Heft Codiertermine im Keller der Nikolaikirche suchen. Sie sind bis auf weiteres ausgesetzt, sie hatten nur geringen Zuspruch. Unter <http://www.hessen.adfc.de/fahrradcodierung/angebote.html#termine> findet Ihr die jeweils aktuellen Termine. Frankfurt aktuell veröffentlicht sie regelmäßig unter „Touren, Aktionen, Codierungen“, zwangsläufig nicht ganz so brandaktuell wie die homepage. Ab Juli werden wir verstärkt das Licht der Öffentlichkeit suchen und abwechslungsweise bei Händlern, Polizeirevieren und Gaststätten unseren Codierservice anbieten. Die aktuellen Gespräche mit Fahrradhändlern und Polizei signalisierten, dass Codierung durchaus nachgefragt wird. Wir boten die Ausgabe von Codiergutscheinen an, die beim ADFC einzulösen sind. Die Reaktion mehrerer Händler war positiv: ja, wir machen mit. Setzt sich das Modell durch, ist bei unseren Aktionen mit wesentlich besserem Zuspruch zu rechnen. Was hindert uns nun, im gesamten Stadtgebiet Codieraktionen durchzuführen? Schlicht und einfach: mangelndes Personal. Denn für jede dieser

Aktionen brauchen wir wenigstens drei MitarbeiterInnen, wollen wir Flagge zeigen und Kompetenz beweisen. Mit drei absoluten Neulingen (Heike, Stella und Heiko) starteten wir am 5.6. unsere erste derartige Veranstaltung im Hof der Ginnheimer Schreinerei Abt + Mendl. Siehe hierzu den Beitrag „Schach den Dieben“ auf Seite 7. 30 Räder in vier Stunden zeigen deutlich, dass das Modell funktionieren kann. Binnen einer halben Stunde war das Team voll arbeitsfähig und hatte zueinander gefunden. Dass es auch Spaß machte, beweist die spontane Bereitschaft der drei, auch in Zukunft gelegentlich wieder zur Verfügung zu stehen. Das gute Gelingen feierten wir mit einem geselligen Abendessen zu Lasten der Codierkasse. Wer hat Lust, in einem kompetenten Team regelmäßig oder hin und wieder mit zu arbeiten? Ich verspreche, es wird abwechslungsreich und nicht trocken sein, wir werden Erfolg und Spaß haben und die Geselligkeit wird nicht zu kurz kommen.

Bitte ruft mich an: 069-95158424 oder schreibt mir per e-mail klaunix@adfc-frankfurt.de.

Alfred Linder

Fahrradhaus Wagner
Familientradition seit 1929

WINORA
create your own bike
MODULAR SYSTEM
CALVIN
Diamondback

WHEELER
VICTORIA
CONWAY

Wooogstrasse 21
60431 Frankfurt am Main/Ginnheim
Tel.: 069-95294844
Fax: 069-95294856

oder im Internet unter:
www.FahrradWagner.de

Alle Namen und Logos sind eingetragene Markenzeichen der jeweiligen Hersteller

Offnungszeiten:
Montag bis Freitag:
von 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr sowie
von 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr
Mittwoch nachmittag geschlossen
Samstag von 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr

Schach den Dieben!

Gemeinschaftsarbeit in Ginnheim



FEIN-Arbeit

Fotos: Rainer Mai

Am 5. Juni hat ein ganzes Team versucht, die Chancen für „weiß“ zu verbessern. Die Arbeitsgruppe KLAUNIX hat eine große Codieraktion durchgeführt, organisiert vom Bettenstudio dormiCIEL auf dem Hof der Schreinerei Abt & Mendl in Ginnheim. Von 11 bis 15 Uhr hat Alfred Linder mit Hilfe der Stadtteilgruppe Nordwest sowie Unterstützung von Peter Schepko und Rainer Mai pausenlos graviert, so dass nun 30 Räder mehr mit dem Code verziert sind. Nebenbei konnten die Aktiven 4 neue Mitglieder begrüßen. Die Aktion zeigt,



Viele halfen

dass die Zusammenarbeit von Ehrenamtlichen und Gewerbe für alle Teile Vorteile bringen kann.

Die Schreinerei betreibt auch einen Schlüsseldienst; so hatte Volkmar Mendl die Idee, bei der Gelegenheit Fahrradschlösser fachmännisch zu testen. ABUS sponserte ein kleines Sortiment

„Opfer“-Schlösser, und auch die kürzlich bei Aldi und ZEG im Sonderangebot erhältlichen „Sicherungsobjekte“ wurden einer hochnotpeinlichen Prüfung unterzogen. Zugegeben, es war nicht immer fair, so mit Hebelschere, Seitenschneider und Trennschleifer die Wahrheit abzufragen. Das „Panzerkabelschloss“ von Aldi (€ 2,49) erwies sich als folienummanteltes Blech mit Drahtseil innen drin. Auch das ZEG Spiralschloss zu € 4,99 gab spontan auf. Von den getesteten widerstand das ABUS Bügelschloss Buffo (€ 22,50) am längsten. Sicher ist ein Schloss aus der GRANIT-Serie (€ 47,50 bis € 152) noch solider – hier darf man vertrauen: mehr Preis = mehr Leistung. Aber nicht nur die Schlösser wurden hart geprüft: ein ganz solider Seitenschneider hat beim Schloss-Knack-Versuch ebenfalls die Seele ausgehaucht – und das an einem normalen Kettengliederschloss.

Fazit: ein solides Schloss kann 10 % eines hochwertigen Fahrrads kosten. Es schützt dann aber auch recht gut, falls man es richtig benutzt. Wer das Vorderrad an einen festen Gegenstand anschließt, muss sich nicht wundern, wenn (nur) das später noch da ist.

Praktische Klick-Halterungen und sichere Funktion moderner Schlösser lassen uns eigentlich auch vorm Bäcker keine Ausrede mehr. Vorderrad und Rahmen gehören mit einem Pfosten, Geländer o.ä. zusammengesgeschlossen.

Wenn dann trotzdem der Klauer mit der Scher' ... Hoffentlich FEIN-codiert und P&P-versichert. Mehr dazu unter <http://www.hessen.adfc.de/fahrradcodierung/angebote/html#termine> und www.pundpgmbh.de. Beim Versicherer „Bike-ASSekuranz“ zahlen ADFC-Mitglieder 8 % Jahresprämie auf die Versicherungssumme, Nichtmitglieder 9 % (jeweils + 16 % Versicherungssteuer). Für FEIN-codierte Räder gibt's 10 % Rabatt.

Die Codierung hat ein recht einfaches Prinzip. Niemand muss sich registrieren lassen in einer Datenbank, die gerade dann den Zugriff verweigert, wenn sie hilfreich wäre. Denn die einzelnen Bausteine des Codes sind amtlich bekannt und

bei Behörden auch anderweitig im Einsatz.

Es muss nicht immer Fahrrad sein: codieren kann man fast alles, was einem lieb und teuer ist. Wird ein codierter Gegenstand (Rad oder nicht Rad) aufgefunden, ist die öffentliche Versteigerung nicht mehr Endstation. Was sich im Diebeslager findet, lässt sich anhand Codierung leicht zum rechtmäßigen Eigentümer zurückführen. Guten Glaubens kaufen kann man ein geklautes, codiertes „Gebrauchtes“ kaum. Sehr selten passen Hausnummer und Initialen eines Flohmarkt- oder EBAY-Händlers zum gravierten Code. Ein Anfangsverdacht kann einfach erhärtet werden. Bekanntlich ist es nicht möglich, an gestohlenem Gut Eigentum zu erwerben – gleich welchen Preis man dafür bezahlt.

Freya Linder

Informationen aus erster Hand:
Gutes Liegen - Gesunder Schlaf Baby- und Kinderbett
Sa., 28.8., 15-17.30 Sa., 4.9., 15-16.30
Wo? Nachbarschaftszentrum Ginnheimer Hohl 14 HH
Wie man sich bettet, so liegt man
Di., 28.9. 19-21.30 Uhr
Volkshochschule Galluspark
(Vortr. 3001-23)

Sensana - schlafen
Das empfindsamste Schlafsystem der Welt



Schöpfen Sie Kraft und Energie
aus einem rundherum gesunden Schlafplatz

Betten-Fachberatung in aller Ruhe
dormiCIEL Betten

T. 069/53 32 53
Raimundstr. 24, Ffm.-Ginnheim - www.dormiciel.de



Luxembourg trifft Frankfurt

Luxemburger Bahnradler in Hessen

Begonnen hat das Ganze eigentlich simpel. Jean Klein von der „Letzburger Velos Initiative“ (LVI) hat per E-Mail beim ADFC Frankfurt nach einem Routentipp vom Hauptbahnhof in die Wetterau gefragt. Mit einer Gruppe wollte er auf den Spuren alter Bahnstrecken von Frankfurt aus den Vulkanradweg und Trassen im Westerwald abfahren.

Die Anfrage landete bei mir und nach längerem Überlegen empfahl ich die „Hohe Straße“ (Der Niddauerweg ist am Vatertag nicht ratsam). Da ich auch ein wenig Schienenvirus in mir habe, beschloss ich spontan mitzufahren. Die Tour war insgesamt gelungen. Übernachtet wurde in Bett&Bike Betrieben. Über Ostheim ging es in Richtung Glauburg, wo der Vulkanradweg beginnt. Das ursprüngliche Ziel, das Schlosshotel in Gedern, war leider ausgebucht. So führte

die erste Etappe bis zum Niedermooser See. Das dortige Quartier bot hervorragendes Essen und schöne Zimmer. Am Folgetag konnten Gore&Co einem ausgiebigem Test unterzogen werden, es regnete nur einmal. So beschlossen wir, nur bis Lauterbach zu fahren und uns für die letzten Kilometer nach Grünberg der Bahn anzuvertrauen. Unser Quartier, das Sporthotel in Grünberg, verfügt über ein ausgewachsenes Hallenbad (25 m Becken) und ein gutes Restaurant.

Am nächsten Tag ging es zunächst per Bahn nach Herborn, um von hier auf den Spuren der Westerwaldbahn nach Driedorf zu wandeln. Ganz kann man der Trasse eigentlich nicht folgen (abschnittsweise geht es schon – haben es ein andermal probiert, ist aber nur mit gefedertem MTB und dornenfesten Reifen und Klamotten sinnvoll). Ein Teil der Trasse ist aber ein echter Radweg geworden,

hier ist auch das Foto entstanden.

Leider ist der Weg nicht durchgehend geführt, die weitgehend abgebaute Strecke wäre dafür geeignet. So ging es dann auf Landstraßen weiter in echter Westerwald-Manier (auf und nieder – immer wieder) weiter.

Danach sollte sich unser Weg der ehemaligen Kerkertalbahn anschließen (eine Stichstrecke, die in Kerkerbach auf die Lahntalstrecke mündet).

Der befahrene Abschnitt der Kerkertalbahn war eher enttäuschend. Es ist ein Rad- und Fußwanderweg, der nur selten der Trasse folgt und vom Untergrund eher anspruchsvoll zu fahren ist. Zudem sind die mikroskopisch kleinen Beschilderungen in der Natur nur schwer auszumachen. Bei Runkel trennte ich mich von der Luxemburger Gruppe und fuhr per Bahn zurück nach Frankfurt. Die Fahrt Lahn abwärts



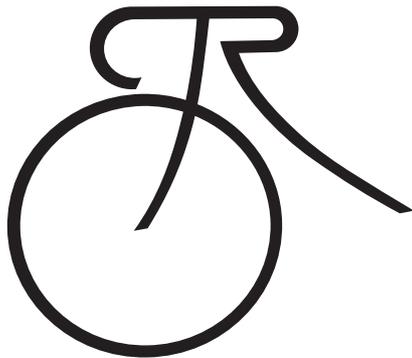
Luxemburger Radler mit Frankfurter Unterstützung auf der ehemaligen Trasse der Westerwaldbahn.
Foto: Jürgen Johann

bis Koblenz am nächsten Tag reizte mich nicht.

Insgesamt war es sehr unterhaltsam, sich mit Leuten auszutauschen, die mit ähnlichen Problemen wie wir in einem anderen Land kämpfen (Internet: www.lvi.lu). Vielleicht können wir ja im kommenden Jahr mit der LVI eine Mehrtagesfahrt organisieren – dies wäre ein Beitrag zu „Europa leben“. Auf der Homepage sind jedenfalls einige interessante Fahrten zu finden.

Wer nun auf den Vulkanradweg neugierig geworden ist, studiere das Frankfurter Tourenprogramm: Es finden noch einige Fahrten auf diesem schönen Wege statt.

Jürgen Johann



radschlag

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

www.radschlag.de
info@radschlag.de

„Unechten“ Sackgassen eine kleben?

Manchmal ist eine Straße als Sackgasse ausgewiesen, aber für Radfahrer und Fußgänger geht es am Ende der Gasse weiter, z. B. auf Fußwegen, durch Drängelgitter etc. Der örtlich versierte Mensch kennt sich aus, der Fremde weiß hier nicht, ob es irgendwie weitergeht. Um diesen Missstand aufzuheben, sollte man sich für eine entsprechende Kennzeichnung beim in diesem Fall zuständigen Ortsbeirat einzusetzen. Wer nicht weiß, wer zuständig an dieser Stelle ist, kann sich auch elektronisch an buergerberatung@stadt-frankfurt.de (am Besten mit 'cc' an verkehr@adfc-frankfurt.de) wenden, diese leitet es dann weiter. Es ist auch möglich, ein entsprechendes Sackgassenschild um einen Aufkleber zu ergänzen (erhältlich beim

ADFC). Allerdings kann dies von den Behörden als „Amtsmaßnahme“ gesehen werden und mögliche Konsequenzen nach sich ziehen. Die Ansichten sind vielfältig: Auch wenn dies kein offizielles Schild gemäß STVO ist, wird es in vielen Städten geduldet. Im Ausland, z.B. Dänemark, ist es sogar offiziell. Vielleicht kommen wir ja auch noch zu einer „Legalisierung“.

Bezug über

e-Mail:
bestellung@radort-bremen.de
oder info@radort-bremen.de
oder postalisch oder per Telefon:
Eva Koprek
ADFC radort bremen
Bahnhofsplatz 14 a
28195 Bremen
Fon (0421) 794 795 11
Fax (0421) 70 11 59

TERMINE

Mo.	19.07.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	19.07.	VS	Vorstandssitzung
Di.	20.07.	R	Redaktionsteam
Mi.	21.07.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	21.07.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Do.	29.07.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Fr.	30.07.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	02.08.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	16.08.	T	Technik-Stammtisch
Mi.	18.08.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	18.08.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	23.08.	VS	Vorstandssitzung
Di.	24.08.	R	Redaktionsteam
Do.	26.08.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Fr.	27.08.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	30.08.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	13.09.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	13.09.	T	Technik-Stammtisch
Mi.	15.09.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	15.09.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Di.	21.09.	R	Redaktionsteam
Fr.	24.09.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	27.09.	T	Technik-Stammtisch
Do.	30.09.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend

TREFFPUNKTE

BW	19.30	Kneipe „Pielok“, Jordanstraße 3 U4/U6/U7, Straba 16 „Bockenheimer Warte“
NW	19.00	Bistro Restaurant Free Climber, Ginnheimer Straße 47 (Sport-Fabrik) Bus 34 „Sophienstraße“
R	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3, „Grüneburgweg“
T	19.30	„Im Hinterhof“, Egenolffstraße 17 Straba 12 „Rothschildallee“ Bus 32 „Günthersburgallee“
V	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
VS	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
W	19.30	Zum Goldenen Löwen, Unterliederbach, Liederbacher Str. 60 a Bus 57, „Unterliederbacher Markt“

FAHRRAD-REPARATUR-WORKSHOPS

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

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
17. Juli	Christof Beschoner	51 79 88
31. Juli	Udo Müller	4 69 15 12
28. Aug.	Ralf Paul	4 94 09 28
11. Sept.	Lars Langefeld	97 98 14 77

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

SERVICE-RAD



... der Universität Frankfurt am Campus Westend am Grüneburgweg

(ps)

ORTSBEIRÄTE

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

OBR 1 (Bahnhof/Gallus/Innenstadt)	31.08., 28.09.
OBR 2 (Bockenheim/Kuhwald/Westend)	06.09.
OBR 3 (Nordend)	09.09.
OBR 4 (Bornheim/Ostend)	31.08., 28.09.
OBR 5 (Niederrad/Oberrad/Sachsenh.)	10.09.
OBR 6 (Goldstein/Griesheim/Höchst/Nied/Schwanheim/Sindlingen/Sossenheim/Unterliederbach/Zeilshcim)	31.08., 28.09.
OBR 7 (Hausen/Industrie-/Praunheim/Rödelheim/Westhausen)	31.08., 28.09.
OBR 8 (Heddernheim/Niederursel/Nordweststadt)	02.09., 30.09.
OBR 9 (Dornbusch/Eschersheim/Ginnheim)	09.09.
OBR 10 (Berkersheim/Bonames/Eckenheim/Preungesheim)	31.08., 28.09.
OBR 11 (Fechenheim/Riederwald/Seckbach)	30.08., 27.09.
OBR 12 (Kalbach)	03.09.
OBR 13 (Nieder-Erlenbach)	31.08., 28.09.
OBR 14 (Harheim)	06.09.
OBR 15 (Nieder-Eschbach)	03.09.
OBR 16 (Bergen-Enkheim)	31.08., 28.09.

Das Fahrrad-Klima in Bad Vilbel

Eine Oase nicht nur im Sommer „Knoche“ in „Massem“



von Links: Landschaftsbrücke: So aufwändig wünscht man sich's für alle Radrouten; Radweg Massenheim – Dortelweil West: Der Kontrast unweit der Landschaftsbrücke; Poller: Frisch gesetzte Radlerfalle an der Bahnunterführung

Gemeinsam mit dem BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) veranstaltete unsere Ortsgruppe am Samstag, den 15. Mai 2004 eine verkehrspolitische Radtour durch Bad Vilbel. Zum wiederholten Male wollten wir die Gegebenheiten für Radfahrer und andere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer inspizieren und bei problematischen Situationen Lösungen erarbeiten.

Bedauerlicherweise fand von den hierzu eingeladenen Vertretern der Stadtverwaltung und den Parteien lediglich Klaus Arabin von der SPD Zeit und Muße, teilzunehmen. Schwerpunkte der Befahrung waren der Schöllberg, die frühere B3 zwischen Dortelweil und Bad Vilbel sowie der Bereich Landschaftsbrücke / Nordumgehung zwischen Dortelweil und Massenheim.

Unser Befund zum Schöllberg: Der Kreuzungsbereich an der Berliner Straße / Friedrich-Ebert-Straße stadteinwärts und der oft in der falschen Richtung benutzte Radstreifen bilden nach wie vor Gefahrenpunkte für Radfahrer. Wir haben die Stadtverwaltung in der Vergangenheit des Öfteren darauf hingewiesen. Um dies abzumildern, schlagen wir einvernehmlich mit dem BUND folgendes vor: Stadteinwärts wird ein Warnschild aufgestellt, welches vor der besagten Kreuzung auf Radfahrer hinweist. Zusätzlich wird auf der Linksabbiegerspur zur Berliner Straße eine Markierung angebracht. Auf dem Straßenverlauf bis zum Südbahnhof wird ein so genannter Schutzstreifen, der im Gegensatz zum Radfahrstreifen von anderen Ver-

kehrsteilnehmern mitbenutzt werden kann, angebracht. Der bereits existierende Radfahrstreifen in Richtung Heilsberg wird durch Piktogramme (Richtungspfeile) und Beschilderung deutlicher als Einrichtungsradweg gekennzeichnet.

Was die frühere B3 zwischen Dortelweil und Bad Vilbel, die Friedberger Straße, angeht, so sollte die durch die hessische Landesregierung verursachte Zeitverzögerung beim Bau eines Zweirichtungsradweges genutzt werden, um die bisherige Planung noch einmal zu überdenken. Vor allem die zahlreichen Ein- und Ausfahrten an der linken Seite der Friedberger Straße (zwischen Büdinger Straße und Nordbahnhof) sprechen für Radwege an beiden Seiten. Außerdem sollte der zukünftige Lückenschluss des Radroutenverlaufs in Nord-Süd-Richtung entlang der ehemaligen Bundesstraße verlaufen. Diese ist im Gegensatz zur Alternativroute über den Nordbahnhof und die Dieselstraße (Kopfsteinpflaster!) eine direkte Verbindung.

So begrüßenswert der Bau der Landschaftsbrücke über die Nordumgehung auch ist, hier springt die Diskrepanz zwischen dem Aufwand für dieses Bauwerk und dem Zustand der anderen Wege ins Auge. So ist beispielsweise der Verbindungsweg zwischen Dortelweil West und Massenheim an der westlichen Seite der neuen B3 mit Schlaglöchern übersät.

Weiterhin fiel auf: Das Anbringen eines schwarzen Pollers an der noch existierenden Bahnunterführung unweit der Kläranlage lässt an Trapper und Fallensteller gegenüber Radfahrern denken. Ebenfalls

stachen die unzureichenden Bordsteinabsenkungen in der Huizener Straße am Abzweig zur Tennisanlage und in der Konrad-Adenauer-Allee sowie die weiterhin sehr restriktive Auslegung der Freigabemöglichkeit von Einbahnstraßen unangenehm ins Auge.

Es gibt jedoch auch Positives zu berichten: Die Fahrradabstellanlagen (zum Beispiel in der Innenstadt und am Freibad), die neue Rampe am Kurpark oder die mittlerweile gut ausgebaute Zufahrt von der Büdinger Straße zum Niddauerweg sind gelungene Maßnahmen.

Dem ADFC und dem BUND liegt es fern, die Stadt Bad Vilbel als besonders radfahrerunfreundlich zu bezeichnen. Wenn man allerdings die Belange unserer Umwelt (zum Beispiel Klimaschutz!) ernst nimmt, müssen andere Fortbewegungsmöglichkeiten als das Kfz stärker gefördert werden. Das Fahrrad muss als gleichwertiges Verkehrsmittel und nicht nur als Spiel- und Trimm-dich-Gerät angesehen werden. *Monika Mischke, BUND, und Wulfhard Bäumlein*

Ein erster Erfolg

Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe durften wir zur Kenntnis nehmen, dass die städtische „Fallensteller-Fraktion“ aus dem Tiefbauamt intern gezügelt wurde. Der von uns monierte Poller wurde zwischenzeitlich gegen ein besser sichtbares, rot-weißes Exemplar ausgetauscht, das an einer verträglicheren Stelle neu angebracht wurde. Hin und wieder lohnt es sich also doch, im Interesse der Radfahrer auf die Stadtverwaltung einzuwirken. *Wulfhard Bäumlein*

Wer im Sommer im Nordosten Frankfurts per Rad zugange ist, findet im beschaulichen Ortskern von Bad Vilbel-Massenheim eine authentische Gaststätte mit einer 120-jährigen Tradition.

Wer sich an Pizza, Gyros und Kebab übergessen hat, ist im seit 1884 bestehenden „Knoche“ mit seinem Apfelweingarten gut aufgehoben. Die Speisekarte beinhaltet solide und schmackhafte hessische und süddeutsche Küche zu durchaus moderaten Preisen.



Apfelwein statt Caipirinha: der „Knoche“

Besonders stolz ist man auf den hausgekelterten Apfelwein, dessen Rohstoffe ausschließlich von Streuobstbeständen aus Wetterau und Vogelsberg stammen. Unter diesem Gesichtspunkt kann man ein gepflegtes Besäufnis getrost als praktizierten Naturschutz bezeichnen. Der Inhaber Manfred Wenzel, gebürtiger Sachsenhauser, verzichtet daher auf eine Bierzapfanlage. „Eine gute Apfelweirtschaft braucht kein Fassbier“, so sein Credo.

Der „Knoche“ verfügt über 25 Fahrradabstellplätze neben dem Wirtsgebäude. Geöffnet ist täglich ab 17 Uhr, sonn- und feiertags ab 12 Uhr extra für Radfahrer. Donnerstags ist Ruhetag.

Zum Knoche, Rathausstraße 4, 61118 Bad Vilbel, Ortsteil Massenheim, Tel. 06101 / 42563

Wulfhard Bäumlein

Radweg im Köpperner Tal

Das Köpperner Tal ist die einzige flache Verbindung vom Rhein-Main-Gebiet in das Usinger Land und hat für den Radverkehr schon jetzt eine entsprechende Bedeutung. Auch ein touristischer Weg wird im Köpperner Tal verlaufen: Die Erlenbach-Route soll das Usinger Land entlang des Erlenbaches an den Nidda-Radweg bei Bad Vilbel-Massenheim anbinden und diesen Radweg nutzen.

Gleichzeitig ist die Landesstraße sehr gut ausgebaut, weil sie das Usinger Land an die A5 (Abfahrt Friedberg) anschließt. Sie wird von Kfz mit hohen Geschwindigkeiten befahren, 120 km/h sind keine Seltenheit, kriminelle Überholmanöver an der Tagesordnung.

In dem für den Radverkehr wichtigsten Teilstück ab Köppern hat die Landesstraße einen benutzungspflichtigen Radweg. Dieser Radweg entspricht in mehreren Punkten nicht der Straßenverkehrsordnung, bleibt aber auch lange nach der Novelle der Straßenverkehrsordnung bestehen. Der 7 Kilo-

meter lange Radweg ist auf der Hälfte der Strecke mit ca. 1 Meter Breite viel zu schmal. Am Ende des Abschnittes (bei der Lochmühle) überquert der Radweg mit der L3041 zusammen den Erlenbach und verengt sich hierbei auf ca. 80 Zentimeter. Die Benutzungspflicht wird selbst an dieser Stelle nicht aufgehoben. An zwei Stellen besteht die Möglichkeit, noch ungesichert auf die Landesstraße zu wechseln. Leider erfährt man an diesen Stellen nicht, dass man es z.B. mit einem Kinderanhänger besser tun sollte, wenn man Beschädigungen vermeiden will.

Seit 1994 bemüht sich der ADFC erfolglos um eine Lösung. Weder wird eine geplante Brücke gebaut, noch der Weg verbreitert, noch die Leitplanke an der Brücke versetzt, obwohl die Landesstraße an dieser Stelle drei breite Spuren hat (eine davon ist eine Abbiegespur).

Nach der Novelle der Straßenverkehrsordnung habe ich daher als Privatperson Widerspruch gegen die bestehende Regelung eingelegt. Hier eine kurze Historie:

10.02.03: Widerspruch gegen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht

- Radweg auf weiten Strecken zu eng
- Engstelle im Bereich der Lochmühle
- Anregung zum Bau der schon seit Jahren geplanten Brücke über den Erlenbach

13.02.03: Zwischenbescheid des Amtes für Verkehrswesen (ASV) Frankfurt

- Ankündigung der Stellungnahme bis 25.02.03

25.03.03: Nachfrage

nach Stellungnahme des Amtes für Verkehrswesen (ASV) Frankfurt

08.05.03: Telefonat mit dem Amt für Verkehrswesen (ASV) Frankfurt

- Verweis auf die Stadt Friedrichsdorf

08.05.03: Telefonat mit der Stadt Friedrichsdorf

- Kennzeichnung als Fußweg mit „Rad frei“

- kein Ausbau des Radweges, keine separate Brücke im Bereich der Lochmühle

Eine schriftliche Mitteilung habe ich bis heute nicht. In einem Telefonat mit dem zuständigen ASV (natürlich auf meine Nachfrage hin) wurde mir mitgeteilt, man habe in Zusammenarbeit mit der Polizei die Benutzungspflicht aufgehoben.

Tatsächlich wurde das Problem anders gelöst: Etwa in der Mitte des Radweges im Köpperner Tal be-

steht bei der Taunusbahn-Brücke die Möglichkeit, auf die Straße aufzufahren. Hier verschwenkt der Radweg hinter einen breiten Brückenpfeiler, um ca. 50 Meter später wieder neben der Straße zu verlaufen. Vor der Brücke wurde das Schild „Gemeinsamer Fuß-/Radweg Ende“ aufgestellt, ca. 50 m weiter aber wieder ein blaues Schild „Radweg“ aufgestellt – und zwar so, dass es von dem Radweg-Ende-Schild aus eingesehen werden kann, aber eben 50 Meter benutzungspflichtiger Radweg fehlen. Ansonsten wurde nichts geändert, weder bezüglich der Breite des Weges, noch an der Engstelle der Brücke über den Erlenbach.

Ob damit die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben ist, bleibt mehr als fraglich. Das Thema wird weiter auf unserer Tagesordnung bleiben. *Stefan Pohl*



Engstelle an der Brücke über den Erlenbach in Richtung Wehrheim

Großer Andrang bei der ersten Codieraktion 2004 in Bad Vilbel

Gleich zum ersten Montagstermin in der noch jungen Saison kamen 16 Bürger ins Freizeitzentrum Bad Vilbel, um ihre Räder codieren zu lassen. Unser Technik-Team war somit gut ausgelastet.

Inzwischen codiert der ADFC Bad Vilbel im dritten Jahr Fahrräder mit der so genannten FEIN-Identifizierungsnummer und ist damit mittlerweile routiniert genug, um auch größeren Kundenzahlen gewachsen zu sein. Wir haben jeden ersten Montag bis zum September noch weitere Termine im Plan und hoffen, dass auch die künftigen Gelegenheiten noch von vielen Bad Vilbelern, Karbenern und Frankfurtern aus den nördlichen Stadtteilen genutzt werden, um ihr Rad diebstahlsicherer zu machen.

Mit seinen regelmäßigen Codieraktionen erfüllt der ADFC eine

wichtige Aufgabe und zeigt Präsenz in der Öffentlichkeit. Aufgrund der für die Codierung vereinnahmten Gebühren ist dieser Einsatz auch zur Kostendeckung von Nutzen – nicht nur für den ADFC, sondern auch für die Fahrradwerkstatt des Freizeitentrums. Erfreulich auch: An diesem Montag konnte unser Codier-„Guru“ Wulfhard Bäumlein zwei neue Mitglieder gewinnen.

Der letzte von insgesamt vier Terminen: 6. September, 18 – 20 Uhr, Efzet, Bad Vilbel, Saalburgstraße 1. *Armin Möller*

ADFC Bad Vilbel

Wulfhard Bäumlein
Tel. 0 61 01/1 26 07
Dr. Ute Gräber-Seißinger
Tel. 0 61 01/54 22 56
www.adfc-bad-vilbel.de



Zweirad
Schmidt

Alles fürs Zweirad mit
eigener Werkstatt und Service

Öffnungszeiten:
Mo., Di., Do., Fr.,
9-12.30 Uhr und 14-18 Uhr
Sa. 9-14 Uhr, Mi. geschlossen

Otto-Hahn-Straße 2
61137 Schöneck
Telefon 06187-5668
Telefax 06187-91536

seit 50 Jahren

Kreis-Radroutennetz und Ausschilderung

In enger Zusammenarbeit zwischen dem ADFC Hochtaunus und dem Leiter des Fachbereiches Umwelt und Naturschutz des Hochtaunuskreises wurde das Kreisradroutennetz erarbeitet. Das Netz soll touristischen Ansprüchen genügen, aber auch für den Alltagsradler nutzbar sein.

Auf der Basis dieses Entwurfs werden bereits erste Routen in Abstimmung mit den Kommunen ausgeschildert. Der Fachbereich Umwelt und Naturschutz des Hochtaunuskreises hat hierfür einen, momentan noch zu kleinen, Geldtopf zur Verfügung, aus dem bereits einige Schilder bezahlt wurden.

Grundlage ist ein Kreistagsbeschluss (Antragsteller B'90/GRÜNE), nachdem für den Hochtaunuskreis ein Radroutennetz erarbeitet werden soll. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Fachbereich Umwelt des Hochtaunuskreises, dabei soll explizit mit dem ADFC zusammen gearbeitet werden. Es sollen Fernrouten in Abstimmung mit Nachbarkreisen realisiert und eine kreiseinheitliche Beschilderung verwendet werden.

Aufgaben des ADFC Hochtaunus

Die Erstellung des kompletten Wegweisungskatasters für den Hochtaunuskreis übernimmt der ADFC, ebenfalls die Digitalisierung der Planungen auf Basis der TOP50 CD des Hessischen Landesvermes-

sungsamtes. Die Abstimmungen mit Nachbarkreisen und den Städten und Gemeinden wird weitgehend vom ADFC Hochtaunus durchgeführt, federführend bleibt der Hochtaunuskreis. Für das bisherige Engagement wurde der ADFC Hochtaunus bereits vom Kreistag in einem Antrag der CDU über alle Fraktionen hinweg gelobt.

Sachstand

Das Kreisradroutennetz ist festgelegt. Die Ausschilderungsziele sind auf Basis dieses Entwurfes komplett definiert.

Die Abstimmung mit den Nachbarkreisen hinsichtlich der Anschlüsse ist weitgehend erfolgt. Offen sind insbesondere die Verbindungen zu den Kreisen Rheingau-Taunus und Limburg-Weilburg.

Alle Gemeinden innerhalb des Kreises haben das komplette Netz in elektronischer Form zur Stellungnahme erhalten. Es gibt nur aus Wehrheim unverständliche Probleme mit der Wegführung. Die Stadt Friedrichsdorf hat ein vollständiges Kataster erstellt, mit der Kreisplanung abgestimmt und bereits mit der Ausschilderung auch der Kreisrouten begonnen. Für Usingen steht Geld im städtischen Haushalt für die Ausschilderung bereit. Das Kataster für Usingen ist im Entwurf bereits fertig gestellt, ca. 100 Standorte für Pfeilwegweiser und ca. 130 Standorte für Zwischenwegweiser sind erhoben. Kronberg, Glashütten, Grävenwiesbach und

Schmittchen haben kein eigenes örtliches Radwegekonzept und sind insofern unproblematisch. In Weilrod ist die Planung des Ortsnetzes bereits weit fortgeschritten, einer kompletten Ausschilderung ist man nicht abgeneigt. In Neu-Anspach wird das Kreisnetz auf dem vorhandenen Ortsnetz geführt, das komplette Kataster wird zurzeit ebenfalls vom ADFC ausgearbeitet – leider steht hier kein Geld bereit. Mit Königstein ist die Detailabstimmung erfolgt. Bad Homburg hat bereits ein lokales Netz ausgeschildert, es muss nur durch die überregionale Beschilderung ergänzt werden. Oberursel hat einige Routen ausgeschildert, die allerdings nicht 100%ig mit dem Kreisnetz übereinstimmen.

Das Netz wurde bereits am 5. Februar im Umweltausschuss des Hochtaunuskreises vorgestellt und wurde dort über Parteigrenzen hinweg sehr positiv aufgenommen. Der ADFC kam ebenfalls zu Wort und stellte sich den Fragen der Ausschussmitglieder. Für das Engagement des ADFC wurde erneut ein Lob ausgesprochen.

Inzwischen hat der Hochtaunuskreis seinen Web-Auftritt fertig gestellt. Unter der Rubrik „Freizeit und Erholung“ finden sich interessante und lohnende Hinweise zum Radroutennetz.

Probleme

Das größte Problem dürfte der finanzielle Aspekt sein. Nach einer groben Schätzung liegen die Gesamtkosten von Wegweisern, Pfosten und zahlreichen Zwischenwegweisern bei rd. 200.000 €, wobei etwa die Hälfte vom Kreis

getragen werden müsste, die andere Hälfte von den jeweils zuständigen Kommunen. Wenn das Land Hessen dieses Vorhaben bezuschusst, sieht es vielleicht erheblich günstiger aus. Hinsichtlich der Strecken gibt es wenig Probleme, weil überwiegend auf vorhandenen Wegen gefahren werden kann und ein Fokus auf dem touristischen Aspekt liegt, insbesondere im nördlichen Teil des Kreises. Obwohl die genannten Summen für die Ausschilderung sowie finanzielle Mittel für die touristischen Routen an Usa und Erlenbach nicht im aktuellen Kreishaushalt stehen, werden nach ADFC-Informationen die benötigten Gelder aufgebracht werden können. Wie wir aus verlässlicher Quelle wissen, steht der Landrat, Hr. Jürgen Banzer (CDU), hinter dem Konzept.

Aussichten

Der ADFC Hochtaunus wird das Wegweisungskataster fertigstellen und die Detailabstimmung mit den Nachbarkreisen durchführen. Damit kann dann eine erste Kostenschätzung vorgenommen und die Bezuschussung durch das Land Hessen geklärt werden. Gleichzeitig arbeiten wir daran, dass jede einzelne Gemeinde ein örtliches Netz plant, auf den Kreis zugeht und eine (unumstritten sinnvolle) gemeinsame Ausschilderung einfordert. Über die in Arbeit befindlichen Netze in Usingen und Friedrichsdorf hinaus sollen bald einige Themenrouten (Erlenbach-Radroute, Usa-Radroute) sowie Querverbindungen zum Weiltal und zum Limes-Radweg hergestellt werden.

Stefan Pohl

Radspport



**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

1. 8. 2004: Weiltal autofrei (Weilburg bis Mappesmühle!)

**Fördermitglieder
ADFC Usinger Land e.V.**
Fahrrad Becker Eschbach
Usinger Straße 61
61250 Usingen
fahrrad.becker@t-online.de

Feierabendtouren: Mittwochs um 18:30 Uhr. Startpunkt: Bürgerhaus Wehrheim, die Dauer beträgt etwa 90 Minuten.

ADFC Usinger Land e.V.

Neu-Anspach, Usingen,
Wehrheim
Postfach 12 19,
61269 Wehrheim
kontakt-adfc-usinger-land@arcor.de
<http://home.arcor.de/adfc-usinger-land/>
Fax 069 / 1330 6842 797
Vorsitzender: Stefan Pohl
Tel. 06081/95 87 12



Per Rad zum Zeppelin nach Bad Homburg

Am 2. Juli 1900 begann mit der ersten Fahrt des Zeppelins LZ1 auf dem Bodensee die Ära der „Fliegenden Zigarren“ – wie sie auch genannt wurden. Und am 6. Mai 1937 ging in Lakehurst das Luftschiff „Hindenburg“ beim Landemanöver in Flammen auf. 35 Menschen überlebten das Inferno nicht. Bis dahin war kein einziger Passagier bei Fahrten zu Schaden gekommen.

In dieser Zeit wurden 118 Luftschiffe gebaut. Die Anfangsphase war von großen Erfolgen, aber auch von vielen Misserfolgen bis zum totalen finanziellen Ruin von Graf Zeppelin geprägt. Aber die Begeisterung in der Bevölkerung (einschließlich Spendenaktionen) half ihm immer wieder zu einem Neuanfang. Zunächst wurden Zeppeline für Posttransporte (und auch für militärische Nutzung) verwendet. In 1924 wurde erstmals mit dem Luftschiff LZ126 eine Atlantiküberquerung durchgeführt. Danach wurden Zeppeline für die Passagierbeförderung eingesetzt. Die Hindenburg war dann der absolute Luxus: 72 Passagiere konnten mitfahren, es gab Schlafkabinen, ein Speisesaal und ein Passagierdeck. Mit einer Länge von 245 m und einem Durchmesser von 41,2 m war die Hindenburg das größte je gebaute Luftschiff.

In der Folgezeit nach dem Unglück in Lakehurst setzte sich immer mehr das Flugzeug als Transportmittel durch. Aber die

Idee, mit einem Luftschiff durch die Lüfte zu schweben, ist immer noch aktuell. In den letzten Jahren gab es 2 größere Entwicklungen im Luftschiffbau: der Cargolifter und der Zeppelin NT. Der Cargolifter wurde konzipiert, um große und sperrige Lasten bis 160 Tonnen zu transportieren. Der Cargolifter ist inzwischen jedoch „abgestürzt“, da der Firma in der Entwicklungsphase die finanzielle Puste ausgegangen ist. Der Zeppelin NT (NT steht für „Neue Technologie“) hat es aber geschafft: nach mehrjähriger Planungs-, Entwicklungs- und Erprobungsphase wurde die Zulassung für Passagierbeförderung erteilt.

Der Zeppelin NT ist für touristische Rundflüge ausgelegt. Seine Länge beträgt 75 m. Die Kabine hat Platz für 14 Personen, 2 „Mann“ Besatzung und 12 Passagiere. Im Herbst 2001 hat das 1. Luftschiff seinen regulären Dienst aufgenommen. Inzwischen sind 3 baugleiche

Luftschiffe vom diesem Typ gebaut worden.

Bad Homburg hat beim Zeppelin eine wichtige Rolle gespielt. Während des Aufenthalts von Kaiser Wilhelm II. wurde in Bad Homburg am 22. April 1910 eine Luftschiffparade abgehalten. Diese fand vor den Toren der Stadt in der Nähe des heutigen Kronenhofs statt. Als Erinnerung dieses Ereignisses findet dort alljährlich eine Zeppelinparade statt. Bereits im letzten Jahr war der Zeppelin NT zu Gast und hat Rundflüge über Frankfurt, Taunus und Rheingau durchgeführt.

In diesem Jahr ist er vom 3. bis 5.9.2004 in Bad Homburg stationiert. Aus diesem Anlass gibt es am **5.9.2004 eine Sonntagstour nach Bad Homburg**. Dort kann dann aus nächster Nähe das Starten und Landen beobachtet werden. Und der Kronenhof sorgt für das leibliche Wohl. Diese Tour war ursprünglich am 27.6.2004 geplant, aber

Zeppelin NT beim Landemanöver (links). Blick ins Cockpit, hier allerdings nicht über Frankfurt, sondern beim Flug über den Bodensee.

der Flugplan des Zeppelin NT wurde auf September geändert.

Das Besondere an der Radtour besteht darin, daß unter den Mitfahrern ein Rundflug für 1 Person über Frankfurt ausgelost wird! Deshalb ist die Tour auch kostenpflichtig (10 Euro pro Person). Wer Interesse an einem Rundflug mit dem Zeppelin NT hat, kann sich unter 0700 9377 2001 informieren.

Wichtiger Hinweis: bitte Personalausweis und Fotoapparat zur Radtour mitnehmen.

Radtour am 5.9.2004 ** „Zum Zeppelin nach Bad Homburg“, Abfahrt: 10:00 Uhr in Praunheim Kosten pro Teilnehmer 10,00 Euro. Beschreibung im Tourenprogramm unter 27.6.04

Michael Bunkenburg



Verkauf
Versand
Vermietung
Indiv. Radbau
Service

Fahrradscheune
Liege-, Touren- & Spezialräder

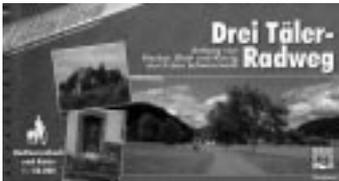
Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt
06101 48 9 58
www.fahrradscheune.de
info@fahrradscheune.de

Was der Infoladen so zu bieten hat...

Diesmal: Baden-Württemberg

„In Baden-Württemberg kann man einschlägiger Werbung zufolge alles außer Hochdeutsch. Da „alles“ auch Radfahren umfasst, wenden wir uns radführermäßig nach diversen Auslandsaufenthalten dem benachbarten Bundesland zu.

„Drei Täler-Radweg“, bikeline, 10,12 EUR, 1. Aufl. 2001



Wie kann man mit dem Fahrrad beinahe steigungsfrei quer durch den Schwarzwald radeln? Die drei Flüsse Neckar, Glatt und Kinzig ermöglichen dies. Der Radweg führt größten Teils über ruhige Landstraßen, eigene Radwege oder leicht hügelige Waldwege und beinhaltet nur einige kurze verkehrsreiche Abschnitte. Die Radroute verläuft häufig in direkter Flusssnähe durch eine herrliche Mittelgebirgslandschaft, aus deren dichten Wäldern urige Schwarzwaldhöfe hervorlugen und in deren Tälern schmucke Fachwerkstädtchen ruhen. Nach 204 km endet die Fahrt in Straßburg.

„Enz-Nagold-Radweg“, bikeline, 7,50 EUR, 1. Aufl. 2003



Aus dem waldreichen Nordschwarzwald brachten die Flößer auf Enz und Nagold Holz in die Städte und verschifften es sogar bis nach Holland. Heute können sie als Radler ihren Spuren folgen. Berühmte Klosteranlagen säumen dabei ebenso den Weg wie Heilbäder und schmucke Fachwerkstädtchen. Bald tauchen die ersten Weinhänge auf, die uns bis an den Neckar begleiten – und mit manch gutem Tröpfchen erfreuen. Der Enz-Radweg vom Enzklosterle zum Neckar

misst 103 km. Der Nagold-Radweg von Nagold nach Pforzheim ist 50 km lang und von Pforzheim zum Neckar sind auf dem Enz-Radweg noch rund 60 km zu radeln.

„Kocher-Jagst Radweg“, bikeline, 9,90 EUR, 4. Aufl. 2002



Kocher und Jagst – zwei idyllisch gelegene Flüsschen im nördlichen Baden-Württemberg, umrahmt von einer Symphonie aus Wiesen und Wäldern, Äckern und Feldern, schmucken Dörfchen und historischen Städtchen, romantischen Burgen und prachtvollen Schlössern. Zu finden ist dieses verträumte Fleckchen Erde im Gebiet zwischen Neckar, Hohenlohe und Schwäbischer Alb. Der Radrundweg ist 300 km lang und bietet hin und wieder kräftige Steigungen. Wie bei allen bikeline Führern werden neben exakten Karten auch Stadtpläne, ein Übernachtungsverzeichnis sowie eine genaue Routenbeschreibung geboten.

„Neckar-Radweg“, bikeline, 11,90 EUR, 6. Aufl. 2003



Der rund 380 km lange Radweg verbindet höchst unterschiedliche Landstriche: vom feucht-kühlen Schwenninger Moos tritt der Neckar die Reise auf der schwäbischen Weinstraße an und durchdringt dann den düsteren Odenwald, wo

nach jeder Flussschleife aufs Neue eine majestätische Burg den Reisenden überrascht. Kontrastreich folgt auf die kleinen Uhrenwerkstätten im Schwarzwald die Metropole Stuttgart. Nürtingen, Marbach oder Hirschhorn sind idyllische Kleinstädte am Fluss der Dichter, während Tübingen, Heidelberg oder Mannheim Kulturstätten der Superlative darstellen.

„17 Radtouren im nördlichen Schwarzwald“, Galli Verlag, 10,00 EUR, 1. Aufl. 1999



Die Kur- und Ferienregion Calw hat viel zu bieten: ausgedehnte Wälder, urzeitliche Hochmoore und klare Bergbäche findet der Radler ebenso wie verträumte Weiler oder alte Burgen in den Orten der Region mit ihren vielseitigen kulturellen Angeboten. In diesem Radwanderführer finden sie 17 ausgewählte Touren mit exakten Kilometerangaben, Höhenprofil, Übersichts- und Detailkarten im Maßstab 1:50.000 sowie einer ausführlichen Beschreibung. Bei Streckenlängen von 15 bis 50 km finden sie garantiert ihre Traumtour.

„Radweg Schwäbische Weinstraße“, Galli Verlag, 7,50 EUR, 1. Aufl. 1996



Die touristische Route „Schwäbische Weinstraße“ ist eine Strecke für Genießer, für Feinschmecker

und Kulturbeflissene. Sie schlängelt sich durch die bekanntesten Weingebiete Württembergs und lässt die Herzen aller Weinkenner höher schlagen. An den Hängen des Neckars und seiner Nebenflüsse wächst allenthalben ein köstlicher Tropfen. Die Strecke beginnt in Weikersheim an der Tauber und endet nach 150 km in Marbach am Neckar. Für die Teilstrecke Heilbronn – Marbach wird eine Westroute beschrieben (90 km) sowie der direkte Weg entlang des Neckars (34 km). Von Marbach geht es nun Richtung Süden: der Remstalweg von Remseck nach Metzingen beträgt 135 km und endet dort unweit von Tübingen. An diesem Radwanderführer gefällt mir, dass die Winzer, Straußenwirtschaften und Straßenfeste aufgezählt werden.

„Kraichgau“, Pietsch Verlag, 7,95 EUR, 1. Aufl. 2000



Der Kraichgau ist die Region zwischen Schwarzwald und Odenwald, dem Rheintal und dem Hohenloischen. 24 Vorschläge für Tagesrundfahrten führen scheinbar ein Jahrhundert zurück ins idyllische Biedermeier oder zu sagenumwobenen Wasserschlössern, durch Licht durchflutete Wälder und liebliche Weinberge. Einige Streckenabschnitte folgen uralten Wegen, die schon die Römer kannten. Ziele sind auch Knittingen, die Geburtsstadt des historischen Dr. Faust, Bretten, die Melanchthon-Stadt, oder auch des weltberühmte Kloster Maulbronn. Jede Tourenbeschreibung enthält detaillierte Angaben über Streckenverlauf, Schwierigkeitsgrad, Länge, Höhenmeter, Einkehrmöglichkeiten und Anschluss-touren. >>>

Südhessen jetzt größer

Neue Radwanderkarten für Südhessen im Detailmaßstab und mit Tourenvorschlägen

Unter Mitarbeit des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs hat der Verlag MeKi Landkarten GmbH aus Pfungstadt, drei neue Radwanderkarten im Detailmaßstab 1:30.000 veröffentlicht. Die drei südhessischen ADFC-Gliederungen Ortsgruppe Rüsselsheim, Darmstadt e.V. und Kreisverband Bergstraße haben ihr Wissen in das Kartenwerk eingebracht. Nach dem Prinzip „Von Radfahrern für Radfahrer/innen“ wurden im Kartenbild Gefahrenstellen in Auswahl markiert und besondere Hinweise zum Radwegenetz in die Karte eingefügt (Hinweise auf Treppen, schlechte Wegoberflächen). Sehenswürdigkeiten und für Radfahrer interessante Einrichtungen wurden im Kartenbild hervorgehoben. Hinweise auf Steigungen und Straßennamen zur besseren Orientierung ergänzen das Radwegenetz, das natür-

lich auch Symbole für alle in der Natur markierten Radwege enthält. Besonders interessant sind die vom ADFC Landesverband Hessen ausgearbeiteten Tourenvorschläge im Begleitheft zur jeweiligen Karte. Hier werden die schönsten Strecken ausführlich vorgestellt und am Weg liegende Sehenswürdigkeiten näher erläutert. Außerdem wurden noch Tourenvorschläge des Kreises Bergstraße und zwei beschilderte Radrouten des RMV aus der Reihe Rhein-Main-Vergnügen aufgenommen. Jede Karte für sich birgt schon viele Stunden „Rad-Fahr-Spaß“ in sich. Da sich alle drei Karten überlappen, lassen sich die Regionen Rhein-Terrasse, nördliches und südliches Ried, Rhein-Neckar, Bergstraße und Landkreis Darmstadt-Dieburg auch auf längeren Touren per Rad erobern.

Gisela Schill

» » „Radeln á la carte – Offizieller Radwanderführer für den Bereich Schwäbische Alb“, Galli Verlag, 10,50 EUR, 2. Aufl. 2002



Die Schwäbische Alb, einst aus dem Jurameer emporgestiegen, erstreckt sich als markantes Mittelgebirge auf ca. 200 km Länge und 50 km Breite vom Bodensee bis ins Ries zur bayerischen Grenze. Wo heute zwischen Wacholderbüschen friedlich Schafe weiden, zischte vor Millionen Jahren glühendes Gestein gen Himmel, denn die Alb zählte zu den vulkanreichsten Gebieten der Erde. Seltene Versteinerungen wurden gefunden und

sind heute in vielen Museen der Welt, bestens präpariert, zu bestaunen. Zahlreiche Flüsse haben ihr Bett in den porösen Kalkstein gegraben. Durch das einsickern des Wassers in das poröse Gestein entstanden märchenhafte Tropfsteinhöhlen, von denen 25 als Schauhöhlen zugänglich sind.

Eine Vielzahl von Burgen und Schlössern bekronen die Felsen und Bergkuppen. Namen wie Hohenstaufen und Hohenzollern verraten eindrücklich, dass ganze Geschlechter aus dieser Landschaft über Jahrhunderte hinweg deutsche und europäische Geschichte gestalteten. Sauber herausgeputzt liegen gemütliche schwäbische Städtchen und Dörfer auf den Hochflächen und in den Tälern, so als warteten sie alle Tage auf Besuch. Der Schwäbische Albverein hat ein dichtes Netz von Wander- und Radwanderwegen angelegt. Der Führer enthält Karten im Maßstab 1:100.000, dann folgen Ortsbeschreibungen und am Ende des Buches warten noch Tourentipps auf den Leser.

Gisela Schill



Räder für alle Lebenslagen

-  **Trekkingrader**
-  **Mountain-Bikes**
-  **Stadt- und Tourenrader**
-  **Rennrader**
-  **Kinder- und Jugendrader**
-  **Liege- und Lastrader**
-  **Faltrader**

 **Qualifizierte Beratung und Service in unserer Meisterwerkstatt**

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 10.00 – 18.30, Sa. 9.30 – 16.00 h (Okt.–Feb. 9.30 – 14.00 h)

Leipziger Straße 4 · 60487 Frankfurt · Tel. 069/707 69 11-0
Fax 069/707 69 11-3 · www.perpedale.de · info@perpedale.de



Radreisen und Wandertouren

Gratis Katalog anfordern unter
Tel.: (0 68 31) 12 25 65 od. Fax.: (0 68 31) 12 20 29



AVENTOURA

Côte d'Azur	Mecklenburg
Toskana	Donau
Provence	Loire
Gardasee	Spreewald
Sylt	Elbe
Jakobsweg	Gardasee
Bretagne	Venedig
Burgund	Moldau
San Marino	Elsbandstein

•Inkl. Busreise •Fahrradtransport •Fahrradanhänger •Gepäckträger
•Geführte Touren •Begleitfahrzeug •Reiseleitung •Halbpension
•Reiserücktrittsversicherung

Alle Infos auch unter www.aventoura.com
Kaiser-Friedrich-Ring 10, D-66740 Saarlouis

Der Saar-Radweg

Für Tourenradler mit Genuß-Ambitionen



Weltkulturerbe Völklinger Hütte

Denjenigen Radler/innen, die sich auf einer Mehrtagestour nur mittelmäßig beanspruchen wollen, sei oben genannte Route wärmstens empfohlen. Neben mäßigen Steigungen und dennoch zum großen Teil sehenswerter Landschaft kommt auch der kulturell, kulinarisch und geschichtlich Interessierte auf seine Kosten.

Für die an Frankreich Interessierten ist es sinnvoll, die Reise schon in Sarrebourg zu beginnen. Allerdings ist der Transfer mit der Bahn über Saarbrücken oder Karlsruhe vor allem an Wochenenden umständlich. Erfreulich war, dass das französische Bahnpersonal sehr flexibel reagierte und außerplanmäßig in Sarrebourg einen Zwischenhalt einlegte. Das erspart uns das Umsteigen in Nancy und eineinhalb Stunden Zugfahrt!

In Sarrebourg angekommen, lohnt ein Rundgang durch die schicke Altstadt, bevor man die Tour beginnt. Bis Saarlouis strampelt man durch das lothringische

Hügelland und danach am Kanal des Houillières entlang. Vor Sarralbe sind die angebotenen Radrouten bei schlechter Witterung verschlammte und schwer passierbar. Es empfiehlt sich in diesem Fall, die an Wochenenden sehr homöopathisch befahrenen Landstraßen zu benutzen. Es handelt sich dabei um schöne Alleen, und in den Genuss idyllischer Ortschaften und alter Mühlen kommt man trotzdem. Ab dem Kanal wird man von Auewald umgeben, was bei großer Hitze sehr angenehm ist. Nur sollte man bei Pausen für ausreichende Stechmückenabwehr sorgen.

Der Kanalradweg endet nahe der Grenze in Sarreguemines, der Stadt der Fayencen. Ihren Namen hat die Stadt von der dortigen Einmündung der Blies in die Saar. Wer noch ein bisschen Frankreich genießen möchte, sollte sich hier um eine Übernachtung kümmern und die Stadt anschauen.

Danach ist es ein Katzensprung von nur 17,5 km über eine sehr schöne Strecke nach Saarbrücken.

Ganz nebenbei wird dabei auch die Grenze passiert, die erfreulicherweise nur noch an der unterschiedlichen Aufmachung der Fahrradwegweiser erkennbar ist.

In Saarbrücken angekommen, findet man z. B. mit den Barockgärten des Stadtschlusses noch viel französisches Flair. Neben dem Zoo und einigen Museen empfiehlt sich auch ein Spaziergang am östlichen Saarufer der Stadt. Die westliche Seite wurde leider vor Jahrzehnten autofreundlich verhunzt, so dass man beim Lustwandeln im Schlossgarten am besten einen Gehörschutz aufsetzt.

Diesen behält man bei empfindlichen Ohren die nächsten 50 km bis nach Merzig auf, denn die Autobahn verläuft genau parallel zum Saar-Radweg. Entschädigt wird man durch zwei Sehenswürdigkeiten: Das 1986 still gelegte und als Unesco-Weltkulturerbe deklarierte Röchling-Stahlwerk in Völklingen, „Völklinger Hütte“ – und Saarlouis, eine deutsche Stadt mit französischen Wurzeln. Unübersehbar ist der Ursprung als Garnisonsstadt, gegründet unter dem Sonnenkönig Ludwig XIV. Von der einstigen militärischen Nutzung durch „Franzens“ und später „Preußens“ künden heute aber nur noch die Stadtmauer, eine Handvoll Kanonen davor, die Zitadelle im Park und der Marktplatz als früherer Übungsplatz für diverse „Exerzierfaxen“. In der Gegenwart inspiriert dieses „Potsdam des Westens“ mit seinem Altstadt kern im Hugenottenstil und seinen schmucken Einkehrmöglichkeiten zu einem gemütlichen Kneipenbummel.

Weiter geht es dann nach Merzig, einer beschaulichen Ortschaft. Die streubsthaltige Umgebung hat es zur Hauptstadt des Viez gemacht, dem saarländischen Gegenstück unseres guten hessischen Äbbel-

weins. Hier lohnt sich auch ein kleiner Ausflug in den nahe gelegenen Wolfspark von Werner Freund.

Ab jetzt wird der Saarweg auch wieder idyllisch. Die Autobahn verabschiedet sich endlich und dafür taucht der Hunsrück auf, dem wir die berühmte Saarschleife von Mettlach verdanken. Wer diese als Gesamtkunstwerk der Natur genießen möchte, kann einige Kilometer und vor allem Höhenmeter westwärts zum Aussichtspunkt Cloef fahren oder alternativ in der Saarschleife den Fuß-Aufstieg wählen (ca. 1 Std., das Rad bleibt unten).

Hinter Mettlach kommt der Taberner Urwald, ein Naturschutzgebiet, das so reizvoll ist wie die Saarschleife. Anschließend erreicht man das pittoreske Saarburg mit wunderschönen Straßenkneipen direkt am Leuk, von dem das Städtchen durchflossen wird.

Anschließend wird die Saar sehr „weinselig“, wir nähern uns der Mosel-Gegend. Bis zur Mündung bei Konz sind jetzt Weinberge und Strauß-Wirtschaften bestimmend.

Bei Konz fährt man weiter moselabwärts nach Trier. Trier stellt sich als eine Art moselländisches Fulda mit altrömischen Einsprengseln dar. Die Porta Nigra, Erzbischofspalais und das Amphitheater als antikes „Event-Center“ seien hier beispielhaft genannt. Die Stadt bildet einen schönen Abschluss der Tour, auch wenn ihre klerikale Prägung unübersehbar ist. Für überzeugte Atheisten gibt es ja auch noch das Karl-Marx-Haus als Kontrast.

Die beschriebene Strecke beträgt ca. 200 km und ist, mit Ausnahme des lothringischen Teils, fast durchweg eben und in bedarfsgerechte Etappen unterteilbar, da es überall nette Städtchen und interessante Orte gibt.

Wulfhard Bäumlein
& Petra Häfner

Ihr Autoladen in der City



Tel. 0 69-28 23 61
Braubachstr. 7
60311 Frankfurt/Main
Nähe Dom

THOMAS SCHEEL Malermeister

Das Flexibelste was Ihnen mit Farbe passieren kann

- **Fassaden-Frühjahrs-Aktion** •

Preisgünstige Ausführungen sämtlicher Tapezier-, Anstrich- u. Bodenbelagsarbeiten

Reichelstraße 11 • 60431 Frankfurt
Tel./Fax 0 69 - 53 19 58 • mobil 01 77-3 11 77 02

Spontanreise nach Mallorca



Tolles Wetter, nette Leute und herrliche Touren in Gruppen von drei bis zu sieben Leuten, mit gemütlicher Rast im Straßencafé, sofern der Tisch in der Sonne stand.

Foto: Christian Martens



In der zweiten Februarwoche ließ ich einen lang gehegten Wunsch wahr werden: einmal den Frühling vorwegnehmen, sich einfach absetzen und die Radsaison in der wärmenden Sonne Mallorcas deutlich früher beginnen. Schließlich ist genau das in den letzten Jahren in Mode gekommen. Ich weiß jetzt auch, warum. Kurzum: Mallorca war eine Spitzensache.

Dieses breite Spektrum fand sich auch bei den Gästen wieder. Der Ort, in dem ich mich wieder fand, hieß Magaluf, ein an in Beton gegossenen Bausünden überaus reich gesegneter, aber in seiner Art leider auch nicht untypischer Ort. Letztlich war das aber absolut nebensächlich, da wir die meiste Zeit des Tages ja ohnehin unterwegs waren.

Um den Organisationsaufwand gering zu halten und vor Ort Gleichgesinnte zu treffen, meldete ich mich kurzerhand bei einem der mindestens zehn Mallorca-Radreiseanbieter (www.radferien-mallorca.com) an. Im Paket enthalten sind in der Regel Flug, Hotel, Tourenpaket und, sofern gewünscht, ein Mietrad. Die Tourenangebote reichen vom Radwandern bis hin zu Fahrten auf strammen Rennradstrecken.

Meine Erwartungen an den einwöchigen Sporturlaub wurden voll und ganz erfüllt: nur tolles Wetter, nette Leute im Radsporthotel (in der Summe etwa 30 Radbegeisterte, in anderen Wochen können es wohl auch mal an die 100 werden) und herrliche Touren in Gruppen von drei bis zu sieben Leuten, einmal auch allein, durch die wunderschöne, abwechslungsreiche Landschaft, die teilweise recht flach, teils aber auch reichlich gebirgig

ausfällt. Da kann nach Geschmack und Vorliebe gewählt werden. Für mich hieß das eine Reihe anspruchsvoller Pässe und Schwindel erregender Abfahrten, gepaart mit faszinierenden Ausblicken auf die Küste und ins Innere der Insel.

Anfang Februar ist die Mandelbaumblüte in vollem Gang, die ganze Insel leuchtet weiß und rosa. Die Temperaturen waren noch nicht sommerlich, ließen aber doch teilweise kurze Hosen und Trikots zu und reichten immer für eine gemütliche Rast im Straßencafé, sofern der Tisch in der Sonne stand.

Vor Ort wurde ich verwöhnt durch ein klasse Mietrennrad, das mein eigenes ganz schön alt aussehen ließ. Die Küche des Viersternehotels ließ kaum Wünsche offen: nach dem Frühstück war eine ordentliche Grundlage für den Tag gelegt, und

mit dem Abendessen wurden die tagsüber neu entstandenen Löcher im Magen auf köstliche Weise beseitigt.

Die Wassertemperatur des Mittelmeeres ist im Februar nicht jedermanns Geschmack. Das hielt mich aber nicht davon ab, zumindest ab und zu schwimmen zu gehen, wobei ich beileibe nicht der einzige Verrückte war.

Es wäre nicht ganz richtig, zu behaupten, das Schönste an meiner Mallorca-Reise sei der abendliche Wetterbericht für Deutschland gewesen. Der Kontrast zum Wetter vor Ort hat meiner Urlaubslaune aber auch keinen Abbruch getan.

Christian Martens

Klein ANZEIGEN

Gîtes de France 2004

Aktuelles Verzeichnis von ländlichen Feriendomizilen (Gîtes ruraux) in frz. Sprache und in Farbe ungebraucht abzugeben gegen Gebot (NP 19.90 Euro).
Tel. 069 / 76 29 28 oder juergen_johann@web.de

1 1/2 Zimmer Wohnung

1 1/2 Zimmer Wohnung mit Balkon, EBK, Bad, nahe an der Praunheimer Brücke für warm 490 Euro mtl. ab sofort zu vermieten. Ideal für Radler: Abstellmöglichkeit und fast autofreier Weg in die Innenstadt etc.

Kontakt: Martin Emmermacher

Zweirad Ganzert

Mainzer Landstraße 234
60326 Frankfurt (Galluswarte)

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

MERIDA

PEUGEOT
CYCLES


PINARELLO

DIAMANT

HERCULES

KETTLER ALU-RAD

GIANT BIKES

KTM
Bikes vom Besten

VILLIGER
SWISS FINEST

JUCHEM
CUSTOM MOUNTAIN BIKES

TREK

■ Leser BRIEFE

GeFAHRgasse

Liebe ADFClerInnen,

ich bin ADFC-Mitglied seit vielen Jahren und Alltagsradfahrer.

Neulich habe ich einen ziemlichen Sturz gebaut und zwar auf der Strecke Fahrgasse – Große Friedberger Straße. Am Beginn der Großen Friedberger Straße, Höhe Mc Donalds, ist seit einigen Tagen eine Baustelle eingerichtet. Mal abgesehen davon, dass diese Stelle nun für Radfahrer fast unpassierbar ist, liegt dort kurz vor der Baustelle (etwa Höhe S-Bahn-Abgang) eine Kabelbrücke, die ich am 30. April übersehen habe und deshalb gestürzt bin. Ich fahre diese Strecke sehr oft und achte, weil es Fußgängerzone ist, verstärkt auf die Fußgänger und nicht auf derartige Stolperfallen, die sonst dort nicht sind. Es war auch schon dunkel, da ist diese Kabelbrücke noch leichter zu übersehen, als vielleicht am Tag.

Nun bin ich halt gestürzt. Pech gehabt. So sieht es jedenfalls die Polizei, bei der ich war. Ich kann mir aber vorstellen, dass ich nicht der Einzige bin, der hier stolpert oder stürzt. Es wäre zu prüfen, ob hier eine andere Verlegung der Kabel oder eine bessere Kennzeichnung der Gefahrenstelle notwendig ist.

Vielleicht könnt ihr euch die Stelle mal ansehen.

Herzliche Grüße und vielen Dank!
Michael Besser

Lieber Papier als Mattscheibe

Mir persönlich ist die Lektüre eines Buches lieber als das Ablesen einer Mattscheibe. Und bei einem Tourenprogramm einer ADFC-Gliede-

rung geht es mir genau so. Es würde mich deswegen freuen, wenn die Ortsgruppe Bad Homburg wieder mehr Liebe in die Gestaltung ihrer „Printmedien“ investieren würde. Man kann nicht davon ausgehen, dass jeder interessierte Mitradler über einen Computer verfügt. Wir als ADFC gestehen jedem Radfahrer zu, dass er über kein Auto verfügt. Warum sollte man dann davon ausgehen, dass jeder Mensch ca. 1000,- Euro für eine EDV-Anlage ausgeben muss.

Wulfhard Bäumlein

Virtuelle Radfahrer?

Von einem generellen „Paradigmenwechsel“ von den gedruckten Medien hin zum Web halte ich gar nichts. Vielmehr ist das Web ein zusätzliches und auch wichtiges Medium, das der ADFC nutzen sollte und das möglichst ein Teil unserer Öffentlichkeitsarbeit sein sollte – aber eben nur ein Element unter mehreren. Alle aufgezählten Vorteile sind nur für diejenigen verfügbar, die auch das Internet nutzen und regelmäßig Zugang haben. Leider erreichen wir damit nur einen Teil unserer Kunden. Damit dürfte jedem unmittelbar einleuchten, dass gedruckte Medien in wesentlichen Bestandteilen nicht daraus bestehen können, auf das Internet zu verweisen. Ein Paradigmenwechsel ist also völlig unangebracht und ist wie hier über das Ziel hinausgeschossen, wenn deshalb Printmedien bis zur Unbrauchbarkeit hin reduziert werden. Was kommt als nächstes? Gemeinsames Radeln im Internet auf virtuellen Radwegen, 20 m breit, womöglich als

Rundkurs mit durchgehendem Gefälle von 10%? Aber dann nur mit Helm! Echtes Fahrradfahren wird dann verboten, es geht ja auch im Internet. Autofahrer können wieder rücksichtslos rasen und parken, alle virtuellen Radfahrer haben 100% Übergewicht – ich verzichte dankend auf einen Paradigmenwechsel und nutze das Internet „nur“ als zusätzliches Medium mit spezifischen Vor-, aber auch Nachteilen.

Stefan Pohl

Gefahr durch falsche Wegzeichen auf dem Frankfurter Grüngürtel-Radweg

Liebe Radfahrfreunde,

verleitet durch einen halboffenen Bauzaun bin ich am 29.4.2004 auf der alten Route zwischen S-Bahnhof Sportfeld und Oberschweinstiege über die Mörfelder Landstraße gefahren. Dort gab es ein 50 Meter kurzes Stück, wo der Radweg links neben den Leitplanken zur alten Brücke Richtung Parkplatz Waldstadion führte.



Dieser Teil des Radweges ist durch eine Straßenbaumaßnahme restlos verschwunden.

Für alle Radfahrer, die wegen der noch unveränderten Beschilderung diese Strecke fahren besteht eine riesige Unfallgefahr, denn sie müssten das Fahrrad auf der verkehrsreichen schmalen Fahrbahn in Gegenrichtung des Verkehrs schieben.

Ich bin am nächsten Tag wieder dort erschienen und habe die falschen Wegweise mit weißem Papier abgedeckt und jeweils 2 Warnungen und Wegskizzen auf DIN A-4 Seiten angebracht. Ob das ausreicht, beurteilen Sie bitte selbst. Auf jeden Fall müssten schnellstens neue Radwegschilder für die Route über die neue Brücke angebracht werden.

Knut Voelkner

Wassergebundene Decken kontra bituminöse Befestigungen

Was Hans-Peter Heinrich ausgeführt hat, wird nach Darstellung des Fachausschusses Verkehr des ADFC in dem Papier Fakten-Argumente-Forderungen Nr. 11 (FAF11) anders beurteilt, wobei man eine fachlich fundierte Grundlage unterstellen darf. Ein wichtiges Zitat aus dem FAF11 in diesem Zusammenhang:

„Die weitverbreitete Praxis, die sogenannten wassergebundenen Decken als nicht bodenversiegelnd einzustufen und deshalb gegenüber anderen Belägen zu bevorzugen, entbehrt jeder Grundlage. Die ökologischen Unterschiede zwischen den verschiedenen Radwegoberflächen (wassergebundene Befestigung, Betonsteinpflaster, Asphalt usw.) sind meist gering und rechtfertigen nur in den seltensten Fällen die Wahl eines weniger gut befahrbaren Belages.“

Natürlich stellt jede Baumaßnahme einen Eingriff in die Natur dar. Im Vergleich zum Bau von Straßen für den Kfz-Verkehr sind die Beeinträchtigungen jedoch deutlich geringer, da für normale Radwege wegen ihrer geringen Breite meist keine gesonderte Entwässerung nötig ist, kann Regenwasser am Wegrand versickern. Dies gilt für

Landkarten Schwarz

GmbH & Co. KG

Kornmarkt 12

(am Parkhaus Hauptwache)

60311 Frankfurt am Main

Telefon 069 - 55 38 69 & 069 - 28 72 78

Fax 069 - 59 75 166

www.landkarten-schwarz.de

Montags - Freitags 9:30 - 19:30 Uhr

Samstags 10:00 - 18:00 Uhr

Rund um die Welt
- alles in Karten.



die Neuanlage von Wegen. Die Rede ist aber in Hans-Peters Stellungnahme vom Ausbau vorhandener Wege. Hier greift das oben genannte Zitat, so dass seine Aussage auch bezüglich Umwelt und Flächenversiegelung nicht haltbar ist: Die Fläche ist durch einen Schotterweg schon als versiegelt anzusehen. Wenn nun ein heller bituminöser Belag aufgetragen wird, ändert das nichts an der versiegelten Fläche, sondern verbessert den Weg an sich und führt letztendlich zu erhöhter Fahrradnutzung. In Einzelfällen und Abschnittsweise mag das anders aussehen, aber grundsätzlich ist das Asphaltieren vorhandener Wege nicht per se als nicht umweltfreundlich anzusehen.

Stefan Pohl

Eine positive Erfahrung mit der DB

Sehr geehrte Damen und Herren, letztes Jahr hatte ich mit der Bahn Kontakt um für mich eine Verbesserung zu erreichen. Ziel war es, ein Fahrrad auch im Sitzen in den „alten“ S-Bahnen mitnehmen zu können, da ich ein gehbehinderter Radfahrer und S-Bahnbenutzer bin.

Inzwischen hat die Bahn, ihre Flexibilität sei gepriesen, den jeweils letzten Wagon einer Bahn für die Fahrradmitnahme freigegeben. Dies ermöglicht nun mir und auch allen anderen Fahrradfahrern ein Fahrrad in der S-Bahn im Sitzen mitzunehmen.

Ich finde es wirklich bemerkenswert, dass die Bahn auf meine

Ideen reagiert hat und das bis dahin gültige Transportverbot für den ersten und letzten Wagen entsprechend modifiziert hat. Wenn Sie noch ein Möglichkeit sehen, diese sinnvolle Änderung einer größeren Anzahl Fahrradfahrer mitzuteilen, würde mich das freuen.

Pior

... und die Antwort von Fritz Biel: Sehr geehrter Herr Pior,

Ihre Nachricht wurde an mich weitergeleitet. Ich bitte um Nachsicht, dass ich erst jetzt antworte, aber ich war in Urlaub. Zunächst möchte ich Ihnen für Ihre Initiative danken. Auch wir stellen fest, dass zumindest im Bereich des Nahverkehrs die langjährigen Bemühungen um eine vernünftige Berücksichtigung der Fahrradmitnahme zunehmend auf fruchtbaren Boden fallen. Leider werden wir noch eine Weile mit „Altlasten“ leben müssen. Das betrifft insbesondere die Konstruktion und Ausstattung der Fahrzeuge für die Fahrradmitnahme, aber auch die mangelnde Barrierefreiheit an den Bahnhöfen. Umso mehr freut es uns, dass nicht zuletzt durch Ihre Initiative zumindest für ein Problem nun ein Kompromiss gefunden wurde, mit dem bis zur Inbetriebnahme besserer Fahrzeuge alle Beteiligten leben können.

Ihre Anregung bezüglich weiterer Verbreitung dieser guten Nachricht gebe ich mit dieser Antwort gerne weiter an die Redaktion unserer Mitgliederzeitschrift „ADFC FRANKFURT aktuell“.

Fritz Biel

Impressum

FRANKFURT **aktuell** erscheint zweimonatlich und wird herausgegeben vom **Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Frankfurt am Main e.V.**

Anschrift: ADFC Frankfurt am Main e.V., Fichardstraße 46
60322 Frankfurt am Main, ☎ 069 / 94 41 01 96, Fax 069 / 94 41 01 93
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

Redaktionsteam: Fritz Biel (fb), Ralf Haselhorst (rha), Christine Huwer (ch), Christoph Maier (cm), Brigitte Rebna (br), Michael Samstag (ms), Peter Sauer (ps)

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe und Beiträge zu kürzen. Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.

Anzeigen: Michael Samstag

Auflage: 3.000

Druck: Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluss für die September/Okttober-Ausgabe: 24.08.2004
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

FAHRRAD BRÜGELMANN

... der Fahrrad-Shop

Europas größter Fachversand für den Radler

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

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

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

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

Zubehör + Ersatzteile + Bike Tuning
Fachwerkstatt - auch für Fremdfabrikate

Alles finden Sie im 700 Seiten STARKEN Katalog
Kostenlos anfordern unter www.bruegelmann.de

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



**PETER'S
RADTREFF**
Individueller Radbau
Meisterbetrieb
Inh. Peter Ringeisen
Silcherstr. 27 • 60529 Frankfurt/M (Schwanheim)
Telefon 069 - 35 09 09 • Telefax 35 00 10

koga miyata
THE QUALITY PEOPLE IN CYCLING

GIANT
BICYCLES

ORTLIEB
OUTDOOR EQUIPMENT

PIAGGIO SERVICE

DEKRA Stützpunkt

Roller- u. Fahrradfinanzierung • Radkoffer-Verleih

Öffnungszeiten:

Okt. bis Feb. Mo. - Fr. 10.00 - 13.00 + 15.00 - 18.00 • Sa. 10.00 - 13.00 Uhr
März bis Sep. Mo. - Fr. 9.30 - 13.00 + 15.00 - 19.00 • Sa. 9.30 - 13.00 Uhr
- Mittwoch Nachmittag geschlossen -

www.peters-radtreff.de

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

Touren, Aktionen, Codierungen

in Frankfurt...

- 09.07. **Feierabendtour durch den Hardtwald zum Rotlaufweg**** 35 km, 18.30 Uhr Praunheim
- 13.07. **Feierabendtour Offenbach*** 25 km, 18 Uhr Gerbermühle
- 21.07. **Feierabendtour Jubiläumstour zum Falkenstein***** 30 km, 18.30 Uhr Praunheim
- 25.07. **Grosser Radtourensonntag**
„Als die Römer frech geworden“** und ***, 10 Uhr Römer
Tour A nach Dietzenbach 60 km, Tour B nach Hanau 60 km,
Tour C zur Saalburg 50 km, Tour D nach Mainz 80 km
- 28.07. **Feierabendtour zu den 5 Seen**** 25 km, 18.30 Uhr Römer
- 13.08. **Feierabendtour zur Friedberger Warte**** 20 km, 18.30 Uhr Praunheim
27. - **Museumsuferfest** Fahrradaufbewahrung und ADFC-Infostand bei
- 29.08. BIKE POINT
- 10.09. **Feierabendtour zum Hardtbergturn***** 25 km, 18.30 Uhr Praunheim
- Am 7.7., 14.7., 28.7., 04.08., 11.08., 18.08., 25.08. und 01.09. finden sportliche ***-**MTB-Feierabend-Touren („Adlersuche im Taunus“)** statt. Abfahrt jeweils 18.30 Uhr Praunheim.
- Am 7.7., 14.7., 21.7., 28.7., 04.08., 11.08., 18.08., 25.08. und 01.09. finden sportliche ***-**MTB-Feierabend-Touren („Auf den Altkönig“)** statt. Abfahrt jeweils 18.30 Uhr Praunheim.

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

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

...und anderswo

- 13.07. **Codierung u. Infos** ab 17.30 Uhr in der Fahrradwerkstatt im Kulturtreff E-Werk in Bad Homburg
- 17.07. **Spessarttour****** 50 km, 8 Uhr am Bahnhof in Kronberg
- 17.07. **Rund um Bad Homburg*/**** 22 km, 14 Uhr am Kronenhof in Bad Homburg
- 18.07. **Frankfurter Grüngürtel***** 50/80 km, 9.30 Uhr am Kurhausbrunnen in Bad Homburg
- 18.07. **Zum „Kalkofen“****/******* 100 km, 9.30 Uhr am Rathausplatz in Oberursel
- 18.07. **Nach Rheinhessen**** 60 km, 10 Uhr am Rathaus in Bad Soden
- 18.07. **Über den Feldberg nach Idstein****** 70 km, 8.30 Uhr am Kurhaus in Bad Vilbel
- 25.07. **Gemütliche Tour zu den Rheinauen bei Ginsheim**** 60 km, 10 Uhr am Wiesenbad in Eschborn
- 25.07. **Durch den Rodgau nach Seligenstadt**/****** 29 oder 64 km, 9 Uhr am Bahnhof in Kronberg
- 25.07. **Wehrheim***** 50 km, 10 Uhr am Gotischen Haus in Bad Homburg
- 25.07. **Bad Vilbel*** 35 km, 13 Uhr am Kurhausbrunnen in Bad Homburg
- 29.07. **Porzellanmanufaktur Hoechst**** 50 km, 9 Uhr am Kurhausbrunnen in Bad Homburg
- 01.08. **Autofreies Weiltal** von Weilburg bis voraussichtlich zur Erbsmühle
- 01.08. **Odenwald****** 120 km, nur mit tel. Anmeldung (069-89 68 95), Start in Offenbach
- 07.08. **Fahrradtouren für Jung und Alt*** bis zu 40 km, 11 Uhr am Pijnackerplatz in Steinbach
- 08.08. **Friedberg**** 40 km, 10 Uhr am Kurhausbrunnen in Bad Homburg

- 08.08. **Buchberg***** 90 km, 9.30 Uhr am Isenburger Schloss in Offenbach
- 08.08. **Wickerer Weinfest**** 55 km, 10 Uhr am Rathaus in Bad Soden
- 10.08. **Rosarium**** 55 km, 10 Uhr am Wiesenbad in Eschborn und 10 Uhr an der Alten Kapelle in Schwalbach
- 14.08. **Mainz-Gustavsburg - Kühkopf und zurück**** 80 km, 10 Uhr S-Bahn Marktplatz in Offenbach
- 15.08. **Wetterau-Taunus-Rundfahrt****** 80 km, 9.30 Uhr am Rathausplatz in Oberursel
- 15.08. **Um den Flughafen***** 80 km, 10 Uhr am Kurhausbrunnen in Bad Homburg
- 21.08. **Schneppenhausen***/****** 85 km, 10 Uhr am Rathausplatz in Oberursel
- 29.08. **Hintertaunus****** 70 km, 9.30 Uhr am Kurhausbrunnen in Bad Homburg
- 29.08. **Enkheimer Ried**** 45 km, 11 Uhr am Busbahnhof in Hofheim
- 29.08. **Hessenpark****** 70 km, 10 Uhr am Rathaus in Bad Soden
- 04.09. **Kalbach***/****** 60 km, 9.30 Uhr am Rathausplatz in Oberursel
- 04.09. **Fahrradtouren für Jung und Alt*** bis zu 40 km, 11 Uhr am Pijnackerplatz in Steinbach
- 05.09. **Bad Vilbel*** 35 km, 13 Uhr an der U-Bahnstation Gonzenheim in Bad Homburg
- 05.09. **Nidder****** 105 km, 9.30 Uhr am Isenburger Schloss in Offenbach
- 09.09. **Hassia Mineralbrunnen**** 35 - 40 km, 9 Uhr am Kurhausbrunnen in Bad Homburg
- 11.09. **Um den Otzberg****** 100 km, 9 Uhr am Parkplatz Rosenhöhe in Offenbach
- 11.09. **Reinhardtshof-Burgholzhausen***** 40 km, 10 Uhr am Rathausplatz in Oberursel
- 12.09. **Rüsselsheim***/****** 80 km, 9.30 Uhr am Rathausplatz in Oberursel
- 12.09. **Zum Kronenhof Bad Homburg**** 55 km, 10 Uhr am Rathaus in Bad Soden
- 12.09. **Zwischen Nidda und Nidder****** 65 km, 10.15 Uhr am Kurhaus in Bad Vilbel
- 19.09. **Nierstein****** 100 km, 8.25 Uhr Busbahnhof und 8.35 Kreishaus in Hofheim
- 19.09. **Burg Münzenberg***** 60 - 80 km, 9 Uhr am Kurhausbrunnen in Bad Homburg
- 19.09. **Rettershof***** 80 km, 9 Uhr am Isenburger Schloss in Offenbach

Täglich Tour de France im Mal Seh'n

Do. 15. – Mi. 21. Juli um 20.00: Höllentour

2003 durfte Regisseur Pepe Danquart („Schwarzfahrer“) das Team Telekom über die gesamten drei Wochen begleiten. Er bietet, neben beeindruckenden Landschaftsaufnahmen, aufregende Innenansichten eines Rennteams und richtet seine Aufmerksamkeit vor allem auf das Geschehen abseits der Strecke, wenn beispielsweise im Hotelzimmer die Wunden vom schwersten Radrennen der Welt geleckt werden. Im Mittelpunkt steht dabei die über Jahre gewachsene Männer-

freundschaft zwischen Edelhelfer Rolf Aldag und Sprinterkönig Erik Zabel. Das große Duell ums Gelbe Trikot darf zwar nicht fehlen, Danquart wollte aber keine aufgeblähte Sportberichterstattung, sondern ein Abbild der psychischen und physischen Qualen, die mit der Tour verbunden sind.

Höllentour, Dokumentarfilm von Pepe Danquart, D 2004, 120 Min.
Mal seh'n Kino, Adlerflychtstraße 6 Hinterhaus, 60318 Frankfurt, Tel. 069/597 08 45, www.malseh'nkino.de