

FRANKFURT *aktuell*

mit Regionalseiten **Bad Vilbel, Hochtaunuskreis** und **Main-Taunus-Kreis**



Offenbach fährt vor!

Hier tut sich etwas Neues in
Sachen Radverkehr » Seite 10

ADFC bike-night
Sa., 2. September
20 Uhr
Römer



Vor der Stadt liegt der Strand. Der trifft hier jedoch nicht sanft auf anrollende Wellen, sondern endet an einer steilen Kaimauer des Offenbacher Hafens. Die Stadt dagegen ist hinter der gemalten Vision Wirklichkeit und erstreckt sich steinern bis zum Horizont. Oder wenigstens bis zum Stadtwald. Dem Offenbacher. Nicht dem Frankfurter.

Foto: ps

Ein Kindheitstraum:

Einmal den Verkehr selber regeln dürfen



Foto: Foto-AG

Ordner/-in zur bike-night am 2. September werden. Informationen auf Seite 8 in diesem Heft

Editorial

Fake. Das Wort ist in aller Munde, es begegnet uns täglich in den Medien. Mit „Schwindel“ übersetzt es die Dudenredaktion, oder, schlimmer noch, mit „Fälschung“. Kaum ein Begriff aus dem Englischen hat in so kurzer Zeit Eingang in unsere Alltagssprache gefunden. Dabei ist „Fake“ nichts Neues. Schon immer wurde geschwindelt, wurde blauer Sommerhimmel in Urlaubsprospekte montiert, wurde der perlende Schaum in der Bierwerbung mit Spülmittel erzeugt oder wurden in Ungnade gefallene Personen nachträglich aus Fotos entfernt.

Irgendwie ist es manchmal gar nicht so leicht, bestimmte Stimmungen mit einem einzigen Bild einzufangen. Für die Titelseite sichtete ich dutzende von Aufnahmen mit Radfahrenden vor der Zählstelle am Offenbacher Hafen. Als Fotograf sehe ich einen Strom von Velos an der Säule vorbeiziehen – vermeint-

lich dicht an dicht, Berufsverkehr auf dem Mainradweg. Zuhause dann, auf dem Bildschirm des Rechners, ist diese Dichte, diese Menge an Fahrrädern, kaum zu erkennen. Weit auseinander gezogen rollen sie dahin, anders als bei einer Etappe der Tour de France, auf der das Peloton dicht gedrängt vorüber rast. Da muss bei uns, im Radverkehrsalltag, nachgeholfen werden. Die Radler im Bild rücken enger aneinander und der auf einem anderen Foto eingefangene Velofahrer wird von seiner Partnerin getrennt und ins Titelbild verfrachtet. Damit sind es dann immerhin vier, die euch auf engem Raum zeigen sollen, dass in Offenbach Rad gefahren wird. Fake? Ja und nein. Die Radelnden waren da, nur nicht alle im gleichen Augenblick. Dass sich in Offenbach viel getan hat in Sachen Radverkehr, ist ebenfalls eine Tatsache. Die anderen Bilder im Heft? Alles echt, ehrlich!

Eine „Fahrrad-Professorin“ aus den Niederlanden, Referentin bei einer Veranstaltung des ADFC Hessen, äußerte sich skeptisch darüber, dass der Radverkehrsanteil in Frankfurt bei rund 15 Prozent liegen soll. Wo sie denn seien, die vielen Radfahrer, fragte die Professorin etwas provozierend in die Runde. Man müsste sie doch sehen in der Stadt. Ein Fake, die 15 Prozent? Zählen wir anders als die Niederländer? Fakt (nicht Fake) ist, dass dort mehr Menschen aufs Rad steigen als bei uns. Fakt ist auch, dass in den welligen Regionen im Süden des Landes weniger Rad gefahren wird als in den flachen Provinzen. Prompt liegt der Anteil der übergewichtigen Einwohner im Süden deutlich über dem in anderen Landesteilen. Kein Fake, behauptet die Fahrrad-Professorin.

Guten Appetit, vor allem aufs Radfahren, wünscht

Peter für das Redaktionsteam



Vorstand:

Ingolf Biehusen, Sigrid Hubert, Susanne Neumann, Klaus Schmidt-Montfort, Anne Wehr, Eckehard Wolf

Schatzmeister: Helmut Lingat

ADFC Frankfurt am Main e. V. und Infoladen:

ADFC Frankfurt am Main
Fichardstraße 46
60322 Frankfurt am Main
☎ 069/94 41 01 96
Fax: 03222/68 493 20
www.adfc-frankfurt.de
kontakt@adfc-frankfurt.de

Öffnungszeiten:

Montag, Mittwoch, Freitag:
17.15 – 19.00 Uhr
Samstag: 11.00 – 13.00 Uhr

Kontoverbindung:

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

IBAN

DE69 5019 0000 0077 1119 48

BIC (SWIFT-CODE)

FFVBDEFF

Arbeitsgruppen

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

AG Infoladen: Gisela Schill
infoladen@adfc-frankfurt.de

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

AG Kartographie & GPS:
Wolfgang Preisung
karten@adfc-frankfurt.de

AG Klaunix: Dieter Werner
klaunix@adfc-frankfurt.de

AG Radler-Fest: Egon Schewitz
egon.schewitz@adfc-frankfurt.de

AG RadReiseMesse: Sigrid Hubert
radreisemesse@adfc-frankfurt.de

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

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

AG Touren: Michael Bunkenburg
touren@adfc-frankfurt.de

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

Fahrgastbeirat von traffiq und RMV: Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen:

Nord: Sigrid Hubert

Nord-West: Stephan Nickel

West: Klaus Konrad

Kontakte

Ingolf Biehusen
ingolf.biehusen@adfc-frankfurt.de
☎ 069/4665 47

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

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

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

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

Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de
☎ 069/76 29 28

Klaus Konrad
klaus.konrad@adfc-frankfurt.de
☎ 069/30 61 55

Helmut Lingat
helmut.lingat@adfc-frankfurt.de
☎ 069/37 00 23 02
Fax 03222/34 90 126
Mobil 0171/47 07 629

Susanne Neumann

susanne.neumann@adfc-frankfurt.de
☎ 0177/78 52 570

Stephan Nickel

stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
☎ 0151/46 72 19 36

Ralf Paul

☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
☎ 061.92/9 517 617

Peter Sauer

peter.sauer@adfc-frankfurt.de
☎ 069/46 59 06

Egon Schewitz

egon.schewitz@adfc-frankfurt.de
☎ 069/2 00 45

Gisela Schill

☎ 069/670 11 14

Klaus Schmidt-Montfort

klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de
☎ 069/51 30 52

Anne Wehr

anne.wehr@adfc-frankfurt.de
☎ 069/59 11 97

Dieter Werner

dieter.werner@adfc-frankfurt.de
☎ 069/95 90 88 98

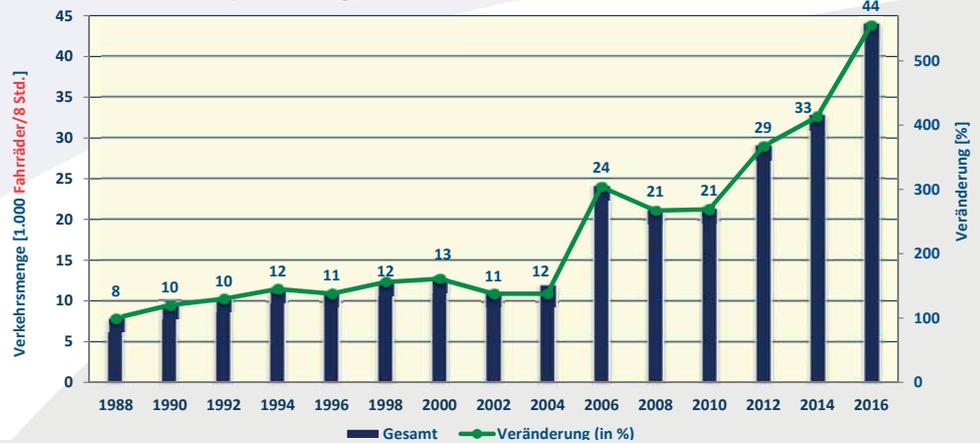
Eckehard Wolf

eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de
☎ 069/95 78 00 92
Fax 069/95 78 00 93

Bravo für Frankfurts Radfahrer und Radfahrerinnen

Verdoppelung des Radverkehrs von 2010 bis 2016 in den zentralen Stadtteilen!

Entwicklung des Radverkehrs 1988 - 2016 an ausgewählten Zählstellen des inneren Kordons (Alleenring/Mainbrücken) Summe in 8 Std.



Entwicklung des Radverkehrs im „inneren Kordon“ über 28 Jahre. Die letzten sechs Jahre zeigen: die „kritische Masse“ ist erreicht, Rad fahren wird von der Pioniertat zur Normalität.

Quelle: Stadt Frankfurt am Main

Die „Stadttrandzählung“ des Amts für Mobilitätsplanung zählt alle zwei Jahre den KFZ-Verkehr an einem „äußeren Kordon“ in etwa entlang der Stadtgrenzen und sowohl KFZ- als auch Radverkehr an einem „inneren Kordon“ entlang des Alleinrings und der Mainbrücken. Der „innere Kordon“ hat über 60 Zählstellen, die Messung wird im Herbst an mittleren Werktagen (Di-Do) außerhalb von Schulferien und Messetagen durchgeführt, um Sonderfaktoren auszuschließen. Am „äußeren Kordon“ hat der KFZ-Verkehr, im wesentlichen Pendlerverkehr, von 1988 bis 2016 um 22% zugenommen – bedingt durch das bevölkerungsmäßige und wirtschaftliche Wachstum der Region.

Das Ergebnis für den „inneren Kordon“ hat es aber in sich: der KFZ-Verkehr nimmt von 1988 um 30% ab, der Radverkehr verfünffacht sich in diesem Zeitraum! Das Wachstum des Radverkehrs im inneren Kordon nimmt ab 2010 erst so richtig Fahrt auf und wächst von 21.000 Bewegungen auf 44.000 an denselben Zählpunkten – mehr als eine Verdoppelung in sechs Jahren!

Auch uns Radverkehrslobbyisten vom ADFC Frankfurt hat diese Dynamik überrascht! Dass der Radverkehr in Großstädten zunimmt, auch im prozentualen Anteil am gesamten Verkehrs-Mix, ist ein Megatrend nicht nur in Deutschland. Dass in den dicht bebauten Gründerzeitvierteln rund um die

City das Fahrrad zum Lifestyle junger Professionals und Familien gehört, sieht man im Nordend oder in Sachsenhausen sofort, wie auch in vergleichbaren Vierteln in anderen Metropolen. Aber eine Verdoppelung in sechs Jahren – Respekt Frankfurt, das haut rein!

Drei Fragen stellen sich jetzt:

Wie ist diese Dynamik zu erklären?

In den Gründerzeitvierteln rund um die City lebt bei weitem nicht nur die Bioladen- und Latte-Macchiato-Klientele. Es liegt nicht nur an Lifestyle und Ökobewusstsein. Es liegt auch nicht an einer Infrastrukturverbesserung seitens der Stadt – in den inneren Stadtvierteln spielt sich der meiste Radverkehr auf der Fahrbahn ab. Es ist ganz einfach der praktische Vorteil des Radfahrens, wenn man tatsächlich die zentrumsnahe Wohnlage und das Prinzip kurzer Wege nutzt. Mit dem Fahrrad geht es schnell und preiswert, es macht oft sogar Spaß, und so schlecht ist das Wetter in Frankfurt nicht. Der Nachbar oder Kollege oder die Partnerin fängt damit an, und schon probiert man's selbst, und da schau her, es geht doch! Das Auto, wenn man denn eins hat, steht dann schon mal wochenlang unbewegt rum, so dass man vergisst, wo. Okay, es gibt zu wenig sichere Radwege, die Autofahrer drängeln oft, besonders neben die Liefer-Kleinlaster, aber irgendwie kommt man durch. Und man sagt's und zeigt's dem nächs-

ten Kollegen oder Nachbarn. Und so kommt die kritische Masse zustande, das Kräfteverhältnis auf der Straße verändert sich. Wenn dann die Stadt dazu noch ein paar Schutzstreifen pro Jahr abmarkiert und ein paar Querungen gut gestaltet, hat man wenigstens das Gefühl, dass man als Radfahrer auch politisch gewollt ist.

Geht das so weiter?

In den zentralen Stadtvierteln auf jeden Fall! Vielleicht nicht jedes Jahr in der gleichen Dynamik, aber die Stadtpolitik müsste schon böswillig und mit Gewalt dagegen halten, um den Trend zum Radfahren abzuwürgen. Anders sieht es in den äußeren Stadtteilen aus, in denen, das darf man nicht vergessen, die Mehrheit der Frankfurter Bevölkerung lebt. Zwar wird auch hier mehr Rad gefahren, aber die Steigerung ist viel geringer, und dort steigt auch parallel der Autoverkehr weiter an, insbesondere durch Einpendler in Gewerbezone und durch viele Neubaugebiete. Nimmt der Autoverkehrsdruck weiter zu, kann die Radverkehrsentwicklung sogar ins Negative kippen, schlicht aus Angst vor zu vielen Autos. In den Gebieten Bonames/Frankfurter Berg/Preungesheim oder Sossenheim/Höchst/Unterliederbach beispielsweise ist das nicht mehr auszuschließen. Hier muss die Verkehrspolitik andere Instrumentarien anwenden als in den Kernzonen. Wir brauchen ein Konzept für den Radverkehr in den „suburbanen Zonen“ der Stadt!

Ist so viel mehr Radverkehr gut für Frankfurt?

Aber selbstverständlich! Wie soll es denn sonst gehen? Die Stadt wächst jährlich bei gleichbleibender Fläche fünfstellig an Einwohnern und an Arbeitsplätzen! Der öffentliche Nahverkehr ist an seinen zwei Hauptarterien (S-Bahn-Tunnel und U-Bahn-Strecke Heddernheim-Südbahnhof) im Berufsverkehr schon an der Leistungsgrenze. Und wie war denn das kürzlich, als Donald Trump das Pariser Klimaschutz-Abkommen aufkündigte – wollten nicht alle Europäer jetzt umso nachhaltiger Emissionen reduzieren, auch und gerade im Verkehrssektor? Wenn Frankfurt als Wohnstandort attraktiv bleiben will, und wenn eine Stadt wie Frankfurt ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten will, muss die Mobilität platzsparender und emissionsfreier werden – je mehr Radverkehr, desto besser für die ganze Stadt!

Welche Konsequenz muss die Stadt ziehen?

Verkehrsdezernent Klaus Oesterling deutete es der Presse gegenüber schon an: dem Fuß- und Radverkehr soll mehr Raum gegeben werden. Das kann man auch konkreter machen. Es ist dafür hilfreich, sich die Ergebnisse des kürzlich veröffentlichten ADFC-Fahrradklimatests für Frankfurt zu Herzen zu nehmen. Für seine immer mehr werdenden Radfahrer muss die Stadt Frankfurt folgendes bieten:



Eine wirklich gravierende Verbesserung im zentralen Bereich: der neue Radstreifen im Hafentunnel. Dafür entfiel eine überflüssige Autofahrspur.

Foto: Peter Sauer



So lässt es sich auch in den äußeren Stadtteilen komfortabel Rad fahren, ob elektrisch verstärkt oder nicht: Heerstraße in Praunheim

Foto: Bertram Giebeler

>> Mehr Sicherheit!

Es muss der Grundsatz gelten: entweder eine sichere Radverkehrsführung auf Radweg, Radstreifen, Schutzstreifen oder Tempo 30! Das notorische Falschparken auf Radstreifen muss energisch bekämpft werden. Wo ordnungspolizeiliche Maßnahmen nicht reichen, müssen die Parkplätze rechts neben den Radstreifen abgeschafft und die Radstreifen mit Pollern geschützt werden. Die Stadt muss dafür sorgen, dass Radfahrer sicher und umwegfrei um Baustellen herum geführt werden.

>> Mehr Platz!

Das gilt sowohl für den rollenden als auch für den ruhenden Verkehr. So manche KFZ-Fahrspur ist (und

war schon immer) eigentlich unnötig und kann zugunsten einer Radverkehrsführung zurückgebaut oder zurückmarkiert werden. Und, auch wenn es politischen Mut erfordert dies festzustellen: der Parkplatz direkt vor der Haustür gehört nicht zu den unveräußerlichen Menschenrechten! Parken darf die Sicherheit anderer nicht beeinträchtigen, und in dichten Gründerzeitvierteln haben auch Radfahrer Anspruch auf einen Teil des öffentlichen Straßenraums zum Abstellen.

>> Mehr Komfort!

E-Bikes und Pedelecs setzen sich in den suburbanen Zonen immer mehr durch, sie erweitern den Radius für Alltagsradler und bringen

neue Zielgruppen aufs Fahrrad, sie können sogar den Zweitwagen der Familie ersetzen. Pedelec-Fahrer sind in der Regel keine MTB-Cracks, die ein Hindernis mit einem Jump überwinden. Sie wollen einen gewissen Mindestkomfort. Gerade in den äußeren Stadtteilen trifft man aber oft auf die Fahrrad-Infrastruktur der 60er und 70er Jahre mit handtuchbreiten Radwegen, holperig gepflastert und von Baumwurzeln angehoben, abenteuerlich verschwenkt, im Nichts endend. Dort wo das Pedelec echte Chancen auf mehr Radverkehr ermöglicht, müssen die Radwege und/oder Radstreifen breit genug sein, möglichst niveaugleich geführt und glatt durchasphaltiert.

Wie soll die Stadt umgehen mit den Zählungsergebnissen?

Wir sagen: Freut euch drüber, macht was draus – jetzt!

Die Ergebnisse der Stadtrandzählung sind eine Steilvorlage für jeden, der in dieser Stadt etwas bewegen will hin zu nachhaltiger, platzsparender und umweltschonender Mobilität. Die Frankfurter wollen aufs Rad, Radverkehrsförderung ist keine Nischen-Klientelpolitik, sondern sie ist gut für die ganze Stadt! Das Ziel des Verkehrspolitischen Programms des ADFC „Machen wir Frankfurt bis 2025 zur VeloCity“ ist keine Utopie, sondern realistisch. Arbeiten wir gemeinsam dran! *Bertram Giebeler*

Erfreulich: doch keine Hoppelpiste im Grüneburgpark!

Die Baustelle an der Gefällestrecke des Grüneburgparks beim botanischen Garten ist seit einem Monat fertig. Unsere Befürchtung, begründet aus der ursprünglichen Planung, war bekanntlich der Einbau von neun Entwässerungsrinnen, die diese Strecke zu einer einzigen Hoppelpiste gemacht hätten. Wir hatten 2015 sogar eine Protestaktion dagegen gemacht, bei einem Termin im Umweltdezernat wurde uns gegenüber aber die Alternativlosigkeit der Entwässerungsrinnen bekräftigt. Erst kürzlich hatten wir, nachdem an anderer Stelle des Parks schon tiefe Rinnen verlegt worden waren, vor einem „Westend-Downhill“ gewarnt.

Bei Fertigstellung der Baustelle dann die erstaunliche Entdeckung: die ganze asphaltierte Gefällestrecke ist komplett frei von jeglichen Entwässerungsrinnen. Nur an den Übergängen vom Asphalt zum wassergebundenen Belag ist jeweils eine Rinne eingebaut, aber in sehr sanfter und radfahrtauglicher Ausführung.

So lassen wir uns gern überraschen! Was auch immer den Sinneswandel bewirkt haben mag – wir freuen uns, dass es dem Grünflächenamt doch noch möglich war, eine für alle Nutzer des Parks gute Lösung zu realisieren! *Bertram Giebeler*



Kein Kind wird aus dem Anhänger geschüttelt, kein Jogger bricht sich die Haxe: die Gefällestrecke im Grüneburgpark (hier von oben gesehen ab dem Übergang zum Asphalt) kommt ganz ohne Entwässerungsrinnen aus! *Foto: B. Giebeler*

FahrRadHäuschen in Frankfurt– Ihr Rad unter Dach und Fach

Ein Fahrradabstellplatz in einem abschließbaren Häuschen könnte in Frankfurt bald Realität werden. In Bockenheim startet ein Pilotprojekt zur Erprobung städtisch geförderter FahrRadHäuschen. Diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum, die von den Bürgern eigenverantwortlich betrieben werden.

Fahrradfahren wird in Frankfurt immer beliebter. Überall im Stadtgebiet sind die Bürgerinnen und Bürger mit ihren Fahrrädern unterwegs. Die Stadt Frankfurt am Main fördert diese gesunde und umweltschonende Art der Fortbewegung durch den Ausbau des Radwegenetzes und den Ausbau von Fahrradabstellanlagen.

Um die regelmäßige Benutzung des eigenen Fahrrades weiter zu erleichtern, plant die Stadt nun die Erprobung von wohnungsnahen FahrRadHäuschen, in denen die Bürgerinnen



Foto (Montage): Stadt Frankfurt, Dezernat Verkehr

und Bürger ihre Fahrräder sicher und geschützt unterstellen können, wenn sie selbst im Haus oder auf dem Grundstück keine geeigneten Unterstellmöglichkeiten haben.

Pilotprojekt

In der Greifstraße soll im Rahmen eines Pilotprojektes das erste FahrRadHäuschen errich-

tet werden, das von den BenutzerInnen eigenverantwortlich zu betreiben ist. So sollen die Praktikabilität von FahrRadHäuschen und die Übertragbarkeit des Konzepts auf andere Frankfurter Stadtteile geprüft werden.

Hierfür werden Interessenten gesucht, die bereit sind, ein FahrRadHäuschen gemeinsam zu betreiben. Weitere Einzelheiten zu diesem Projekt sowie zu den Bedingungen und den anfallenden Kosten sind in einem Informationsblatt zusammengefasst, das Sie auf der Internetseite des „Referates Mobilitäts- und Verkehrsplanung“ der Stadt Frankfurt am Main herunterladen können.

Wer Interesse an einem Fahrradhäuschen hat, kann sich beim zuständigen Referat für Mobilität und Verkehrsplanung der Stadt Frankfurt am Main melden (Tel. 212-34463 oder Referat66A.2@stadt-frankfurt.de).

Stadt Frankfurt am Main, Dezernat Verkehr, Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

E-Bikes von Riese & Müller und Stevens, Stadt, Trekking- und Tourenräder

von Stevens, Fahrradmanufaktur, Idworx,
Tout-Terrain, Velotraum, Gazelle und Maxcycles

Kindertransporträder von Christiania,

Bakfiets, Babboe, Winther und Urban Arrow

Kinder- und Jugendräder

von Puky, Falter, Kokua, Morrison und Stevens

Falträder von Brompton, Riese & Müller

und Strida

**Qualifizierte Beratung und Service
in unserer Meisterwerkstatt**

www.perpedale.de

PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT

90 Jahre
KRIEGELSTEIN



FAHRRÄDER ALLER ART
MEISTERBETRIEB
REPARATUREN · ERSATZTEILE

Hofheimer Straße 5
65931 Frankfurt/Main (Zeilsheim)
Tel. 069 / 36 52 38
Fax 069 / 37 00 24 86

Am Bahnhof
65929 Frankfurt/Main (Höchst)
Tel. 069 / 31 25 13

service@radsporthaus-kriegelstein.de
www.radsporthaus-kriegelstein.de
shop.radsporthaus-kriegelstein.de

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





Innenstadt Schön, wenn die Polizei aufpasst. Weniger schön aber ist es, wenn sie den letzten Durchlass, der beim Opernplatzfest Passanten offen steht, mit ihrem Auto nahezu komplett blockiert. So quälen sich Radfahrende und Fußgänger durch einen schmalen Spalt zwischen Polizei-Blau und Licher-Grün auf den Platz, bevor sie dort von Weinseligem und Beschwipsten ausgebremst werden.

Foto: ps



Ginnheim Wer klemmt denn einen Eisenwinkel zwischen die Speichen, und wozu? Hoffentlich löst der Winkel sich nicht bei schneller Fahrt und bleibt zwischen Bremsscheibe und Speichen hängen – ein blockiertes Vorderrad kann unschöne Folgen haben. Vielleicht parkt der Fahrer deshalb schon vorsichtshalber vor dem Markus-Krankenhaus – sicher ist sicher.

Foto: Ingolf Biehusen

Frankfurter gemischte Fundsachen



Innenstadt Die Macht der Presse: In unserer letzten Ausgabe berichteten wir über falsch angelegte Richtungspfeile in der Goethestraße (Seite 7). Das hat wohl jemand im Straßenverkehrsamt gelesen. Nun wurde nachgebessert – nicht schön, aber richtig.

Foto: ps



Westend Blick auf die Bockenheimer Landstraße, in der neuerdings auf der Fahrbahn geradelt werden darf (wir haben berichtet). Wie man diese Neuigkeit für alle Verkehrsteilnehmer plausibel darstellt, scheint aber noch nicht ganz klar zu sein. Wird schon noch ...

Foto: ps



Bornheim Auch in der Kleinen Spillingsgasse sind Straßenmarkierer tätig geworden. Der von uns monierte Fahrtrichtungspfeil, der an Linksverkehr erinnerte, wurde nun entfernt (siehe unschöne dunkle Flecken im Asphalt), ein neuer Hinweis wurde auf der rechten Seite der Fahrbahn aufgebracht. Warum nicht gleich so?

Foto: Ingolf Biehusen



Innenstadt Wir finden, dass es ganz schön eng werden kann, wenn sich hier Radfahrer und Fußgänger in der Baustelle auf der Mainzer Landstraße begegnen. Was der Herr mit den blütenweißen Hemden von solchen Begegnungen hält, wissen wir allerdings nicht. Zum Glück sind die sauberen Hemden durch eine Folie vor Kettenöl und Straßendreck geschützt.

Foto: ps

REGIONAL PARK SOMMER

KNACKEN SIE 190 KM REGIONALPARK RUNDROUTE AN EINEM TAG

HIER
IST
WIR.

FORDERN SIE SICH SELBST HERAUS!

Die Protagonisten um Michael Lederer bewältigen die Strecke nun schon zum siebten Mal zugunsten ARQUE e.V. und sammeln unterwegs Spenden. Begleiten Sie die Gruppe auf eBikes (optionaler Akkutausch auf der Hohen Straße), mit durchschnittlich 20 km/h und entgegen dem Uhrzeigersinn. Entweder auf der ganzen Runde oder genau so lange, wie Sie möchten.

Treffpunkt: Start und Ziel am Regionalpark Portal Weillbacher Kiesgruben; Zustieg unterwegs entsprechend Marschtabelle unter www.regionalparksommer.de und unter www.arque.de jederzeit möglich.

Anmeldung: sommer@regionalpark-rheinmain.de

Weitere Auskünfte: michael@lederer-kelkheim.de

DAS FEST AUF DER RUNDROUTE SONNTAG, 3. SEPTEMBER 2017

www.regionalparksommer.de

Mal mit dem

Verkehrsdezernenten radeln?

Ordner/-in zur bike-night werden!



Tour-Guides für den 2. September gesucht

Der ADFC sucht wieder Ordner/-innen, um die Tour sicher durch die Stadt zu führen. Sie übernehmen in Kooperation mit der Polizei die Sperrung der Seitenstraßen. Die Ordner/-innen werden per E-Mail informiert und eine Stunde vor dem Start gegen 19 Uhr in ihre Aufgabe eingewiesen. Voraussetzungen sind etwas Kondition und ein verkehrstüchtiges Fahrrad. Bitte melden unter Ordner@adfc-bike-night.de oder auf www.adfc-frankfurt.de/bike_night/ordner

Foto: Foto-AG



Vielen Dank!

Der Frankfurter ADFC bedankt sich bei PerPedale, dem Fahrradladen in der Bockenheimer Adalbertstraße, für 20 Jahre Fördermitgliedschaft im ADFC. Wir freuen uns über die langjährige Unterstützung unseres Engagements für den Radverkehr.

Foto: ps

TERMINE

Fr.	28.07.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
Mo.	07.08.	VS	Vorstandssitzung
Di.	08.08.	W	Radlertreff im Westen
Mo.	14.08.	F	Foto-AG
Mi.	16.08.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	17.08.	N	Radlertreff im Norden
Fr.	25.08.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
Sa.	26.08.		Rotlintstraßenfest mit Infomobil des ADFC
Mo.	28.08.	VS	Vorstandssitzung
Sa.	02.09.		ADFC bike-night, 20 Uhr, Römerberg
So.	03.09.		Regionalpark-Rundroutenfest (siehe Seite 8)
Mo.	04.09.		Einweihung Gedenkstele Harald Braunewell (siehe auch unter „Mehr Termine“)
Mi.	06.09.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Mo.	11.09.	F	Foto-AG
Di.	12.09.	W	Radlertreff im Westen
Sa.	16.09.		Parking Day
Di.	18.09.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	20.09.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	21.09.	N	Radlertreff im Norden
Mo.	02.10.	F	Foto-AG
Mi.	04.10.	G	Erfahrungsaustausch GPS

TREFFPUNKTE

F	19.30	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
G	19.00	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
N	18.00	Ort erfragen über gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	18.00	Gaststätte Ginnheimer Höhe am Diebsgrundweg Info bei stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion		Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 <i>Frankfurt aktuell</i> Auskunft unter Telefon 069-46 59 06
V	19.30	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
VS	19.00	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
W	19.00	Treffpunkt in wechselnden Lokalen in Höchst und Unterliederbach Info bei klaus.konrad@adfc-frankfurt.de

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. Die Teilnahme ist kostenlos.

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
12.08.	Sabine Münzer	26 09 69 92
02.09.	Michael Genthner	15 24 39 81
23.09.	Michael Genthner	15 24 39 81

Evtl. weitere Termine sind unter www.adfc-frankfurt.de zu erfahren.

RICHTUNGSRAD



Na, dann mal los! Da kann ja nichts schief gehen mitten auf der Brücke über die Tauber bei Bad Mergentheim

Foto: Peter Sauer

MEHR TERMINE

ADFC bike-night

Die ADFC bike-night findet in diesem Jahr am Samstag, 2. September, statt. Treffpunkt ist um 20 Uhr vor dem Römer. Gesucht werden wieder Helfer/-innen, die den Fahrradcorso durch die nächtliche Stadt begleiten und die Polizei bei der vorübergehenden Abspernung von Straßen unterstützen (siehe Kasten auf Seite 8).

Einladung zur Einweihung der Gedenkstele für Harald Braunewell

Dr. Harald Braunewell ist nicht nur einer der Gründer des ADFC Frankfurt, sondern auch der „Vater“ des GrünGürtel-Radrundwegs. Er hatte damals maßgeblich dieses Projekt unterstützt. Sein Engagement und seine Arbeit werden jetzt durch eine Gedenkstele gewürdigt. Wir laden alle Mitglieder zur Einweihung ein.

Zeit: am 4.9.2017 um 11 Uhr

Ort: am GrünGürtel-Radrundweg an der Nidda in der Höhe vom Niedwald, am Rastplatz, der ca. 500 m westlich vom Westkreuz Frankfurt liegt

Für weitere Informationen bitte an Michael Bunkenburg wenden: michael@bunkenburg.name oder Telefon 069-525261

Critical Mass

Treffpunkt: Alte Oper immer am ersten Sonntag im Monat um 14 Uhr sowie am darauffolgenden Freitag um 19 Uhr. Nächste Termine: Sonntag, 6. August, 14 Uhr; Freitag, 11. August, 19 Uhr.

Codierungen

Freitags von 16–18 Uhr in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 nach Voranmeldung bei Dieter Werner, Tel. 0152-51464289. Kosten: 13,00 € / 8,00 € für ADFC-Mitglieder. Weitere aktuelle Termine unter www.adfc-hessen.de/codiertermine.

Codierungen werden auch vom Fahrradladen Per Pedale durchgeführt.

Mängel auf Radverkehrswegen in Hessen?
www.meldeplattform-radverkehr.de

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 5/2017:
Dienstag, 22. August 2017

10 X C 17
Immobilien
Stadtwerke Offenbach

**OFFENBACH AM MAIN,
ANKOMMEN WAR
NIEMALS SCHÖNER**

Jetzt: sicherer, schneller, grüner:
-> Erweiterung des Fahrradwegs
-> Öffnung des Schleusenparks

Ein Unternehmen der Stadt
Offenbach am Main
OF

HAFEN
OFFENBACH
am Main

So empfängt
Offenbach
Radfahrende
auf dem Main-
uferweg! Fotos: ps

Auf der Überholspur

Offenbach macht Tempo in Sachen Radverkehr

Im Frühjahr, anlässlich einer Besichtigung der Großbaustelle am Kaiserlei, fiel es mir auf: Radwegweiser, offensichtlich erst vor kurzem montiert, weisen in Richtung Offenbach-Zentrum, nach Oberrad oder über die Kaiserleibrücke nach Frankfurt-Bornheim. Auch jenseits der Baustelle, im Bereich rund um die Berliner Straße in Offenbach, sind Wegweiser zu sehen. Einziger Schönheitsfehler: Wegen Umbau des Kaiserleikreisels sind die angezeigten Verbindungen nach Sachsenhausen oder Oberrad zurzeit nicht zu nutzen, die Radwege rund um die riesige Baustelle sind gesperrt. Zur Ehrenrettung sei gesagt: Für Frankfurter gibt es am Mainuferweg im Bereich Gerbermühle/Kaiserlei eine vorbildliche Umleitungsbeschilderung.

Bis vor kurzem beschränkte sich die Radwegweisung auf kaum mehr als handtellergröße Schildchen, die lose in der Stadt verteilt waren und deren Text man im Vorbeifahren nur mit Mühe lesen konnte. Radverbindungen waren

Offenbach. Gut 120.000 Einwohner, davon fast 40 Prozent ohne deutsche Staatsangehörigkeit. Im Augenblick regiert von einer Koalition aus CDU, Grünen, FDP und Freien Wählern und einem SPD-Oberbürgermeister (Horst Schneider), der häufig mit dem Rad in der Stadt unterwegs ist. Sein privates rotes Faltrad wurde vor einiger Zeit geklaut. Aufrufe an die Bevölkerung, nach dem auffallenden Velo Ausschau zu halten, brachten das Rad leider nicht zurück. Der OB fährt nun mit einem ebenfalls roten Dienst-Faltrad durch die Stadt, jetzt allerdings elektrisch unterstützt.

Verkehr war in Offenbach bisher in erster Linie Autoverkehr. Tiefer gelegte Karosserie, leistungsstarker Motor – so wird das Bild vom prolligen Offenbacher Autofahrer gezeichnet, der seine Kreise durch die Innenstadt zieht. Unter dem Asphalt rollt die S-Bahn und bietet mit vier Stationen in der City eine erstklassige Anbindung an Frankfurt und die Region. Flugverkehr ist in Offenbach Dauerthema, liegt die Stadt doch genau in der Einflugschneise des Frankfurter Flughafens. Große Teile der Stadt gelten als stark belastet von Fluglärm.

Bis auf den Mainradweg und den innerstädtischen Industriebahnweg war von Radverbindungen bisher kaum etwas zu sehen. Bei der Infrastruktur für den Radverkehr bleibt Offenbach weit hinter Frankfurt zurück. Doch das ändert sich offensichtlich gerade.

für Ortsfremde nicht zu erkennen. Eine Ausnahme bildete hier der Industriebahnweg, der die Innenstadt seit einigen Jahren auf einer rund 4 km langen ehemaligen Bahntrasse umschließt und an dem die Regionalpark-Wegweiser

dezente Hinweise für Radfahrende geben konnten. Selbst auf der zentralen Achse durch die Stadt, der mit Radwegen ausgestatteten Berliner Straße, fand Radverkehr nur marginal statt, selten nur kam mir in den vielen Jahren, in denen ich

in Offenbach unterwegs war, ein Radfahrer in die Quere. Bleibt der Mainweg als weitere Radverbindung, doch spielt dieser für die Offenbacher Bevölkerung keine große Rolle – auf dem Mainradweg fährt man entlang Kohlehalden, Kraftwerken und Autoparkplätzen an Offenbach schlicht vorbei.

Workshops zum Radverkehr

Doch jetzt ändert sich hier etwas. Auch in Offenbach hat man die Zeichen der Zeit erkannt und sich auf den Weg gemacht, dem Fahrrad mehr Aufmerksamkeit zu widmen und dem Radverkehr mehr Platz einzuräumen. Auf der Website der Stadt finden sich dazu Hinweise, Tipps und Informationen in Hülle und Fülle. Das Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz veröffentlicht eine Broschüre zur „Fahrradstadt Offenbach“, es wirbt für die Aktion Stadtradeln, Radfahrkurse für Frauen werden angeboten und das Amt lädt zu Workshops ein, in denen die Bevölkerung neue Projekte zur Radverkehrsförderung diskutieren soll. All das muss bei „Rad, Wein & Gesang“ gefeiert



werden: Am letzten Juliwochenende findet zum nun bereits dritten Mal die Veranstaltung rund um das Fahrrad mit Rad- und Spaßrennen, Radball und Radkultur statt.

Die Fußgängerzone (jetzt nicht lachen, liebe Frankfurter) wird seit Mai 2016 im Rahmen eines Pilotversuchs mit wissenschaftlicher Begleitung für den Radverkehr freigegeben. Deutlich wird an diesem Pilotversuch, wie weit Offenbach bisher in Sachen Radverkehr wirklich hinterher hinkt. Die Frankfurter Zeil ist schon seit 1991 für das Radfahren im Schrittempo geöffnet. Daran haben sich im Laufe der Jahre zwar viele Diskussionen entzündet, doch allen Gegnern dieser Regelung zum Trotz, hat diese bis heute Bestand.

In Offenbach hieß es bereits 2007: „Der Magistrat wird beauftragt, in allen Straßen, in denen dies gefahrlos möglich ist, die Regel ‚Radfahren gegen den Einbahnstraßenverkehr in 30-km-Zonen‘ umzusetzen und der Stadtverordnetenversammlung bis Ende Februar 2008 über Umfang und Fortschritt der Umsetzung zu berichten.“ In einer Untersuchung wurden von 122 Einbahnstraßenabschnitten 95 als geeignet für die Befahrung durch Radfahrende in Gegenrichtung bezeichnet. Das war im Frühjahr 2009. „Die Kosten für die Umsetzung der Freigabe der

Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung werden auf insgesamt 226.000,00 Euro geschätzt.“ Weit über die Hälfte dieser kalkulierten Kosten fiel dabei auf „Maßnahmen an Lichtsignalanlagen“, 51.000 Euro wurden für die notwendige Beschilderungen einkalkuliert, 37.000 Euro für kleinere bauliche Maßnahmen und Markierungsarbeiten.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgte sehr zögerlich, noch viele Jahre war von einer Öffnung der Einbahnstraßen in der Stadt kaum etwas zu spüren.

Offenbach fährt fair

Begleitet wurden die ganzen Aktionen von der Kampagne „Offenbach fährt fair“ (siehe auch Frankfurt aktuell 5/2015). Auf Plakaten und in Broschüren wird für mehr Fairness und Freundlichkeit zwischen allen Verkehrsteilnehmern in Offenbach geworben. Die Kampagne entstand unter der Federführung des ADFC.

Im Jahr 2014 wurde von der Stadtverwaltung ein Fahrradstadtplan veröffentlicht, der kostenlos erhältlich ist und auf dem blau eingefärbte Straßenzüge ein Radnetz anzeigen. Die zweite Auflage soll noch in diesem Jahr folgen.

Nach dieser Aufholjagd in Sachen Radverkehr setzt Offenbach nun zum Überholen an. Innerhalb

eines knappen halben Jahres, beginnend im November 2016, wurde die Stadt mit einer Radwegweisung versehen, die diesen Namen verdient. Die alten, kaum sichtbaren Schildchen verschwanden, moderne Wegweiser leiten jetzt durch die Stadt. Und dies nicht nur in der Innenstadt, auch in Bieber oder Bürgel, in Rumpenheim oder Rosenhöhe signalisieren die Wegweiser: Hier wird Rad gefahren. Die Beschilderung macht an der Stadtgrenze nicht halt, sondern zeigt, dass auch die umliegenden Ge-

Radverkehrswegweisung, auch über die Stadtgrenzen hinaus. Im direkten Vergleich mit der alten Beschilderung (hier am Starkenburgring) zeigt sich der Fortschritt. Zusätzlich wurde gleich eine Radspur markiert

meinden wie Mühlheim, Heusenstamm oder Neu-Isenburg leicht mit dem Rad zu erreichen sind. Zahlreiche Wegweiser leiten sogar nach Frankfurt – nach Oberrad, Sachsenhausen oder Born- ➤

Solidarität

Offenbach kann auf eine lange Radfahr-Tradition verweisen. Bereits 1896 schlossen sich hier Delegierte von Radfahrervereinen aus zwölf deutschen Städten zum „Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität“ zusammen, der Hauptsitz des Bundes war ab 1907 Offenbach. Die „Solidarität“ stand der Arbeiterbewegung der damaligen Zeit nahe und entwickelte sich bis zu ihrer Auflösung durch die nationalsozialistischen Machthaber zum weltweit größten Radsportverband. Die 1922 gegründete, genossenschaftlich organisierte Fahrradfabrik „Frischauf“ in der Sprendlinger Landstraße beschäftigte bis zur Enteignung durch die Nazis über 1.000 Mitarbeiter, die von vorbildlichen Sozialleistungen profitierten.

Als Sportverband hat der Bund bis heute seinen Sitz in Offenbach.





heim. Und wer einmal von Frankfurt nach Heusenstamm radelt, stößt rund um Offenbach selbst mitten im Wald auf die modernen grün-weißen Hinweisschilder.

Die Stadt hat mit Hilfe eines Planungsbüros und in Zusammenarbeit mit dem ADFC ein von Grund auf neues Beschilderungskonzept für ein flächendeckendes Radverkehrsnetz erstellt. Schilder mit Nah- und Fernzielen wie Stadtteile

oder wichtige Orte (Krankenhäuser, Bahnhöfe, Parks), Verknüpfungspunkte im Netz, Zwischenwegweiser entlang der Route – alles ist da, alles ist über weite Strecken nahezu perfekt angelegt.

270 Wegweisungsknoten seien festgelegt worden, lässt die Stadtverwaltung auf ihrer Website wissen, 177 davon wurden mit Zielwegweisern und 93 mit Zwischenwegweisern ausgestattet.

Einige Selbstversuche, die ich im Mai bei Fahrten kreuz und quer durch Offenbach unternahm, verliefen erfolgreich, die neue Wegweisung führt in der Regel zuverlässig ans Ziel. Der Radverkehrsbeauftragte der Stadt, der für die Beschilderung zuständig ist, hat hier ganze Arbeit geleistet. Und damit, dass muss man den Frankfurter Verkehrspolitikern an dieser Stelle unter die Nase reiben, zieht

Werbepanner am Offenbacher Verkehrsknoten Marktplatz: Radfahren in der Fußgängerzone gestattet. Gut erreichbarer Ampeldrucker an der Mainstraße gegenüber der Austraße. Sichere Querungsmöglichkeit in Bürgel: Baken halten Autofahrer vom Zuparken der Kreuzung ab.

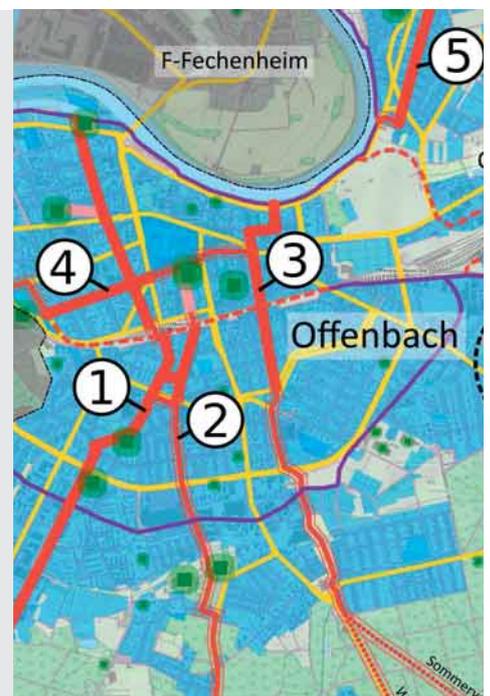
Fotos: ps

Fahrrad-(straßen)-stadt Offenbach

Offenbach bewirbt sich im Rahmen des Bundeswettbewerbes „Klimaschutz durch Radverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt und Naturschutz um Fördermittel für die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept. Die Fördersummen liegen zwischen 200.000 und 5.000.000 Euro. Finanzschwache Kommunen (Offenbach steht weiterhin unter dem Schuttschirm des Landes Hessen) können eine Förderquote von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben erhalten. Die Stadtverordnetenversammlung hat nun der Bewerbung mit einem Projekt zugestimmt, das unter dem Namen „Fahrrad-(straßen)-stadt Offenbach“ auf ein Netz von Fahrrad-Magistralen setzt. Über die Stadtgrenzen hinaus sollen die Orte Mühlheim, Obertshausen, Heusenstamm, Neu-Isenburg und Frankfurt durch ein ganzjährig und wetterunabhängig befahrbares Wegenetz an die Stadt an-

gebunden werden. Das Netz setzt sich in der Stadt Offenbach fort und schafft hier neue Verbindungen für den Radverkehr, die auch (z. B. im Nordend) die weniger radaffinen Bevölkerungsgruppen animieren könnten, das Velo zu nutzen. Darüber hinaus sind Verknüpfungen mit bestehenden Radwegen und zukünftigen Radschnellwegen vorgesehen.

Auf den Weg gebracht hat die Bewerbung – gemeinsam mit dem ADFC – Ulrich Lemke, Projektleiter Hafen Offenbach bei der OPG (Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft, eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Offenbach) und engagierter Radfahrer. Von ihm stammte auch die Idee, am Hafensradweg eine Zählstation aufzustellen. Und er sorgte dafür, dass genau dieser Radweg entlang des Hafensbeckens, der häufig wegen Baustellen seinen Verlauf ändern musste, zu jeder Zeit und bei jedem Verlauf sauber asphaltiert war!





Dem Fluglärm ist auch mit einem Radverkehrskonzept nicht zu entgehen. Baustelle Kaiserlei: Umleitung auf dem Mainuferweg und übersichtliche Hinweistafel speziell für den Radverkehr nahe Gerbermühle.



Offenbach bei der Umsetzung eines Radwegweiskonzepts deutlich an der größeren Nachbarstadt vorbei.

Das Zählwerk läuft

Ergänzt wird die Wegweisung durch weitere Maßnahmen. Fahrrad-Piktogramme auf Straßen erinnern alle Verkehrsteilnehmer daran, dass hier mit Radverkehr zu rechnen ist. An einigen Punkten wurden

schwierige Abbiege- oder Quersituationen mit Hilfe von Warnbaken und Markierungen entschärft. Und als Motivierungshilfe steht am Hafen-Radweg eine Zählstelle (siehe Titel dieser Ausgabe), die die täglich vorbei Flitzenden registriert und darüber hinaus die Gesamtzahl der bisher in diesem Jahr erfassten Velofahrer anzeigt. Das waren Mitte Mai rund 180.000 (und am 3. Juli bereits 302.030!).

Natürlich ist auch in Offenbach nicht alles Gold was glänzt. Allein durch das Aufhängen von Wegweisern werden weder Bordsteine niedriger noch Radwege breiter oder Straßen von Schlaglöchern befreit. Und wo doch, sorgen mangelhaft ausgeführte Reparaturen für Unmut bei den Radfahrenden. Auch die Unterhaltung des breit angelegten Beschilderungskonzeptes wird Mühe kosten. Schon jetzt sind erste Wegweiser vorsätzlich verdreht und zeigen in eine falsche Richtung oder verdrehte Schilder sind kaum zu entziffern. Die kleinen Zwischenwegweiser könnten an einigen Stellen markanter daher kommen. Im Mischverkehr auf der Straße, gerade bei flotter Fahrt auf Gefällestrassen, sollten Vorwegweiser frühzeitig auf die nächste Richtungsänderung hinweisen. Da gibt es sicherlich noch Verbesserungsbedarf.

Rund um die Baustelle am Kaiserlei sind zwar neue Radwegweiser zu sehen, doch die angezeigten Verbindungen enden an vielen Stellen vor rot-weißen Absperrungen. Hier sollten die neuen Wegweiser während der langen Bauzeit durch Abkleben mit Folie unkenntlich gemacht werden. Andererseits aber wurde entlang des Mainradwegs eine übersichtliche Umleitung eingerichtet, Schautafeln klären über die Umfahrungsmöglichkeiten der

Baustelle auf. Wer allerdings nicht auf dem Mainweg daher kommt, landet unter Umständen im Baustellenchaos. Deshalb im Zweifelsfall vorher informieren: Auf www.offenbach.de wird ausführlich über Bauphasen und dazu passende Umleitungen (auch für den Radverkehr!) informiert.

Aber Vorsicht: Der eigentlich gut ausgebaute Mainradweg erweist sich im Berufsverkehr, wenn ein Strom von Pendlern morgens in Richtung Frankfurt eilt, an vielen Stellen bereits dem Ansturm der Radfahrenden kaum gewachsen.

Leider hat man auch bei der Ausweisung von innerstädtischen Radwegen viel zu häufig darauf verzichtet, dies zu Lasten des motorisierten Verkehrs zu tun. An einigen Stellen wurde einfach das blaue Fußweg-Schild mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ ergänzt. Das wird entlang der hochbelasteten Verkehrsachsen viele Radfahrende wieder von der Straße auf die Fußwege flüchten lassen. Die bekannten Konflikte mit den Fußgängern sind damit abzusehen.

Offenbach holt auf

Die Fortschritte, die in Offenbach in Sachen Radverkehr zu erkennen sind, schlagen sich gleich im aktuellen Fahrradklimatest des ADFC nieder. Offenbach belegt bundesweit den dritten Platz in der Kategorie „Aufholer“ bei Städten von 100.000 bis 200.000 Einwohnern. Mit einer Note von 3,77 liegt die Stadt damit exakt auf Frankfurter Niveau – an die größere Stadt am Main wurde ebenfalls die Note 3,77 vergeben (was dort aber eine leichte Verschlechterung gegenüber der letzten Befragung bedeutet). Was der Test noch hervorbrachte? In beiden Städten nahmen je 10.000 Einwohner genau 11 Personen am Fahrradklimatest teil. Grund genug, wenigstens in Sachen Radverkehr ein gleichberechtigtes Nebeneinander der beiden Nachbarstädte festzustellen.

Peter Sauer

Wie Demokratie funktionieren kann...

... ist am Beispiel des Offenbacher Aufschwungs für das Radfahren erkennbar: Bis 2015 hatten die Radfahrer schlechte Karten, es gab ja auch nicht viele von ihnen angesichts der vielen Mängel im Radverkehr. Seither passierte aber innerhalb von nur 3 Jahren ein Schub nach dem anderen: Öffnung der Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr – Öffnung der Fußgängerzone für das Radfahren – durchgängige Beschilderung der Fahrradrouten. Und der nächste und größte Schub ist schon eingefädelt: das Fahrradstraßenprojekt mit einer 5-Mio-Investition.

Wie das funktionierte? Es war das Zusammenführen von bisher nur isoliert wirkenden Kräften:

- dem radelnden Oberbürgermeister, einem alten ADFC-Mitglied,
- dem alten Radförderplan, der von einem jungen Mitarbeiter des Bauamtes reaktiviert wurde,
- dem im Klimaschutz hochengagierten Team des Umweltamtes und
- dem neu gewählten ADFC-Vorstand.

Das neue Aufeinanderzugehen war uns, dem neuen ADFC-Vorstand, von Anfang an ein wichtiges Prinzip, und der Erfolg blieb nicht lange aus: Denn das entscheidende Ferment war die Verbindung der politischen, der Verwaltungs- und der initiativen Bürgerkräfte – so wie Demokratie optimal wirkt.

Wolfgang Christian, ADFC Offenbach



Haben Sie die Chefs entdeckt? Unter den Teilnehmenden Landrat Michael Cyriax (MTK), Bürgermeister Hans-Georg Brum (Oberursel), Landrat Ulrich Krebs (HTK), Dr. Klaus Dapp (Referatsleiter ÖPNV und Nahmobilität im Hess. Verkehrsministerium), 1. Stadtrat Thomas Ebert (Eschborn), Anja Batke (Kommunale Projekte im Regionalverband), Peter Obrist (Kur- und Kongress-GmbH Bad Homburg) und viele weitere aus Politik, Verwaltung und ADFC

Radtour „Immer am Hang lang – Radfahren

36 Teilnehmende aus Politik und Verwaltung des Main-Taunus- und Hochtaunuskreis waren der gemeinsamen Einladung von ADFC Main-Taunus und ADFC Hochtaunus gefolgt. Schon am Start betonten die Organisatorinnen Susanne Bittner (HTK) und Gabriele Wittendorfer (MTK), was der ADFC-Fahrradklima-Test 2016 zum wiederholten Male offenbart hat.

Das Radfahren zu Schule und Arbeit nimmt massiv zu. Alltagspendler wählen das Rad, wenn sie zügig und planbar ihr Ziel erreichen möchten.

Das ist auch im Interesse der Region Frankfurt: Mit dem weiteren Wachstum des Ballungsraums Rhein-Main verschärfen sich die bereits bestehenden Verkehrsprobleme und alternative Verkehrs-

arten werden immer wichtiger. Eine stärkere Berücksichtigung des Verkehrsmittels Fahrrad in der Verkehrsplanung ermöglicht eine effiziente und umweltfreundliche Entlastung.

Er-fahren und miteinander reden – große Resonanz auf die ADFC-Einladung

Die Bereitschaft, auf das Fahrrad umzusteigen, ist längst vorhanden. Allein die derzeitige Gestaltung der Radwegführungen schreckt viele ab, wie der diesjährige Fahrradklima-Test wieder vor Augen führte.

Was damit genau gemeint ist, erfuhren die mitradelnden Landräte, Bürgermeister, Kreisbeigeordneten, Ministerium-Referatsleiter und Experten auf der ca. 20 km langen Strecke von Bad Homburg nach Eschborn. Unterwegs wurden

an konkreten Punkten Stopps eingelegt, um auf gute Lösungen und problematische Aspekte hinzuweisen.

ADFC-Feierabendtour zeigt Gutes und Problematisches zwischen Bad Homburg und Eschborn

Radwege müssen durchgängig sein! Unterbrechungen und plötzliche Radwegenden führen zu Konflikten und sind Gefahrenstellen.

Beispiele hierfür sind in Bad Homburg die Kreuzungen entlang des Hessenrings oder in Oberursel die verbotene Durchfahrt über das Gelände der Hochtunus-Schule. Wie stiefmütterlich der Radverkehr bei der Gestaltung von Kreuzungen behandelt wird, kann man ebenso in Eschborn an der Sossenheimer / Frankfurter Straße sehen.

Radfahren und ÖPNV gehören zusammen! Abstellanlagen und Zugänge zu den Bahngleisen sind das Bindeglied.

Gleich zu Beginn der Radtour zeigten die Beispiele in Bad Homburg und Oberursel, wie gut radfreundliche Bahnhöfe angenommen werden und weiteren Bedarf wecken.

Nahmobilität geht über Orts- oder Kreisgrenzen hinaus! Der ADFC fordert Land und Gemeinden zur Zusammenarbeit auf.

Die Kommunen am Taunushang wachsen – und damit wachsen sie auch zusammen. Hier ist der Radverkehr das Mittel der Wahl für die Nahmobilität, denn der ÖPNV führt oft umständlich über Frankfurt. Leider wird häufig noch immer nur hin zum Ortskern gedacht. Wege zum Arzt oder zum Turnverein im Nach-



Die Initiatorinnen Susanne Bittner (Beauftragte Fahrradklima-Test ADFC Hochtaunus e.V.) und Gabriele Wittendorfer, 1. Vorsitzende ADFC Main-Taunus-Kreis e.V.: „Durchgängige, sichere Radrouten entlasten den wachsenden Verkehr.“



Bernhard Wiedemann (li.), verkehrspolitischer Sprecher Bad Homburg, erläutert die Streckendetails für Rainer Kroker. Schwerpunkt sind Gefahrenstellen entlang des Hessenrings



Patrik Schneider-Ludorff, verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Hochtaunus e.V., führt durch Oberursel und Steinbach. Dabei liegen ihm die Verbindungswege besonders am Herzen



Thomas Buch aus Eschborn-Niederhöhnstadt, 2. Vorsitzender ADFC Main-Taunus-Kreis e.V., verweist auf die Strecke Steinbach-Niederhöhnstadt und die Kreisel in Eschborn



Kurpark Bad Homburg; Bernhard Wiedemann kündigt die Strecke durch Bad Homburg an

Alle Fotos: Jan Schuster, ADFC MTK



Wer wollte, konnte sich das Fahrrad-Parkhaus am Bad Homburger Bahnhof unter sachkundiger Führung anschauen



Thomas Buch erläutert die Schwierigkeiten beim Ausbau des Radwegs zwischen Niederhöchstadt und Steinbach

ist Chefsache“

barort kommen zu kurz – vor allem wenn der nächste Ort in einem anderen Landkreis liegt.

Hier fängt es mit der Reinigung und Schneeräumung für Hauptachsen auf Wirtschaftswegen an und geht bis zur gemeinsamen Planung und Umsetzung der Radrouten.

Radschnellwege definieren die Wohn-Attraktivität von morgen! Sie werden derzeit vom Bund massiv gefördert.

Am Taunushang verteilt sich Rad-Pendler-Verkehr momentan auf unterschiedlichste Verkehrswege, von den ausgewiesenen Landesstraßen bis hin zum holprigen Feld-

weg. Komfortabel sind diese Angebote alle nicht.

Radschnellwege zwischen Darmstadt und Frankfurt sowie Hanau und Frankfurt entstehen schon. Ein schnelles Radwegenetz zwischen Friedrichsdorf, Bad Homburg, Oberursel, Steinbach, Frankfurt und Eschborn sowie Hofheim ist ebenso dringend geboten und entlastet den alltäglichen Berufsverkehr auf Straßen, Autobahn und im ÖPNV. Das coole Bike löst dann das Auto als Status-Symbol ab.

Die Landkreise Hochtaunus und Main-Taunus müssen daran arbeiten, dass sie ihre Attraktivität für Führungskräfte und Angestellte

von morgen erhalten. Nicht zuletzt mit den Pedelecs hat das Fahrrad als Verkehrsmittel der Wahl auf dem Weg zu Arbeit extrem an Attraktivität gewonnen.

Die Aufgaben können nur durch übergreifende Zusammenarbeit zügig gelöst werden. Die Tour entlang des Taunushangs führte bereits zu intensiven Gesprächen der Teilnehmer untereinander.

Die Landräte Michael Cyriax und Ulrich Krebs, der ADFC Main-Taunus und der ADFC Hochtaunus sind sich einig: Damit die gesamte Region am Taunushang auch weiterhin wettbewerbsfähig bleibt,

muss der Radverkehr als zentraler Faktor zur Verbesserung der Lebensqualität und der Erreichbarkeit der Schulen und Arbeitsplätze stärker berücksichtigt und gemeinde- und kreisübergreifend gestaltet und weiterentwickelt werden!

Viele der auf der Radtour erfahrenen, derzeitigen Widrigkeiten könnten durch übergreifende Zusammenarbeit auf allen Ebenen (kosten)effizient mit einer verbesserten Nutzung von Fördergeldern gelöst werden. Alle Gemeinden einschließlich der Region Frankfurt würden von dieser gemeinsamen Anstrengung profitieren.

Susanne Bittner, Gaby Wittendorfer

Seit 1923 sind wir mit ganz viel Leidenschaft für alles, was 2 Räder hat, für Sie da. Fahren Sie doch mal bei uns vorbei:
zweirad-ganzert.de
 Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

MO, DI, DO & FR 09.00-13.00 UHR + 14.30-18.00 UHR / SA 09.00-15.00 UHR OKT.-FEB. 9.00-13.00 UHR / MI. GESCHLOSSEN



Auffahrt auf den Radweg in der Krifteler Elisabethenstraße.

Fotos: Holger Küst



Erneuerte Brücke – jetzt mit rutschsicherem Belag – beim Krifteler Schwimmbad

Wie fahrradfreundlich sind Hofheim, Eppstein und Kriftel?

Ergebnisse Fahrradklima-Test 2016

Jetzt liegen die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Test 2016 vor. Der Fahrrad-Club rief gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hunderttausende Radfahrerinnen und Radfahrer dazu auf, die Fahrradfreundlichkeit von Städten und Gemeinden zu bewerten. Der Test hilft, Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung zu erkennen. Aus diesem Grund bat der ADFC die Bürgerinnen und Bürger um zahlreiche Teilnahme.

Die Umfrage fand vom 1. September bis zum 30. November 2016 statt. Die Ergebnisse werden nun auf der Webseite www.fahrradklima-test.de präsentiert.

Gewinner im Bereich unseres Ortsverbands ist die Gemeinde Kriftel, die hessenweit den dritten

Platz der 49 hessischen Kommunen unter 50.000 Einwohnern erreicht hat. Der ADFC bedankt sich für den Einsatz der Gemeinde Kriftel für den Radverkehr, so wurden unter anderem die Brücken über den Schwarzbach mit einer Rutschsicherung ausgestattet und auch einige Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Jüngst wurde auch eine Durchfahrt an der Ampel Schmelzweg/Elisabethenstraße für Radler asphaltiert, damit sie von der Fahrbahn auf den Radweg in Richtung Zeilsheim gelangen.

Einen Platz im Mittelfeld belegt Eppstein – den 29. Platz in dieser Kategorie. Lobend erwähnt wurde die teilweise gute Infrastruktur für Radler, Kritik wird jedoch an den fehlenden innerörtlichen und überörtlichen Verbindungen, zum Bei-

spiel zwischen Eppstein und Bremthal geäußert.

Schlusslicht in unserem Bereich ist leider die Kreisstadt Hofheim, die auf dem drittletzten Platz derselben Kategorie abgeschlossen hat. Einhellig kritisiert wird die unzureichende Verbindung zwischen Hofheim-Süd/Marxheim und der Kernstadt sowie die Verbindung zwischen Hofheim und Lorsbach. Viele Teilnehmer an der Umfrage würden das Fahrrad gerne öfter nutzen, fühlen sich aufgrund der fehlenden Angebote für Radler jedoch verunsichert. Gelobt wurde die neue Beschilderung in Hofheim. Weitere positive Ansätze sind zu erkennen, denn zum Jahresbeginn hat in Hofheim Stadtrat Jung die Verantwortung für den Bereich Nahmobilität übernommen und der ADFC vertritt im Ar-

beitskreis zur Umgestaltung des Hofheimer Busbahnhofs die Interessen des Radverkehrs.

Interessant waren in den verschiedenen Kommunen auch die Antworten auf die offenen Fragen des Fahrradklima-Tests. In Hofheim wurde häufig der Wunsch nach einer für Radler attraktiven Querung zwischen der Hofheimer Altstadt und Hofheim-Süd/Marxheim sowie Radwegen entlang der Landesstraße 3011 zwischen Hofheim und Eppstein geäußert. In Eppstein wurde insbesondere die Verbindung von Eppstein durch das Daisbachtal nach Bremthal und Niederjossbach gefordert. In Kriftel gab es keine vorherrschende Beschwerde, jedoch beklagten sich in allen drei Kommunen die Radler über Autofahrer, die den Radlern zu wenig Platz lassen. *Holger Küst*

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 10:00 - 19:00 Uhr

Samstags 10:00 - 18:00 Uhr

Rund um die Welt
- alles in Karten.



Anhänger
Dreiräder
Falträder
Liegeräder
Reha-Specials
Tandems
Transporträder

Main Velo
Spezialräder und Anhänger

info@mainvelo.de
www.mainvelo.de

Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt
06101 / 48 9 58

Wir können auch schnell

Wie das ADFC Main-Taunus-Team mit viel Spaß sein erstes Radrennen absolvierte



Links: ADFC Feierabendradler bei ihrer Rennrad-Premiere. Rechts: Wenn der Vater mit der Tochter – unsere Rennraderfahrenen ADFCler

Fotos: Rennrad-Team ADFC MTK

Aber alles der Reihe nach: Jede ADFC-Mitgliederversammlung ist zunächst ein Pflichtprogramm, denn mindestens einmal im Jahr haben die Mitglieder ein Recht darauf zu hören und zu fragen, was der Vereinsvorstand so zuwege gebracht hat. Schnarch, gähn... Ok – so eine Mitgliederversammlung kann auch die Geburtsstätte von verrückten Aktionen sein. Und so war es in diesem April in Hofheim.

Der Tagesordnungspunkt „Sonstiges“ – sowieso immer der interessanteste – war gerade in Schwung gekommen, da hob Nini die Hand: „Also ich wollte nochmal was ganz anderes ansprechen. Was haltet Ihr denn davon, wenn wir diesmal beim Radrennen am 1. Mai mitfahren?“ Die Vorsitzende, sonst nicht auf den Mund gefallen, glaubte sich verhöhnt zu haben. Gedankenketzen, wie „Oh Gott, wie peinlich! Wir mit unserer Feierabend-Truppe inmitten gut trainierter Oberschenkel!“ Aber es war schon zu spät – die Idee war in der Welt und keine fünf Minuten später war es beschlossene Sache:

Der ADFC Main-Taunus stellt ein Team bei der VeloTour Eschborn-Frankfurt am 1. Mai

Zum Glück war die Anmeldung durch den direkten Draht zum Veranstalter, der auch ADFC-Fördermitglied ist, kein Problem. Unser Dank gilt Nathanael Bank von der Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH! Muss-Angaben wie „Berechneter_Index“ oder „LKZ“ hätten uns sonst schon aus

der Kurve geworfen. Am Ende waren acht Teilnehmer für den ADFC Main-Taunus gelistet. Sechs davon hatten sich für die 50-km-Tour entschieden.

Schwieriger war es schon, alle Beteiligten mit dem obligatorischen Team-Trikot auszustatten. An der Stelle sei eine Spitze am

Rande erlaubt: Die Mitradler und Mitradlerinnen beim MTK-Radtag waren hier klar im Vorteil...

Und dann kam der Tag vor dem 1. Mai – und das große Entsetzen: Beim Rennen waren weder Radtaschen zugelassen noch Rucksäcke – und überhaupt: Ein ADFCler, der ohne Gepäck unterwegs

ist? Ein echter Kulturschock. Stattdessen wurde die inzwischen etwas nervöse Truppe mit Transpondern, Trikotnummern und Trinkflaschen ausgestattet. Die Beteiligung an der obligatorischen Pasta-Party im Bestwestern-Hotel Eschborn Süd war wieder leichter – mit Krombacher alkoholfrei. Bei der Gelegenheit wurden die professionellen Mitstreiter und deren Rennmaterial (sprich Räder) bestaunt.

Am nächsten Morgen ab 8.30 Uhr begann die Startaufstellung in Eschborn. Der Startschuss für die Jedermänner und -frauen fiel um kurz nach 9 Uhr – und 5.000 radbegeisterte Zuschauer waren auch da. Jetzt ging es nur noch ums Treten und Treten und Treten... Autofreie Straßen nach Frankfurt, Alte Oper, Nordwestzentrum, Bad Homburg und Oberursel, zurück nach Eschborn-Süd – daran könnte man sich gewöhnen. Sobald die Trekkingräder und MTBs liefen, hat es allen enormen Spaß gemacht. Sauwetter hin oder her, am 1.5.2017 war das erste Mal in der Geschichte dieses Rennens ein ADFC Team dabei. Und das Ergebnis? Team ADFC Main-Taunus erreicht Platz 32 von 46 Plätzen. Unfallfrei.

Gratulation an alle Beteiligten

Und auch die Vorsitzende ist jetzt deutlich weniger aufgeregt, wenn es heißt: Nächstes Jahr sind wir wieder dabei! Wer bis dahin ein bisschen trainieren möchte, wende sich vertrauensvoll an:

Heinz.Werntges@adfc-mtk.de

Martina Preuß und
Gabriele Wittendorfer

- Beratung & Service**
- Kinderräder**
- Jugendräder**
- Stadtfahrräder**
- Tourenräder**
- Crossräder**
- Trekkingräder**
- Single-Speed-Räder**
- Mountainbikes**
- Pedelecs für die Stadt,**
- für Touren und für**
- sportliches Fahren**
- Falträder**
- Ersatzteile & Zubehör**

Fragen Sie uns auch nach unseren Angeboten für Fahrradleasing, Fahrradfinanzierung und Fahrradversicherungen!

www.FahrradWagner.de

Fahrradhaus Wagner

Familientradition seit 1929

Woogstr. 21 60431 Ffm. - Ginnheim
Tel.: 069 - 952 948 44 Fax: 069 - 952 948 56

Öffnungszeiten:

Montag - Freitag:
9:00 - 12:00 Uhr
15:00 - 18:30 Uhr

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr

Der Tripp: Steigung und Steigerung

„Kaum hält man eine Steigerung für möglich – und doch ist es so!“

Mit diesen Worten pflegte einst im Deutschen Fernsehen der Moderator überzuleiten zum nächsten Slapstick-Stummfilm der Reihe „Als die Bilder laufen lernten“.

Hochaktuell ist dieser Spruch bis heute, zumindest in Bad Homburg-Kirdorf auf der Straße nach Friedrichsdorf, dem sogenannten „Tripp“. Wie ist das möglich?

Nun, vor einigen Jahren hat die Stadt Bad Homburg, entgegen dem ausdrücklichen Rat des örtlichen ADFC, an beiden Seiten dieser stark befahrenen und abschüssigen Straße einen schmalen Radweg (mit roten Steinen) und einen Fußweg (mit grauen Steinen) angelegt. Danach ist die Stadt offenbar davor zurückgeschreckt, das Radeln auf dem roten Weg zu erzwingen. Am Beginn des Weges wurde nur das Schild „Radfahrer frei“ montiert. Steil abwärts zu radeln abseits der Autos war erlaubt und wurde ausgiebig genutzt. Nach einiger Zeit häuften sich die Beschwerden der zahlreichen Anwohner, die mit ihren Autos vorsichtig aus ihren Grundstücksausfahrten lugten und jederzeit mit Radlern rechnen mussten. Und nicht nur

das: Wenn es krachte (und es krachte oft), lag die Schuld immer bei den Anwohnern, denn Radfahrer hatten Vorfahrt.

Die Anwohner wandten sich mit Beschwerden an die Stadt und hatten Erfolg: Das Schild „Radfahrer frei“ wurde demontiert. Ich erinnere mich, dass ich das im Namen des ADFC befürwortet hatte. Ich selbst bin dort sehr oft gefahren, immer auf der Straße in der Mitte der rechten Fahrbahn, damit mich ja kein Auto überholen oder abdrängen konnte. Damit, dass ich als Feind der Radler beschimpft wurde, konnte ich daher gut leben.

Der rot gepflasterte Weg lud Radler weiterhin zur Benutzung ein. Nur war das jetzt illegal: Bei Unfällen lag die Schuld beim Radler. Die Stadt Bad Homburg sah sich erneut mit heftigen Beschwerden der Anwohner konfrontiert und war zunehmend ratlos. Sie änderte die Ampel und die Radwegweisung am oberen Ende des Weges – alles vergebens. Letzter Ausweg: Es wurden vier Umlaufsperrn errichtet, die jetzt zum Abbremsen zwingen. Auch das habe ich befürwortet, um lebensmüde Radler zu schützen. Mit den erneuten Beschimpfungen konnte ich wieder gut leben.

Nicht nur der rechtsseitige Weg wird heute von Radlern verbotenerweise weiterhin benutzt, sondern sogar der linksseitige, und zwar mit



Bei Radfahrenden alles andere als beliebt: Umlaufsperrn auf abschüssiger Straße in Bad Homburg. Günther Gräning vom ADFC Hochtaunus hat sich dafür ausgesprochen.

Foto: Barbara Gräning

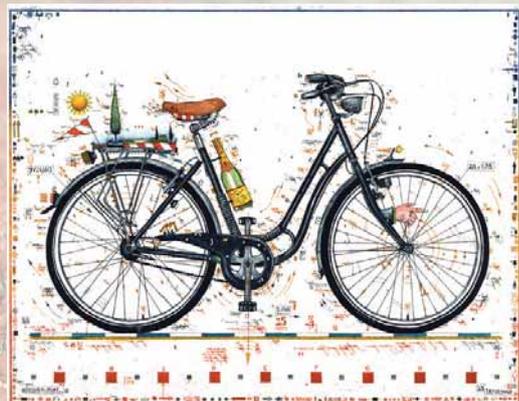
hoher Geschwindigkeit abwärts, vorbei an mehreren Einmündungen. Die Stadt ist weiterhin ratlos. Sollte sie sich dazu entschließen, auch auf dem aufwärtsführenden Weg Umlaufsperrn zu errichten, so würde ich das auch unterstützen, trotz weiterer Beschimpfungen. Steigerungen sind eben immer möglich, sogar an Steigungen!

Nachtrag: Ich habe im nachhinein erfahren, dass der Kirdorfer Ortsbeirat versucht habe, die Stadt dazu zu bewegen, auch linksseitig abwärts (also rechtsseitig aufwärts)

Umlaufsperrn zu bauen. Eine höhere Verkehrsinstanz habe das aber als unzulässig abgelehnt. Es gibt also im deutschen Verkehrsrecht offenbar Obergrenzen für die Steigerung Bad Homburger Perversitäten. Hätte dieselbe höhere Instanz seinerzeit die roten Radstreifen verhindert, hätte die Stadt sich viel Geld und Ärger erspart!

Eine Steigerung ist aber immer noch möglich: Bad Homburg könnte unsere Landeshauptstadt vom letzten Platz bei der Radlerumfrage des ADFC verdrängen!

Günther Gräning



Öffnungszeiten
Montag - Freitag 09:00 - 18:00 Uhr
Samstag 09:00 - 13:00 Uhr

terrano
Romantisch reisen mit Stil

Radreise-Manufaktur in Frankfurt-Sachsenhausen

Kommen Sie vorbei und lassen Sie sich persönlich bei uns zu Ihrer Traum-Radreise beraten!

terrano Radreisen

Martin-May-Str. 7
60594 Frankfurt Sachsenhausen
Tel. 069 - 69 30 54
www.terrano-touristik.de

Der ADFC Usinger Land berichtet

Radtourismus im Usinger Land

Der Vorstand will umweltverträglichen Radtourismus im Usinger Land voranbringen, Fahrradtouristen in die Region locken und die Gastronomie fördern. Wir erhoffen uns dabei auch Impulse für den Alltagsradverkehr. Einschlägigen Studien zufolge geht das Hand in Hand, es begünstigt sich gegenseitig. Nördlich des Taunuskamms bietet sich der Radtourismus als Einstieg in eine Initiative dieser Art an.

Konkret gibt es bekannte ADFC-Forderungen: Ein Logo für den Usatalweg, eine Fahrradrouten entlang des FFH-Schutzgebietes Erlenbach, verknüpfte Rundrouten möglichst nah an den ADFC-Vorschlägen. Usingen hat es mit der Buchfinkenroute vorgemacht, Neu-Anspach und Wehrheim könnten leicht nachziehen. Bei der Wegweisung gibt es ebenfalls Verbesserungsbedarf, u. a. auf dem Usatalweg im Bereich Anspach. Eine eigene Radtourismusregion wäre optimal.

Denkbar sind weitere Schritte, etwa mehr Pausenplätze mit vernünftigen Fahrradständern, Info-Tafeln, die die Routen erläutern und vieles mehr. Auch dem Trend zum Pedelec sollte man folgen, mit besseren Wegeoberflächen, von

denen Alltagsradler dann auch profitieren würden. Auch eine Fahrradkarte als Orientierungs- und Anregungselement wäre ideal.

Erste Reaktionen sind eingegangen, ohne konkret Maßnahmen zuzusagen. Das war auch kaum zu erwarten. Es geht zunächst darum, Ideen vorzustellen. Hier in *Frankfurt aktuell* werden wir berichten.

Informationsportal ausgebaut

Der Taunus Touristik Service e.V. hat das Angebot für Radfahrer ausgebaut. Unter <https://taunus.info> finden sich in der Rubrik „Sport&Outdoor“ mehr Angebote zum „Radfahren“. Einige sind gut nutzbar, wie zum Beispiel die 40-km-Runde um Usingen, die mit eigenem Logo ausgeschildert ist und Ausflüglern aus dem Rhein-Main-Gebiet durchaus schon empfohlen werden kann. Andere Routenangebote existieren eher als Track für GPS-Geräte, das schränkt den Nutzerkreis schon ein.

Hier zeigt sich, dass bei allen Bemühungen eine gewisse Mindestqualität, wie sie Ortsfremde erwarten, nicht einheitlich gewährleistet wird. Dafür ist die Taunus Touristik nicht verantwortlich. Sie bewirbt nur die vorhandenen Ange-

bote, die sehr unterschiedlich ausfallen. Ein Hinweis auf die Initiative des ADFC Usinger Land zu einer Radtourismusregion können wir uns hier nicht verkneifen. Dazu müssen sich die Kommunen vereinbaren. Solange kann schon mal ein Hineinschnuppern im Taunus-Touristik-Portal empfohlen werden, das eine oder andere lässt sich dort bereits finden.

Mit „Rund um Grävenwiesbach“ befindet sich eine Tour im Portal, die der ADFC im Rahmen seines kreisweiten Gesamtkonzeptes vorgeschlagen hatte. Das zeigt, dass der ADFC gute Qualität abliefern kann. Schade nur, dass wir davon rein zufällig erfahren. Wichtig ist uns jedoch, dass sinnvolle Vorschläge umgesetzt werden. Das scheint hier der Fall zu sein. Ein kleiner heimlicher Erfolg des ADFC!

Vorstandsänderung

Auf der Mitgliederversammlung am 26. April gab es eine Änderung im Vorstand. Volker Boge aus Usingen, der den Posten des stellvertretenden Vorsitzenden im Vorjahr übernommen hatte, wird uns leider verlassen. Nachfolger wird Marcus von Cube aus Wehrheim, der bereits viele Jahre an unseren

Aktivitäten teilnimmt. Volker hat Schwung in die Vorstandsarbeit gebracht. Auch die Unterstützung bei der Verteilung von *Frankfurt aktuell* in Usingen war nicht zu unterschätzen: 6 x im Jahr, auch in Ortsteile – Helm ab!

Das größte Verdienst ist aber die Wiederbelebung unserer Mehrtagestouren. So gab es letztes Jahr eine Woche am Senftenberger See, einer renaturierten Braunkohlelandschaft – mit sachkundiger Führung. Das war so interessant, dass wir uns vorgenommen haben, in einigen Jahren in der gleichen Gegend eine Wiederholung zu starten, um nachzusehen, was sich inzwischen verändert hat. Und es war nachhaltig: Dieses Jahr gab es eine weitere Mehrtagestour über ein verlängertes Wochenende in der Nähe von Freiburg.

Marcus konnte sich inzwischen gut einbringen, das hat sich bei unserer politischen Initiative für eine Radtourismusregion bereits gezeigt. Mit einigen Aktiven haben wir mehrfach per Skype kommuniziert. Dieser Weg ermöglicht von zu Hause ein konzentriertes (Mit-)Arbeiten im interessierten Kreis – ein guter Weg, räumliche Trennung mit gleichen Interessen zu vereinbaren. Diesen Weg gehen wir vermutlich weiter ... *Stefan Pohl*



Hat Deine Stadt ein Herz fürs Rad?

Ergebnisse für Main-Taunus- und Hochtaunuskreis



Was ist das Wichtigste für den Taunushang? Wo gibt es Stärken und Schwächen? Wo ging die Chefsachentour entlang? Alle Ergebnisse, viele Infos und Vergleiche der Taunushanggemeinden und die Freitextantworten aus dem Fahrradklima-Test 2016 auf

www.adfc-hochtaunus.de/Fahrradklima-Test-2016

Susanne Bittner

ADFC-Kontakt im Hochtaunuskreis

ADFC Hochtaunus e.V., Postfach 1931, 61289 Bad Homburg
info@adfc-hochtaunus.de, <http://adfc-hochtaunus.de>
 Vorsitzender: Günther Gräning, Tel. 0 61 72/98 57 40

Radspport



**Rennräder · Rahmen
 Radsportbekleidung
 Werkstattservice
 Ersatzteile
 Damen- und Herrenräder
 Kinderräder**

**Radspport 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**

Bis zum nächsten Mal alles besser?

Nachlese zum ADFC-Fahrradklima-Test

Beim ADFC-Fahrradklima-Test 2016 hat Bad Vilbel erneut – und dieses Mal noch lockerer – die Mindestteilnehmerzahl erreicht, um in die Wertung zu gelangen. Die Ergebnisse sind allerdings wenig rühmlich. Sie summieren sich zur Note 4,2 und bedeuten damit eine weitere leichte Verschlechterung gegenüber der Umfrage 2014. Oder mit anderen Worten: einen Platz im letzten Siebtel der Städte vergleichbarer Größe.

Der Magistrat reagierte verschnupft und nutzte die Rubrik „Der direkte Draht“ in der Ausgabe des Bad Vilbeler Anzeigers vom 1. Juni 2017 für eine presseöffentliche Reaktion. Er verweist auf immense Tätigkeiten und Investitionen in die Fahrradinfrastruktur und führt sodann eine Reihe von Einzelmaßnahmen auf.

Was er dabei augenscheinlich übersehen hat, ist, dass die Umfrageteilnehmer nur den Ist-Zustand bewertet haben. Ein Großteil der genannten Maßnahmen allerdings wurde erst ab Herbst 2016 durchgeführt, also zeitgleich zum Umfragezeitraum, der am 30. November 2016 endete, oder sogar danach. Andere Maßnahmen sind Teil von Planungen für die Zukunft. Diese können sich in den Umfrageergebnissen naturgemäß noch nicht widerspiegeln.

Was ist denn tatsächlich geschehen in den zwei Jahren, die zwischen den beiden letzten Umfragen verstrichen sind? Mir kommen die drei folgenden Punkte in den Sinn:

- Der Niddaradweg im Burgpark wurde fertiggestellt. Die Passage ist zwar sehr gelungen, ihre Fortsetzung in Richtung Dortelweil erweist sich aber leider nach wie vor als Holperstrecke.
- Eine Treppenrampe in Massenheim wurde installiert. Diese ist aus meiner Sicht nur für eine sehr begrenzte Anzahl von Radlern tatsächlich interessant.
- Der Schulweg von Dortelweil-West über die Landschaftsbrücke wurde durch Baumaß-

nahmen gekappt und erst nach Monaten parallel zum Umfragezeitraum des Fahrradklima-Tests wieder durchgängig befahrbar gemacht. Dies betrifft Hunderte Schüler/-innen und viele Pendler/-innen auf ihrer alltäglichen Route. Die vielen Monate der Untätigkeit wurden in der Stellungnahme des Magistrats leider unterschlagen.

Wenn man diese drei Punkte nüchtern betrachtet und nach Relevanz beurteilt, so dürfte eine leichte Verschlechterung des Umfrageergebnisses niemanden überraschen.

Ausbau des Plattenwegs Heilsberg und des Nidda-Uferwegs parallel zur Frankfurter Straße: sehr schön, aber noch in der Planung. Über 150 neue Fahrradstellplätze und Fahrradboxen an den Bahnhöfen: toll, aber zu spät aufgestellt, um eine positive Wirkung auf die Umfrageergebnisse auszuüben. Der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität des Landes Hessen beigetreten: Prima, aber die Umfrage beurteilt die Früchte der Arbeit. Ein Radverkehrskonzept: hervorragend und an anderer Stelle nach einer ersten Einsicht bereits gelobt, aber in der Umsetzung noch Zukunftsmusik.

Wenn in den nächsten zwei Jahren einiges von dem umgesetzt wird, was im Radverkehrskonzept angedacht ist – und auch von dem, was unabhängig davon zwischenzeitlich in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde –, dann wird das nächste Umfrageergebnis deutlich besser ausfallen. Davon bin ich überzeugt. Erwähnt wird in der Auswertung immer auch der beste Aufsteiger. Das Potential ist da. *Christian Martens*

ADFC Bad Vilbel e.V.

Dr. Ute Gräber-Seißinger
Tel. 0 61 01 / 54 22 56
Christian Martens
Tel. 0 61 01 / 12 84 26
www.adfc-bad-vilbel.de



Der Landgrabenweg – offiziell ausgewiesener Radweg von der Stadtgrenze Bad Vilbels nach Bergen-Enkheim. Der Weg hin zu besseren Bedingungen für den Radverkehr ist in Bad Vilbel noch immer steil.

Foto: Ute Gräber-Seißinger

Ein
guter Druck Buchdruck · Offsetdruck · Digitaldruck
macht C. Adelman GmbH
immer **Eindruck**

seit 1846 der
zuverlässige Partner
für Qualitäts-
drucksachen aller Art



Ihre Druckerei
im Herzen
von Rhein-Main

info@cadelmann.de
www.cadelmann.de

60322 Frankfurt am Main
Eschersheimer Landstr. 28
Telefon: (069) 9150 63-0
Telefax: (069) 9150 63-20

Karben bleibt im Kern dunkel!

Licht und (Kern-)Schatten bei der Radverkehrspolitik

Auch die Stadt Karben ist letztes Jahr der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) beigetreten. Nun hat sich bereits in den letzten Jahren immer an einigen Stellen etwas für die Fahrradfahrer verbessert, und etliches ist derzeit in Arbeit. Vor allem der Teil der Regionalparkroute, der auf Karbener Gebiet liegt, wird jetzt fahrradtauglich ausgebaut (Burgholzhausen–Petterweil), und auch in Kloppenheim wird eine ausgewiesene Radroute wieder befahrbar gemacht. Ein größeres Projekt ist der Neubau des gemeinsamen Fuß- und Radwegs entlang der Nidda im Bereich der Kernstadt. Hier werden in den nächsten Monaten eine Renaturierung durchgeführt und der bestehende Uferweg neu gebaut.

Nun gab es die Idee, in diesem Zusammenhang doch gleich Nägel mit Köpfen zu machen und diesen wichtigen innerstädtischen Weg mit einer modernen Beleuchtungsanlage zu versehen. So günstig kann man später nicht mehr bauen! Vor allem für die Fußgänger wäre eine Beleuchtung ein großer Gewinn an Komfort und an Sicherheit. Für Letzteres sind doch sicherlich alle – sollte man denken.

Doch falsch gedacht: Nur drei Parlamentarier – zwei von der Frak-



Nagelneu: Radwegstrecke zwischen Petterweil und Burgholzhausen.

Foto: Karl Pfeil

tion der Grünen, einer von den Linken – konnten sich für diese Förderung der Nahmobilität in Karben entscheiden. Die restlichen 34 „Stadtvertrockneten“ waren der Meinung, dass Karben im Kern dunkel bleiben soll.

Die Mitgliedschaft in der AGNH ist für die Städte und Gemeinden kostenlos. Ist sie für Karben auch ergebnislos?

Karl Pfeil

Fahrrad-Codieraktion am Georg-Büchner-Gymnasium

Rund 1600 Schüler und Schülerinnen (in der Schule ist die Abkürzung SuS gängig) besuchen das Georg-Büchner-Gymnasium in Bad Vilbel. Ein großer Teil der SuS kommt mit dem Fahrrad. Entsprechend viele Fahrräder sind in den schuleigenen Fahrradstän-



Die Schülerinnen schauen interessiert zu

Foto: Ute Gräber-Seiflinger

den abgestellt. Fahrraddiebe fühlen sich angezogen, in jüngerer Zeit hatten nicht wenige SuS den Diebstahl ihres Rades zu beklagen.

Aufgrund einer Information der Polizeistation Bad Vilbel boten wir vom ADFC Bad Vilbel an, Fahrräder von SuS zu codieren. Die Schulleitung unterstützte uns organisatorisch, der Wetteraukreis beteiligte sich finanziell. Das Angebot ging zunächst nur an die Jahrgangsstufe 5. Angenommen wurde es von knapp 60 Schülerinnen und Schülern.

Zum Zweck der Codierung besuchte unser Team zusammen mit einer Oberkommissarin der Polizeistation Bad Vilbel am 11. Mai das Georg-Büchner-Gymnasium. Wir begannen um 7:30 Uhr, und um 14:00 Uhr war die ganze Arbeit getan.

Eine individuelle Beratung zu Fahrradschlössern, Fahrradpflege und verkehrssicherem Fahrrad fand auch Beachtung. Manchmal war auch ein Reifen aufzupumpen – und der/die Schüler/-in war überrascht, wie viel leichter sich ein Fahrrad fortbewegen lässt, wenn die Reifen den empfohlenen Luftdruck aufweisen.

Wir hoffen, mit dieser Aktion einen wichtigen Beitrag zur Diebstahlprävention geleistet zu haben, und überlegen nun, wie wir weitere Anfragen diesbezüglich stemmen könnten. Viele unserer Kolleg/-innen sind berufstätig, da ist es schwer, eine solche Aktion unter der Woche zu realisieren. Uns jedenfalls hat es Spaß gemacht, die Fahrräder der SuS ein Stück diebstahlsicherer zu machen. Wir wünschen uns und der Schule einen Rückgang der Fahrraddiebstähle.

Theo Sorg

Der Mandant steht im Mittelpunkt unseres Handelns.

Vorsorgevollmacht | Patientenverfügung | Testament | Erbvertrag | Vermögensnachfolge
 Haus-, Grundstücks- und Wohnungskauf | Schenkungs- und Übergabeverträge
 Arbeitsrecht | Erbrecht | Familienrecht | Mietrecht | Baurecht | Immobilienrecht
 Unternehmens- und Gesellschaftsrecht | Verkehrsrecht | Straf- & Bußgeldrecht
 Entertainmentrecht | Medienrecht | Urheberrecht | Onlinerecht | Wettbewerbsrecht

Frankfurter Straße 35 | D - 61118 Bad Vilbel
 Zweigstelle: Hartmannsweilerstraße 71 | D - 65933 Frankfurt am Main
 Telefon +49 (0)6101 583860 | Telefax +49 (0)6101 12229
 E-Mail: info@ranotwhs.de | Web: www.ranotwhs.de



Wiegand | Striether | Hofmann
 Rechtsanwälte und Notar

Durch das Kegelspiel zum Gehilfersberg

Blick zum Gehilfersberg mit Kirche.
Rechts: musikalische Darbietung im
Friedwald

Fotos: Christina Romeis



Am 6. Mai trafen sich vor dem Frankfurter Hauptbahnhof sieben Radler/-Innen bei Sonnenschein und kühler Luft. Peter Mertens hatte die Tour gemeinsam mit dem ADFC Fulda organisiert; leider konnte er selbst nicht teilnehmen. Er verabschiedete uns aber am Regionalexpress nach Fulda.

Im großzügig bemessenen und mit bequemen Sitzen ausgestatteten Fahrradwaggon verging die Zeit bei lockerer Plauderei wie im Flug. Die 22 Fuldaer Radler/-innen trafen wir auf dem Bahnhofsvorplatz; gemeinsam ging es per Bahn weiter nach Hünfeld. Hier stießen 5 Radler vom ADFC Kassel, ein ADFC-Mitglied aus Hünfeld und ein Neffe von Volkmars zum Gruppe.

Martin Wächtler und Stefanie Karl vom ADFC begrüßten uns mit einigen Anmerkungen zur bevorstehenden Tour. Wir wollten genau ein halbes Jahr nach dem Tod unseres

ehemaligen Landesvorsitzenden Volkmars zum Friedwald am Gehilfersberg (453 m) bei Rasdorf radeln, um auf unsere Weise an ihn zu denken.

Bei Sonnenschein fuhren wir über den Kegelspielradweg (ehemalige Bahntrasse Hünfeld-Wenigentaft) mit herrlichen Ausblicken auf die Kuppenrhön in Richtung Gehilfersberg. Neun Basaltkuppen vulkanischen Ursprungs sind wie Kegel auf einer Kegelbahn aufgereiht. Eine Sage erzählt, dass Riesen die Basaltkuppen als Kegel nutzten. Für die Namen der Berge gibt es einen Merksatz für heimische Schüler: „Es trägt das kleine (Kleinberg) Wiesel (Wisselsberg) auf seinem lichten (Lichtberg) Rücken (Rückersberg) durchs Moor (Morsberg) und über Hügel (Hübelsberg) den Apfel (Appelsberg) in den Stall (Stallberg). So ist es (Soisberg).“

Auf dem Gehilfersberg ging es zu Fuß. Ein netter Mann öffnete für

uns die auf der Bergkuppe gelegene Wallfahrtskirche, die 1996 einem Brandanschlag zum Opfer gefallen war. Durch Spenden und tatkräftige Unterstützung der Bevölkerung konnte sie in nur einem Jahr originalgetreu wiederaufgebaut und im Mai 1997 eingeweiht werden.

Nun gingen wir gemeinsam zur Grabstelle von Volkmars unter einem Baum, anschließend gab es eine Musikdarbietung auf der Flöte zur feierlichen Umrahmung.

Nach all diesen Aktivitäten war die Zeit für eine Pause gekommen. Bergab nach Rasdorf hineinrollend, stürmten wir eine Bäckerei mit Außensitzplätzen.

Wir hätten noch lange sitzen und die Sonne genießen können, aber irgendwann mussten wir zurück. Vor allem wir Frankfurter hatten ja noch ein ganzes Stück Weg vor uns. Auf dem in diesem Gebiet gut ausgebauten Via-Regia-Radweg pe-

dalierten wir zurück nach Hünfeld (ca. 13 km). Am Bahnhof hieß es Abschied nehmen. Wir Frankfurter hatten es eilig und radelten zügig nach Fulda, um den Regionalexpress um 18 Uhr zu erreichen, damit es mit dem Nachhausekommen nicht allzu spät würde.

Info

Von Frankfurt fährt der RE stündlich nach Fulda, sehr gute Fahrradmitnahmemöglichkeiten, der Einstieg in die Fahrradwaggons ist ebenerdig. Die Bahnhöfe sowohl in Fulda als auch Hünfeld sind barrierefrei (Rampen). Das Hessische Kegelspiel (meine alte Heimat) lohnt allemal eine ein- oder mehrtägige Tour. www.hessischeskegelspiel.de/wandern-und-radfahren/kegelspielradweg. Dort sind weitere Radwege beschrieben, z.B. die o.a. Runde sowie Verbindungen zum Ulster- und Milseburgadweg.

Christina Romeis

Genussradeln am Abend: Wenn der Genuss fehlt

Die Erwartung der Teilnehmer/-innen in dieses Format der Radtour liegt bereits im Namen. Am 29. Juni 2017 fanden sich neun überwiegend bekannte Persönlichkeiten auf dem Römerberg ein. Eine halbe Stunde vor dem Start versprach die Sonne noch einen genussvollen Verlauf der etwa 20 km langen Tour in den Norden Frankfurts. Nachdem R. Soccer von der Toilette zurück war, M. Otor seine Verabredung M. Power erblickte, H. Berlin genussvoll mit seinem tief liegenden Gefährt vorgefahren war, V. Allwissend auf den Glockenschlag eintraf und sich auch alle Übrigen in die Teilnehmerliste eingetragen hatten, begann es mit Blitz und Donner zu regnen. Der Tourenleiter, ein Wassermann, ließ sich davon

nicht abhalten, die Tour zu fahren. Zunächst sollte eine kleine Ehrenrunde an beiden Mainufer bis zum Osthafen absolviert werden. Auf dem Weg zum Holbeinsteg blies uns der Westwind dermaßen das Wasser ins Gesicht, dass wir auf die Strecke am Sachsenhäuser Ufer verzichteten und mit einer Kehrtwende über die Weseler Werft und den Osthafenpark fuhren. Aber schon am Eisernen Steg befanden sechs Teilnehmer/-innen das Thema „Genussradeln“ als verfehlt und verabschiedeten sich. Nun bestand die Gruppe nur noch aus M. Tapfer, H. Berlin, V. Allwissend und dem Wassermann. Der entschied, den Tourenverlauf zu straffen und einige der angepeilten Parks auszulassen. Nur der Ostpark musste sein, bevor

wir den Anstieg auf den Bornheimer Hang nahmen. Davor verließ uns noch M. Tapfer, die sich zum Trocknen lieber in ihre nahe gelegene Wohnung begab. Zu dritt fuhren wir bei mäßigem Regen bis zur neuen Bezirkssportanlage Preungesheim. Dort überließ der Tourenleiter den ortskundigen Radlern die weitere Gestaltung der Tour, um sich um seine Frau zu kümmern, die er an diesem Tag erst aus dem Krankenhaus abgeholt hatte. Fazit der Tour: es war Radeln im Regen, ohne kulturellen Anspruch und ohne den Genuss, die Vielseitigkeit Frankfurts erleben zu können.

Anmerkung: die Namen wurden geändert, die Betroffenen werden sich dennoch wiedererkennen.

Günter Tatara

ADFC-Pannenhilfe: Und sie funktioniert doch!

Rettung einer Radfahrerin aus dem absoluten Niemandsland

Zugegeben: Auch ich war skeptisch, als es hieß, drei Euro der letztjährigen Beitragserhöhung seien für die Pannenhilfe. Wer braucht das und wie soll das gehen? Hier nun der Bericht einer kühnen Radlerin (ja, einer Frau!) aus der Wetterau, die trotz langer Anreise an Bad Homburger ADFC-Touren teilnimmt:

Am 12. März 2017 war schönes Wetter vorausgesagt. Also suchte ich mir als Ziel den Edersee in Nordhessen aus. Schon oft hatte ich den herrlichen Blick vom Schloss Waldeck genossen. Diesmal wollte ich nach Umrundung des Edersees dort übernachten. Also fuhr ich mit dem Zug von Friedberg nach Herzhausen und startete von dort die südliche Runde. Auf idyllisch verschlungenen Wegen führt sie am Wasser entlang. Schön war es, auf guten Waldwegen zu fahren.

Dann kam ich nach etwa 15 km um eine Kurve und sah plötzlich vor mir Äste auf dem Weg. Ich sprang vom Rad, aber schon hatte sich ein Ast in meiner Gangschaltung verheddert. Weiteres Treten

war unmöglich, weil der hintere Umwerfer abgebrochen war und die Schaltung in die Speichen drückte. Guter Rat war jetzt teuer: 10 km zurück zur letzten Ortschaft schieben oder 5 bis 6 km zur nächsten? Und wie sollte ich dann mit dem kaputten Rad zum Hotel kommen? Ich stand ganz schön bedepert allein in der Wildnis des Nationalparks. Meine Familie anrufen? Aber die war ja weit weg ...

Da erinnerte ich mich, dass in meinem ADFC-Beitrag seit einem Jahr die Pannenhilfe enthalten ist. Den Mitgliedsausweis hatte ich glücklicherweise dabei. Also rief ich die angegebene Nummer an. Ein freundlicher Herr antwortete, ich nannte meine Mitgliedsdaten. Nur „einfache“ Mitgliedschaft – das bedeutet aber trotzdem Anspruch auf Hilfe. Ich beschrieb ihm, wo ich und in welchem Zustand mein Rad war. Er werde versuchen, eine Werkstatt zu finden, die mein Rad reparieren könne, und bat mich zu warten, bis er meinen Standort auf der Landkarte gefunden habe. Ein wenig entspannter setzte ich mich ans Ufer. Weitab im Kellerwald zu sein mit defektem

Rad und meinem ganzen Krempel in den Radtaschen: kein gutes Gefühl. Ich habe eine Gehbehinderung und kann nicht sehr gut laufen. Alles zu schleppen wäre mir gar nicht möglich gewesen. Zuhause anrufen wollte ich auch nicht, da meine Lieben es ohnehin verrückt finden, dass ich alleine zu solchen Touren losziehe. Sind eben keine begeisterten Radler.

Kurz danach rief der freundliche Herr zurück. Du befindest dich ja im absoluten Niemandsland, weit weg vom nächsten Ort, meinte er. Ja, das konnte ich bestätigen. Er wollte noch mal in Ruhe nachdenken, wie er mir helfen könnte. Ich setzte mich noch ein wenig entspannter ans Ufer und schaute den Tieren am Wasser zu.

Wieder rief er an: Er habe bisher noch keine Werkstatt gefunden. Wir vereinbarten, dass ich vorwärts zur nächsten Siedlung schiebe und mich dann melde, während er in der Zwischenzeit eine Werkstatt finden wolle, zu der ich dann irgendwie hingebacht werden solle. Mit einem festen Gummiband (hat eine Frau immer dabei) band ich die Schaltung hoch, roller-

te und schob ca. 5 km zur nächsten Siedlung. Es war ein Samstag und mittlerweile etwa 12.00 Uhr. Er rief mich wieder an und sagte mir, dass er eine Werkstatt etwa 40 km weit weg gefunden habe, die mein Rad reparieren könne. Er werde jetzt auch nach einer Transportmöglichkeit suchen.

Ich war mittlerweile im Freizeitgebiet Knippenberg an der Seestraße angelangt. Das Restaurant des dortigen Segelclubs öffnete gerade nach der Winterpause zum ersten Mal. Dort Rückruf des Pannendienstes: Wir finden kein Taxi, das bereit ist, dich mit dem Rad zu transportieren, bitte wundere dich nicht, wenn dich ein Autopannendienst anruft, um dich abzuholen. Und so kam es denn auch: Ein Autopannendienst holte mich ab und brachte mich in mein etwa 20 km entferntes Hotel.

Fazit: Kaum Kilometer gemacht an diesem Tag, aber viel erlebt, darunter eine ADFC-Pannenhilfe vom Feinsten. Ich war total begeistert! Und alles war bester Service und hat mich nichts gekostet!

Bitte weitersagen!

L. H. / Günther Gräning

Friedrich-Stoltze-Tour

Eine Generalprobe und Premiere zugleich

Im Jahre 2016 feierte Frankfurt den 200. Geburtstag seines Mundartdichters Friedrich Stoltze. Was lag da näher für den ADFC Frankfurt, als eine Tour exklusiv für diesen in seiner Zeit hochverehrten Schriftsteller, Verleger und Freiheitskämpfer auszuarbeiten und anzubieten. In Petra Breitkreuz, der Leiterin des Friedrich-Stoltze-Museums, fand sich eine ideale Partnerin. Anhand ihrer jüngst erschienenen Stoltze-Biografie hatte ich schnell den Tourverlauf ausgearbeitet. Für die darin geplanten Info-Punkte erhielt ich von Frau Breitkreuz Textvorschläge aus Stoltzes literarischem Werk. Besonders im Bereich der Altstadt gibt es viele Stationen zu Stoltzes Leben, an denen Informationen gegeben und Texte vorgetragen werden sollten. Entsprechend ist auch das Format der Tour: im Altstadtbereich kurze Strecken Fahrt, dann Infos und Textvortrag. Im zweiten Abschnitt der Tour außerhalb der Altstadt sind die Fahrstrecken länger und schöner. Die Tour entspricht also genau dem alltäglichen Wahnsinn des städtischen Verkehrs: „stop and go“ im Ballungsraum und gemütliches „Dahingleiten“ auf freien Strecken. Ein gewagtes Konzept, das am 6. Mai 2017 als Generalprobe und gleichzeitiger Premiere dennoch die ungeteilte Zustimmung der Teilnehmer/-innen fand.

Günter Tatar

GrünGürtel-Karte

Neu und umsonst

Im neuen Maßstab 1:25.000 zeigt die GrünGürtel-Karte alle in Frankfurt ausgeschilderten Rad- und Wanderwege und das Radwegenetz von Frankfurt und Offenbach. Außerdem 80 Ausflugsziele in Frankfurt und 75 außerhalb sowie Service-Infos zu Gaststätten, Kiosken, Grillplätzen, Hundewiesen und Liegewiesen. Erstmals werden Erfrischungsbrunnen, Fitnessparcours und Aussichtspunkte dargestellt. Auf der Rückseite gibt es zahlreiche Ausflugs-Tipps für jede Jahreszeit.

Mit der vorliegenden Ausgabe von *Frankfurt aktuell* erhalten die Mitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V. die neue GrünGürtel-Karte. Die Redaktion wünscht gute Orientierung und viel Spaß in Frankfurts grüner Umgebung! (ps)



Albert-Schweitzer-Tour – irgendwie ein Superlativ

Albert Schweitzer ist für Frankfurter immer noch eine interessante Persönlichkeit. Zu dem Schluss kann kommen, wer die Teilnehmerzahlen der letzten vier Jahre betrachtet: 20, 20, 20, 14. Die Halbtagestour entstand 2013 in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Albert Schweitzer Zentrum (DASZ) anlässlich der Hundertjahrfeiern für das Urwaldhospital in Lambarene/Gabun. Das Interesse an dem Urwaldarzt Albert Schweitzer, aber auch an seinem weniger bekannten Wirken als Orgelkenner, Goethelehrer, Ethiker und Freund Frankfurts, war jedes Mal während der Touren spürbar. Das ermutigte die „Macher“ zur Umgestaltung in eine Ganztagestour mit noch mehr Informationen. Diese Tour sollte am Mittwoch, den 3. Mai 2017 stattfinden.



Vorne: Tourenteilnehmer Ulrich Benner, dahinter die „Macher“: v.l.n.r. Wilhelm Wegner (Referent), Günter Tatara (Tourenleiter), Miriam Böhnert (Leiterin DASZ), Erich Lücker (Co-Tourenleiter) Foto: Gertrud Tatara

Grundvoraussetzung für das Format einer Info-Tour ist gutes, zumindest trockenes Wetter. Nur so akzeptieren radelnde Bürger das Auf- und Absteigen in einem ständigen Wechsel von Radfahren und Information. Das Wetter am 3. Mai entsprach nicht dieser Rahmenbedingung. Pünktlich um 10.00 Uhr vor dem Römer begann es leicht zu regnen. Alle Wetterprognosen hatten das vor-

ausgesagt. Tourenleiter, Co-Tourenleiter und zwei Referenten wunderten sich daher nicht sonderlich über die spärliche Teilnahme von einem Interessierten. Wir entschieden dennoch, die Tour zu beginnen. Das Goethehaus war der erste Info-Punkt. Dort regnete es schon stärker. Wir beschlossen, erst einmal bei Kaffee Wacker ein wärmendes Getränk zu uns zu nehmen. Auf der Weiterfahrt

wurde vom Tourenleiter wegen des zunehmenden Regens unter Ausschluss aller Info-Punkte direkt das Deutsche Albert Schweitzer Zentrum (DASZ) angesteuert. In trockenen Räumen sahen wir uns einen Film über Albert Schweitzers Werk und seine aktuellen Nachwirkungen an. Darin wird auch die seit Jahren angebotene ADFC-Tour zu Albert Schweitzers Spuren in Frankfurt vorgestellt. Danach war

Mittagspause in einer nahe gelegenen Pizzeria, die dann auch den Abschluss dieser Tour bildete. Positiv betrachtet kann die Tour mit mehreren Superlativen aufwarten: die kürzeste Ganztagestour, eine Tour mit dem höchsten Anteil an „Indoor-Aktivitäten“, die Tour mit dem höchsten Betreuungsverhältnis Aktive zu Teilnehmer (4:1) und zum ersten Mal eine Tour ohne Schwund. Günter Tatara

MS PRINCESS –

Mit Rad und Schiff von Rügen bis nach Berlin

30.06. –
07.07.2018

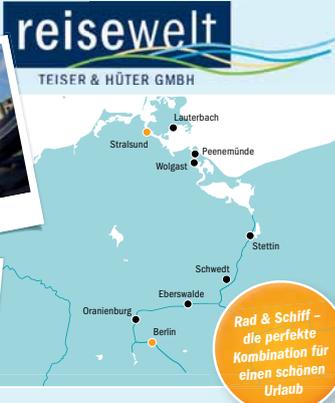


Unser Top-Preis für Sie!
 ab € 999,- n.P.
 2-Bett-Außenkabine

Leihgebühr für 7-Gang-Unisexfahrrad mit Hand- und Rücktrittsbremse und Gepäckträgertasche: € 70,- p.P.
 Leihgebühr Elektrofahrrad (begrenzte Anzahl, eine frühzeitige Buchung ist erforderlich): € 165,- p.P.
 Die Mitnahme eigener Räder ist auf Anfrage möglich.

LEISTUNGEN:

- reisewelt-SERVICEPAKET: Busanreise mit „Guten-Morgen-Frühstück“ im modernen 4-Sterne-Fernreisebus nach Stralsund und zurück von Berlin (ab 20 Personen)
- Flusskreuzfahrt mit der MS PRINCESS
- Komfortable Kabinen mit DU/WC, Föhn, Sat-TV, Safe (Gebühr) und Klimaanlage
- Vollpension an Bord (Frühstücksbuffet, Lunchpaket für Fahrradtouren oder Mittagssnack, Kaffee und Kuchen am Nachmittag, 3-Gänge-Abendessen)
- Begrüßungsgetränk
- Alle Hafentaxen, Ein- und Ausschiffungsgebühren
- Tägliche Radtourenbesprechung
- Routenbuch für individuelle Touren (pro Kabine)
- Leihradversicherung
- Deutschsprachige Bordreiseleitung
- reisewelt-Fahrradguide von Anfang an (ab 25 Personen)



Kabinenkategorien, Teilnehmerpreise in € pro Person

Kat.	Kabinentyp	Preis
A	Außenkabine, Hauptdeck (vorne/hinten)	999,-
B	Außenkabine, Hauptdeck	1199,-
C	Außenkabine, Oberdeck	1299,-
D	Außenkabine, Hauptdeck, zur Einzelbelegung	1499,-

Mit dem Fahrrad zum Brandenburger Tor

Buchenwälder und Kreidefelsen-Rügen ist ein Augenschmaus

Fordern Sie unseren ausführlichen Flyer an!

Tel. (06655) 96090

Fuldaer Straße 2 | 36119 Neuhof-Fulda

Fax (0 66 55)96 09-42 | info@reisewelt-neuhof.de | www.reisewelt-neuhof.de



Dort, auf der anderen Seite des Rheins, muss der Stein zu finden sein, den unser Autor am Beginn seiner Tour unter einer Bank vergraben hat.

Fotos: Paul Tiedemann

Grenzerfahrung

Eine Radtour mit dem Pedelec rund um Deutschland, Teil IV

Donnerstag, 28. Juli (68. Tag)
Oberstdorf – Lindau
76,17 km

Ich sitze im Hafen von Lindau direkt am Wasser des Bodensees und bin höchst zufrieden mit mir und der Welt. Heute Morgen habe ich mir in der Tourist-Information in Oberstdorf den letzten Stempel in meinen Zipfelbundpass eintragen lassen und bekomme jetzt ein Geschenk nach Hause geschickt, dessen Inhalt sie mir nicht verraten haben. Ein bisschen enttäuscht bin ich darüber, dass der Mitarbeiterin in der TouristInfo nicht aufgefallen ist, dass ich alle vier Städte (Selfkant, List, Görlitz und Oberstdorf) innerhalb von sechs Wochen mit dem Rad besucht habe.

Von Oberstdorf nach Immenstadt geht es erstmal schön flott bei leichtem Gefälle vorwärts. Doch dann kommen Hügel, deren Steigungen steiler sind als alles, was ich in den Alpen erlebt hatte. Welches Glück, als ich endlich im Tal den Bodensee erspähe. Keine Berge mehr und keine Hügel, sondern einfach nur den Rhein entlang ans Ziel.

Unser Autor hat sich im ersten Teil seiner Grenzerfahrung entlang der deutsch-französischen und luxemburgischen Grenze nach Norden bewegt. An der Nordseeküste traf er im zweiten Teil mit einem Freund zusammen, der ihn ein paar Tage auf seiner Grenzland-Tour begleitete. Weiter ging es im deutsch-tschechischen Grenzgebiet. Nun naht das Ende der Reise. Entlang des Rheins, als Grenzfluss zur Schweiz und zu Frankreich, nähert sich der Autor dem Ausgangspunkt seiner Reise und beendet damit seine „Grenzerfahrung“.

(die Redaktion)

Freitag, 29. Juli (69. Tag)
Lindau – Büsingen
94,51 km

Von Lindau fahre ich heute erst einmal auf dem Bodensee-Radweg über Friedrichshafen nach Meersburg. Allerdings verläuft der Weg nicht, wie ich dachte, am See entlang, sondern führt durch die Orte. Vor Jahren bin ich schon mal den Bodensee auf der Schweizer Seite entlang gefahren. Dort liegt der Weg direkt am Ufer und ist viel schöner. In Meersburg nehme ich die Fähre (Nr. 14) nach Konstanz, fahre über den Rhein und dann auf der Schweizer Seite den Untersee entlang bis Stein am Rhein, von wo ich wieder auf der rechtsrheini-

schen Seite weiterfahre. Die Strecke ist nicht so eben, wie ich erwartet hatte. Es geht nicht selten vom Ufer weg und über die Höhen. Bei Hemishofen geht es wieder auf deutsches Gebiet und hinter Diesenhofen wieder auf schweizerisches.

Die deutsch-schweizerische Grenze ist die einzige rund um Deutschland, von der man behaupten kann, dass sie – mit einer Ausnahme, von der gleich die Rede sein wird – nicht von politischen Mächten gegen oder ohne den Willen der betroffenen Bevölkerung gezogen worden ist. Sie verdankt sich vielmehr dem Umstand, dass die Bevölkerung selbst es war, die in einem Jahrhunderte dauernden Freiheitskampf die Unabhängigkeit

von Österreich erstritten und die Eidgenossenschaft gegründet hat. Im Westfälischen Frieden von 1648 wurde diese Freiheit völkerrechtlich anerkannt. Seitdem gibt es keinen Streit mehr um den Verlauf dieses Grenzabschnitts.

Dass es auf diesem so positiven Bild einen unschönen kleinen Flecken gibt, erfahre ich, als ich kurz vor dem Dorf Büsingen plötzlich ein altes ovales deutsches Grenzschild mit dem schwarzen Adler auf gelbem Grund mit roten Klauen und Schnabel passiere, wie ich es sonst an keinem Grenzübergang mehr gesehen habe. Überall sonst stehen die blauen Schilder mit dem Sternenkranz (oder gar kein Schild). Ich bin also wieder in Deutschland, aber bin ich auch in der Europäischen Union? – Tatsächlich habe ich ein Stück lebende frühe Neuzeit betreten. Was für

Radurlaub
Andalusien
GENUSSRADELN MIT KULTUR
AM SCHÖNSTEN ORT SPANIENS

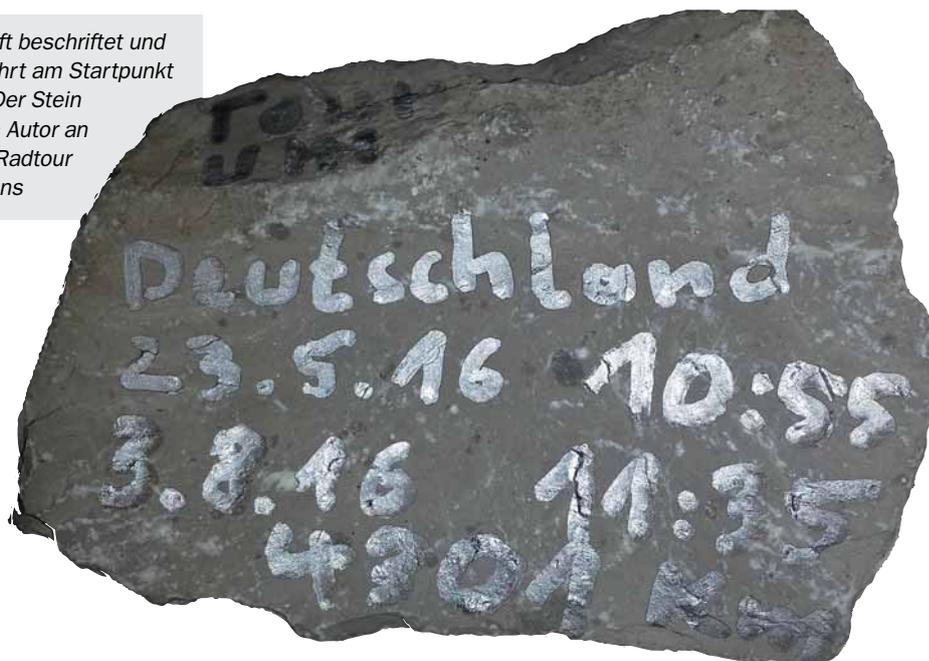
www.radurlaub-conil.com

Telefon: 0152 - 535 779 32

das Deutschland nach dem Dreißigjährigen Krieg Gang und Gäbe war, nämlich ein Gesprengsel von Exklaven einer Unzahl verschiedener Staaten, die kein einheitlich verbundenes Staatsgebiet hatten, das ist hier noch erhalten: Ich betrete die deutsche Exklave Büsingen. Das Dorf gehört zu Deutschland, ist aber rund herum ausschließlich von schweizerischem Hoheitsgebiet umgeben.

Die Ursache für diese Merkwürdigkeit liegt in Ereignissen, die im 17. Jahrhundert stattgefunden haben. Damals gehörten die Dörfer im Umkreis zum Hoheitsgebiet Österreichs. Die Habsburger hatten die Stadt Schaffhausen mit der Gerichtsbarkeit über diese Dörfer belehnt. Diese Aufgabe nahmen Vögte wahr. Ein solcher Vogt war Eberhard Im Thurn in Büsingen. Während Schaffhausen 1529 die Reformation eingeführt hatte, unterhielt Eberhard enge Beziehungen zum Bischof von Konstanz und zu den katholischen Landesherren in Wien. Das verärgerte die Schaffhauser so, dass sie ihn am 10. April 1693 entführen und in Schaffhausen einkerkeren ließen. Das wiederum brachte die Österreicher auf den Plan. Erst nachdem diese der Stadt Schaffhausen die Gerichtsbarkeit über sämtliche Dörfer der Umgebung entzogen hatten, gaben die Schaffhauser nach und ließen Eberhard frei. Zu horrenden Preisen konnte Schaffhausen in der Folge die Rechte über die Dörfer wieder erwerben. Nur die Herrschaft über Büsingen wurde ihnen

Mit Silberstift beschriftet und vor der Abfahrt am Startpunkt vergraben: Der Stein erinnert den Autor an die längste Radtour seines Lebens



versagt, als Strafe für den Frevel an Eberhard Im Thurn. Im Pressburger Frieden von 1805 ging Büsingen von Österreich auf Württemberg über und später kam es zum Großherzogtum Baden. Die übrigen Dörfer kamen zum Kanton Schaffhausen und damit zur Schweizerischen Eidgenossenschaft.

1918 sprachen sich 96% der Büsinger für den Anschluss an die Schweiz aus. Dazu kam es nicht, weil Deutschland einen Geländetausch verlangte und die Schweiz kein Gebiet hatte, das man zum Tausch hätte anbieten können. Es ist bemerkenswert, dass es auf die betroffenen Menschen dabei offensichtlich überhaupt nicht ankam,

sondern nur auf das Gelände. 1956 konnten die Büsinger erreichen, dass es doch noch zu Verhandlungen über die Angliederung Büsingens an die Eidgenossenschaft kam. Diese Verhandlungen scheiterten am Widerstand des Landkreises Konstanz.

Wirtschaftlich gehört Büsingen heute zur Schweiz. Die Preise sind in CHF (Schweizer Franken) angegeben, das Preisniveau ist schweizerisch, man wird mit „Gruezi“ begrüßt und die Menschen arbeiten in der Schweiz. Ihre Steuern müssen sie aber nach Deutschland abführen. Weil das Einkommensniveau schweizerischen Standards folgt, also wesentlich höher ist als

in Deutschland, führt das zu einer steuerlichen Mehrbelastung, die auch durch einen Freibetrag nicht ausgeräumt wird. Hier zeigt sich, wie eine Bevölkerung unter willkürlichen Grenzziehungen leidet, deren Ursachen eigentlich schon immer lächerlich waren. Viele Büsinger sehen sich deshalb genötigt, ihr Dorf zu verlassen und ihren Wohnsitz in der Schweiz zu nehmen.

Samstag, 30. Juli (70. Tag)
Büsingen – Bad Säckingen
77,7 km

Dummerweise verlasse ich mich auf das Navi, das mich über Klett-

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V.

Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 15)
www.zweirad-ganzert.de

Architekturbüro Göllner GmbH

Stuttgarter Straße 11
www.architekturbuero-goellner.de

Internationaler Bund/ Bike Point

Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein

Am Bahnhof (FFM-Höchst)
(Anzeige Seite 6)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Per Pedale

Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 6)
www.perpedale.de

Radschlag

Hallgartenstraße 56
www.radschlag.de

Sondergeld

Rödelheimer Straße 32
(Am Schönhof)
www.vespa-frankfurt.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH

Am Hauptbahnhof 10
www.rhein-main.
stadtmobil.de/adfc

Main Velo

Alt-Harheim 27
(Anzeige S. 16)
www.mainvelo.de

Fahrradhaus Wagner

Wooßstraße 21
(Anzeige Seite 17)
www.fahrradwagner.de

Impressum

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

Anschrift: ADFC Frankfurt am Main e.V., Fichardstraße 46
60322 Frankfurt am Main, © 069/94 41 01 96, Fax 03222/68 493 20
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

Redaktionsteam: Ingolf Biehuse, Sigrid Hubert, Brigitte Rebna, Peter Sauer (ps); ADFC Main-Taunus: Gabriele Wittendorfer; ADFC Hochtaunus: Günther Gräning; ADFC Bad Vilbel: Ute Gräber-Seißinger
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe und Beiträge zu kürzen. Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

Vertrieb: Elke Bauer e.bauer@web.de,
Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de, Wolfgang Pischel

Auflage: 4.300

Druck: C. Adelman GmbH, Frankfurt am Main

Redaktionsschluss für die Sept./Okt.-Ausgabe: 22. August 2017

gau und über recht unwegsames Gelände führt. Besser, wenn auch etwas länger, wäre der Weg direkt am Rhein gewesen. 8 km vor Bad Säckingen knacke ich die 4.000-km-Marke. Ich will einfach nur noch nach Hause.

Sonntag, 31. Juli (71. Tag)
Bad Säckingen – Neuenburg
79,71 km

Bei leichtem Nieselregen und später etwas heftigerem Regen fahre ich auf dem Rhein-Radweg von Bad Säckingen durch Basel nach Neuenburg am Rhein. Hinter Grenzach-Wyhlen geht es zum letzten Mal in die Schweiz. Ich fahre entlang des Rheins durch Basel und betrete am Ausgang des Basler Hafens wieder deutsches Gebiet. Von nun an verläuft der Weg wieder entlang der französischen Grenze.

Auf der anderen Rheinseite liegt das Elsass, das bis in den Dreißigjährigen Krieg zum Deutschen Reich gehörte. Im Jahre 1633 nutzte Frankreich unter Ludwig XIV. die Gunst der Stunde und besetzte das Elsass. Mit dem Westfälischen Frieden von 1648 bekam Frankreich die früher habsburgischen Gebiete des Elsass zugesprochen, im Anschluss an den Pfälzischen Erbfolgekrieg im Vertrag von Rijswijk im Jahre 1697 auch die ehemalige Reichsstadt Straßburg und weitere Städte, so dass das Elsass seitdem auch völkerrechtlich vollständig französisches Hoheitsgebiet war und der Rhein die Grenze zum Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation bildete. Auf dem Wiener Kongress 1815 konnte Frankreich dank des Verhandlungsgeschicks seines Außenministers Talleyrand eine Arrondierung durchsetzen. Die unseligen deutsch-französischen Kriege zwischen 1870 und 1945 führten dazu, dass das Elsass für kurze Zeit, nämlich von 1870 bis 1918 wieder zu Deutschland kam. Durch den Versailler Vertrag wurde letztmalig eine völkerrechtliche Grundlage für die Zugehörigkeit des Elsass zu Frankreich geschaffen. Die deutsche Besatzung während des Zweiten Weltkrieges wurde völkerrechtlich nie relevant.

Da der Weg kiesig ist, saue ich mir durch den Regen das Rad wieder völlig ein. In Neuenburg angekommen, dusche ich und will mich danach nur kurz aufs Bett legen.



Der Autor, ein pensionierter Verwaltungsrichter, hat sich nach dem Eintritt in den Ruhestand einen lange bedachten Wunsch erfüllt: Eine Radtour rund um Deutschland.

Doch dann schlafe ich tief ein. Als mich um 17:00 Uhr das Glockenspiel auf dem Marktplatz weckt, brauche ich einige Minuten, um mich wieder zu orientieren. Ich fühle eine tiefe Grundmüdigkeit und denke, dass es nach meiner Rückkehr etwas dauern wird, bis sie überwunden ist.

Montag, 1. August (72. Tag)
Neuenburg – Kehl
123,09 km

Heute geht es in einem Par-Force-Ritt von Neuenburg nach Kehl, 123 km und damit wohl die längste Tagesdistanz der Tour. Warum? Einfach, weil ich fertig werden will. Trotzdem überlege ich, ob ich in Meißenheim übernachten soll, einige Kilometer vor Kehl. Dafür spricht, dass der Akku komplett leer ist, dagegen, dass es keine Unterkünfte gibt. Ich frage in einer Werkstatt für Landmaschinen und Motorräder, ob ich meinen Akku aufladen darf. Die Chefin ist einverstanden und will dann näher wissen, woher ich komme und wohin ich fahre. Es entwickelt sich ein nettes Gespräch. Bis Rastatt sind es von hier höchstens 60 km. Dann fehlen noch ca. 20 km bis zum Ziel. Die werde ich übermorgen zelebrieren. Ich war nicht gut

eingecremt und habe mir deshalb zum ersten Mal einen Sonnenbrand an den Oberarmen geholt.

Dienstag, 2. August (73. Tag)
Kehl – Rastatt
63,22 km

Im Gasthof Engel an der Kaiserstraße in Rastatt gönne ich mir ein ausgiebiges Siegesessen. Morgen werde ich noch die Ausstellung des Bundesarchivs über deutsche Freiheitsbewegungen im Rastatter Schloss besichtigen.

20:30 Uhr: Gerade habe ich den dritten Teil von Robert Harris' Cicero-Trilogie zu Ende gelesen. Das war eine tolle Lektüre.

Mittwoch, 3. August (74. Tag)
Rastatt – Fähre Neuburg
24,26 km

Heute fahre ich nicht gleich los, sondern besuche noch kurz die Ausstellung des Bundesarchivs zu deutschen Freiheitskämpfen, die im Rastatter Schloss untergebracht ist. Um kurz nach 10:00 Uhr geht es dann nach Plittersdorf, von wo ich die kostenlose Fähre (Nr. 15) auf die französische Seite des Rheins nehme. Im Unterschied zum deutschen Rheinweg, der nur

aus Geröllpisten und Feldwegen besteht, ist der französische asphaltiert und äußerst flott zu befahren. Es geht erst vom Rhein weg, um einige Feuchtgebiete zu umgehen. Dann folgt der Weg dem Rhein-Damm, biegt schließlich kurz vor der Grenze nach links ab, überquert die Alte Lauter, die hier die Grenze markiert und geht dann auf der deutschen Seite wieder direkt am Rhein entlang. Nach der nächsten Biegung sind die Fähre und das Gasthaus „Zollhaus“ am gegenüber liegenden Ufer zu sehen. Mit Schrittgeschwindigkeit rolle ich die letzten Meter und kann mich wie schon vor Passau einer gewissen Ergriffenheit nicht erwehren. Genau vor der ersten der drei Bänke, die hier stehen, halte ich an. Der Kreis ist geschlossen, das Ziel erreicht. Es ist 11:35 Uhr. Hinter mir liegen laut Gesamtkilometerzähler 4.301 km.

Sofort krame ich den Salatlöffel hervor, den ich zu diesem Zweck mitgenommen habe, und mache mich daran, am hinteren rechten Fuß der Bank das Plastikkästchen auszugraben, das ich am 23. Mai hier versteckt hatte. Doch so tief ich auch grabe, es taucht nicht auf. Tatsächlich hat meine Erinnerung mir über die 10½ Wochen hinweg einen Streich gespielt und aus dem vorderen Fuß den hinteren werden lassen. Als ich endlich richtig grabe, taucht es auch alsbald auf. An was mag ich mich noch alles erinnern, das ich in Wahrheit überhaupt nicht oder ganz anders erlebt habe? – Ich entnehme das Kästchen der Erde, säubere es und öffne es. Es ist voller Wasser. Aber in dem Wasser liegt der Stein, auf dem mit silberner Schrift das Wort „Deutschland Tour“ und das Datum der Abfahrt steht. Ich nehme den Silberstift hervor und ergänze die Uhrzeit der Abfahrt sowie Datum und Uhrzeit der Ankunft und den Kilometerstand von 4.301 km. Ich lege den Stein wieder in das Kästchen und verstaue dieses in der Gepäcktasche. Künftig wird er meinen Schreibtisch zieren.

Im Übrigen läuft alles so, wie ich es mir gestern vorgestellt hatte. Nach etwa 90 Minuten begeben sich mich auf die Fähre (Nr. 16), esse auf der anderen Seite noch eine Bratwurst und mache mich auf den Weg nach Karlsruhe. Die längste Radtour meines Lebens ist zu Ende. *Paul Tiedemann*



AUF  ZU
NEUEM
HORIZONTEN
MIT AUSRÜSTUNG VON GLOBETROTTER

Entdecke die große Auswahl für **Fahrradtouren, Reise** und **Freizeitaktivitäten** auf über 4.150 m². Insbesondere unser speziell für dich zugeschnittenes Angebot von **Ortlieb, Vaude** und **Gore Bike Wear**. Unsere **Beratungsexperten** helfen dir gerne und zeigen dir die neuen Verkaufsfächen von **Arc'teryx, Fjällräven** und **Icebreaker**.

Tel. 069/66 60 88 80 oder www.globetrotter.de

Öffnungszeiten: Montag bis Samstag von 10:00 bis 20:00 Uhr