

Radverkehrskonzept Innenstadt

Alte Fehler vermeiden – neue Chancen nutzen

Seit Jahrzehnten gibt es in Frankfurt vor allem ein Rezept, wenn die Automobilität der Urbanität keine Chance lässt: man richtet eine Fußgängerzone ein. So reiht sich mittlerweile in der Innenstadt ein Fußgängerbereich an den anderen. Dass die Aufenthaltsqualität dieser Flächen mit ihrem Umsatzvolumen dabei nicht immer Schritt halten kann, gehört zu den Standardklagen der Frankfurtkritiker. Nun schickt sich die Politik an, mit der Sperrung der Hauptwache für den Autoverkehr ein weiteres Kapitel dieser langen Geschichte zu schreiben. Einmal mehr droht die Gefahr, dass bei den unter vielerlei Druck stehenden Verhandlungen um die zukünftige Machtverteilung im Römer Entscheidungen fallen (oder schon gefallen sind, wenn Sie diese Zeilen lesen), deren Folgen mangels ausreichender Beurteilungsgrundlagen nach dem „kaiserlichen“ Motto bewältigt werden: **Schaunmermal!**

Die Interessen der Radfahrer/innen drohen in diesem komplizierten Interessengeflecht als störende „Randfragen“ untergepflegt zu werden. Das hat in Frankfurt durchaus Tradition. Die im Frühjahr in einer Ausstellung vorgestellten Ergebnisse des sogenannten „Zeil-Wettbewerbs“ machen wenig Hoffnung auf Besserung. Radverkehr findet da nicht statt, taucht allenfalls als störendes Element auf, das es genauso wie die Automassen fernzuhalten gilt.

Der ADFC hat schon in der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses vor der Sommerpause die Stadtverordneten aufgefordert, eine Sperrung der Hauptwache erst zu beschließen, wenn klar ist, wo die verdrängten Automassen abbleiben werden und welche Folgen die gravierenden Veränderungen der innerstädtischen Autoströme für den Radverkehr haben, insbesondere auf die Fahrradstraße Töngesgasse/Bleidenstraße, die sogenannte Zeil-Umfahrung.



Innenstadt“). Der Geburtsfehler war bei allen neuangelegten Strecken der gleiche: Zu schmal und/oder zu konfliktreich, weil zu unauffällig.

Schöneres Frankfurt?

Die auch heute noch unter den städtischen Planern allzu häufig anzutreffende Vorstellung, Radwege störten das Bild vom schönen, neuen Frankfurt und dürften sich folglich möglichst nicht von den umgebenden Fußgängerflächen abheben (nicht zuletzt natürlich, um diesen wenigstens einen Hauch von metropolitaner Großzügigkeit zu verleihen), führten zu Gestaltungen, die, wie die ursprünglich als Zweirichtungsradwege rund um Hauptwache, Rossmarkt und Goetheplatz gebauten Pflasterstreifen, als Radwege völlig unbrauchbar waren und dankenswerterweise auch nie als solche beschildert wurden.

kommenden Radfahrer sich davon abhalten ließen, ihren Weg in die Innenstadt auf direkter Linie geradeaus durch den Steinweg zu suchen, waren die Fußgänger davon abzubringen, die „Radwege“ zu benutzen, wobei ihnen an manchen Stellen gar keine andere Wahl blieb, am Rossmarkt etwa gegenüber der Einmündung „Am Salzhaus“.

Ähnlich erging es dem „Radweg“ über den Opernplatz. Rechtlich nie als solcher ausgeschildert, schmückten ihn zeitweise einige verschämt winzige Fahrradpiktogramme – eine grobe Irreführung der zahlreichen Radfahrer, die von Bockenheim in die Innenstadt strebten, denn bis zur Freigabe des Radfahrens in den Frankfurter Fußgängerzonen durch den rot/grünen Magistrat im Jahre 1991 war auf Frankfurts meistbefahrener Fahrradverbindung über den Opernplatz das Fahren verboten und schieben angesagt.

Von 1984 nach 1991

Ende 1984 legte der Magistrat mit dem sogenannten „Radwegenetz Innenstadt“ einen ersten konzeptionellen Ansatz zur Berücksichtigung des Radverkehrs innerhalb des Anlagenrings vor. Bis dahin hatte der Radverkehr in der innerstädtischen Verkehrsplanung so gut wie überhaupt keine Rolle gespielt. Nach den Planungen sollten bis 1988 die wichtigsten Strecken Wirklichkeit werden.

Einiges wurde tatsächlich gebaut. Den Anlass dafür lieferte die Entfernung so gut wie aller oberirdischen Schienenverbindungen der Straßenbahnen („Schienenfreie

So wenig wie die von Westen

weiter auf Seite 3

Adressfeld

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

www.adfc-Frankfurt.de



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

ADFC Frankfurt am Main e.V.

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

Kassenwart: Jean Coquelin

ADFC Frankfurt am Main e.V. und Infoladen:

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

Öffnungszeiten:

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

Kontoverbindung:

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

Kontakte für die Arbeitsgruppen

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

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

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

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

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

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

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

Frauengruppe: Christina Romeis

Infoladengruppe: Gisela Schill
info@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen:

Bockenheim/Westend:
Christina Romeis,

Frankfurt-West:
Christian Kümmerlen,
Nordwest: Petra Honermann

E-mail, Telefon, Fax

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

Jean Coquelin ☎ 069/45 99 17

Hinrich Garrels ☎ 069/63 25 94

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

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

Lothar Hennemuth
LoHennemuth@t-online.de
☎ 069/49 68 94

Petra Honermann
☎ 069/51 68 26

Jürgen Johann ☎ 069/76 29 28

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

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

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

Ralf Paul ☎ 069/49 40 928

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

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

Christina Romeis
☎ 069/74 84 68

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

Gisela Schill ☎ 069/670 11 14

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

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

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

Editorial

Kurz vor dem Erscheinen des letzten Heftes. Aufgabenverteilung: *Christoph*: Heftkoordination und Artikel einsammeln. *Martin*: Erlaubnis einholen, einen Artikel einer anderen Zeitschrift abzufragen und denselben an *Christoph* liefern. *Ralf*: Editorial schreiben. *Peter*: Layout.

Martin schreibt eine Mail an alle, dass wir den Artikel drucken dürfen. Die Lieferung an *Christoph* kündigt er für später an, da das elektronisch zur Verfügung gestellte Dokument einen Virus enthält und er den Text lieber einscannen möchte. Anschließend kümmert er sich um seinen Umzug.

Christoph mailt an alle, dass das Heft voll ist und einige Artikel entfallen müssen. *Ralf* schreibt ein Editorial rund um den zu scannenden Artikel – bloß nicht fragen, ob dieser vielleicht zu denen gehört, die gestrichen wurden. *Peter* merkt beim Layout, dass sich das Editorial um einen nicht vorhandenen Artikel dreht und entfernt den vorgesehene Seitenverweis...

Kurz vor Erscheinen dieses Heftes. Aufgabenverteilung: *Ralf*: Heftkoordination und Artikel einsammeln...

Anruf bei *Christoph*, um nach dem letzten Mal gestrichenen Artikel zu fragen. Dort ist er niemals angekommen. Mail an *Martin*. Nach einigem Hin- und Her erinnert er sich dunkel. Leider wurde das Heft im Umzugschaos dem Altpapier übergeben. Gescannt ist der Artikel nicht.

Redaktionsalltag bei uns – und das Rätsel des letzten Editorials wird dieses Heft auch nicht gelöst.

Übrigens: Seit dem Umzug von *Martin* ist bei uns ein Job als ScanMan/Woman frei. Wer aktiv an unserem lebhaften Redaktionsalltag teilnehmen will (oder den Laden ein wenig durchorganisieren), melde sich bitte bei *Ralf* (Telefon 06171/979419), um weitere Informationen zu erhalten.

Viel Spaß beim Lesen des Heftes wünscht

das Redaktionsteam

Inhalt

- 1 Radverkehrskonzept Innenstadt**
- 2 Editorial, Kontakte**
- 7 Gesicherte Finanzlage. Kassenwart Jean Coquelin**
- 8 So sollte es öfter sein! In die Stadt – ohne mein Auto**
Bei 70 Prozent aller Autofahrten sitzt nur eine Person im Wagen
Ergebnisse einer Befragung zum Verkehrsverhalten der Frankfurter
- 9 Termine, Treffpunkte, Ortsbeiräte**
- 10 Keine Bahnunterführung in Bad Vilbel mehr?**
Reiz der Nähe: Touren des ADFC Bad Vilbel
- 11 Vom Kleinkind bis zum Pensionär: Familientour**
- 12 10 Jahre Frankfurter Grüngürtel**
- 13 Bahnerlebnis der besonderen Art**
Nachtrag zu „Bahn+Rad“ (ffa 4/01)
- 14 Elsässer Kirschen. Mit Jean Coquelin ins Süd-Elsass**
- 16 Korsika – Gebirge im Meer**
- 18 Jetzt erhältlich: Fahrradstadtplan Frankfurt**
Rumänien per Rad entdecken ■ Wanted: Aktuelle Tourenprogramme
„Die Brunnen kenn ich wohl“ Ersatztermin ■ Kleinanzeigen
- 19 VER.DI- und HBV-Fahrraddemo am 24. Mai 2001**
Leserbriefe ■ Impressum
- 20 Touren, Aktionen, Codierungen in Frankfurt ... und anderswo**
Meilenweit führt Bonussystem für ADFC-Mitglieder ein

Radverkehrskonzept Innenstadt

(Fortsetzung von Seite 1)

Fahrradstraße – einfach nobel

Nur bis 1992 überlebte der Radweg in der Goethestraße. Die ständigen Konflikte zwischen flanierenden Fußgängern und eiligen Radfahrern auf dem für einen Zweirichtungsradweg viel zu schmalen Bürgersteig waren der Grund, ein Brand in einem der Häuser lieferte den Anlass: Der Radverkehr wurde auf die Fahrbahn verlagert, Frankfurts Nobel-Einkaufsmeile wurde zu Hessens erster Fahrradstraße.

Radweg-Rätsel

Weniger eindeutig ist bis heute die Situation zwischen Rossmarkt und

ist. Mit 3 m ist er auch ausreichend breit, aber wie dem auch sei – die Fußgänger nutzen ihn trotz des benachbarten fünf Meter breiten Gehwegs eifrig mit.

Als einzige benutzungspflichtige Radwege übriggeblieben sind von diesen Plänen einzig die kurzen Abschnitte auf der sogenannten nördlichen Zeil-Umfahrung im Verlauf der Stiftstraße / Stephanstraße. Aber auch die würden einer kritischen Bewertung nach den Mindeststandards der StVO-Novelle von 1997 sehr wahrscheinlich nicht standhalten.

Leidplanung

Alle anderen Teile des 1984 beschlossenen „Radwegenetzes Innenstadt“ wurden von der Verwaltung bei ihren Planungen mehr oder weniger souverän ignoriert, der geplante Zweirichtungsradweg

sam vom Bonner Planungsbüro BiS und dem ADFC Frankfurt erarbeitete „Radverkehrskonzeption Frankfurt am Main“ integriert. Andere dringend erforderliche kamen hinzu. Insbesondere die Vorstellung, man könne auf eine zentrale Ost-West-Achse zwischen Goethestraße und Ostzeil verzichten, erwies sich als das was es von Anfang an war, eine schlichte Fiktion zu Lasten der Fußgänger auf der Zeil.

Eine viel gravierendere Schwäche dieser Konzeption aber war die unübersehbare Tatsache, dass es für die Radfahrer/innen praktisch keine durchgehend befahrbaren, sicheren Verbindungen von den Stadtteilen in die Innenstadt gab. Selbst noch die damals nagelneuen Radwege in der im Gefolge des U-Bahn-Baus völlig umgestalteten Bockenheimer Landstraße endeten zugunsten erweiterter Staufflächen vor der Ampel 200 m vor dem Opernplatz, ein Missstand, der erst vor drei Jahren durch die Anlage von Fahrradstreifen beendet wurde.

Die neue Radverkehrskonzeption räumt mit diesem Manko auf, und zwar gründlich. Nicht umsonst zielen die ersten sechs ausgewählten Fahrradrouten mit einer Ausnahme vom Stadtrand auf die Innenstadt.



Noch mehr Autos durch die Sperrung der Hauptwache? – Fahrradstraße Töngesgasse (Zeil-Umfahrung) Foto: Fritz Biel

Theater. Als Zweirichtungsradweg auf dem eigentlich ausreichend breiten Gehsteig angelegt, erlebte diese wichtige Verbindung über die Jahre viele Veränderungen der Beschilderung. Gegenwärtig sind alle Radwegeschilder entfernt. Gleichwohl legt die vom grauen Gehweg abweichende Pflasterstruktur und die für einen Teil der Frankfurter Radwege charakteristische graugrüne Farbe in Verbindung mit den verblichenen Fahrradpiktogrammen nahe, dass es sich rechtlich um einen sogenannten „Anderen Radweg“ handelt, ein Radweg wie andere auch, der aber aufgrund der fehlenden Radwegeschilder nicht benutzungspflichtig

durch die Schillerstraße genauso wie der in der Ostzeil, die Verbindung zwischen Scheffeleck und Alter Brücke ebenso wie der Ring im Verlauf der Wallanlagen. Dazu kam, dass die Beseitigung der Schienen auf der sogenannten Altstadtstrecke durch die Initiative engagierter Bürger verhindert wurde. Damit war der geplanten „Südlichen West-Ost-Verbindung“ vom Theater bis zum Allerheiligentor erst einmal die räumliche Grundlagentzogen.

Von 1991 nach 2001

Ein Teil der 1984 geplanten Verbindungen wurde in die 1991 gemein-

Legal über den Opernplatz

Auch innerhalb des Anlagenrings hat sich seitdem für den Radverkehr einiges zum Besseren verändert. Den größten Fortschritt brachte sicher die Freigabe der Fußgängerzonen für den Radverkehr im Schrittempo, auch wenn dieser Fortschritt nur eine Praxis legalisierte, die vorher mangels Alternativen augenzwinkernd geduldet wurde.

Weitere Meilensteine waren 1992 die schon erwähnte Fahrradstraße Goethestraße und die Markierung eines Radstreifens in der Großen Eschenheimer Straße, der erstmals die direkte Überquerung der Verkehrswüste am Eschenheimer Tor zumindest Richtung Oeder Weg ermöglichte. *weiter auf Seite 4*

Wo gibts
SCHOTTENPREISE ?



**Hamburger Allee 49-53
60486 Frankfurt**

☎ **069 / 97 99 20 20**



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Volkmar Gerstein

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

ADFC Bundesverband e.V.

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

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt/Main e.V.

- **Fahrrad Böttgen**
Berger Straße 262-264
www.bikes.de
- **Per Pedale**
Leipziger Straße 4
(siehe Anzeige S. 13)
www.perpedale.de
- **Radschlag**
Hallgartenstraße 56
(siehe Anz. S. 13)
www.radschlag.de
- **Landkarten Schwarz**
Eckenheimer Landstraße 36
(siehe Anz. S. 17)
- **Storck oHG**
Alexanderstraße 1
- **Fahrradhaus Wagner**
Woogstraße 21
(siehe Anz. S. 11)
www.fahrradwagner.de

Radverkehrskonzept Innenstadt

(Fortsetzung von Seite 3)

Mitte der 90er Jahre wurde die schon im „Radwegenetz Innenstadt“ vorgesehene Verbindung zwischen der Friedensstraße und der Untermainbrücke endlich Wirklichkeit, auch wenn die Ausführung in Richtung Sachsenhausen noch immer alles andere als zufriedenstellend ist.

Anfang 1996 kam dann die sogenannte Zeil-Umfahrung, die als Fahrradstraße zwischen Hauptwache und Konstablerwache eingerichtet wurde. Leider warten wir noch immer auf die seit Jahren geforderte eindeutige Kennzeichnung der Frankfurter Fahrradstraßen mit blauen Fahrradsymbolen und zwei weißen Richtungspfeilen, die einen erheblichen Sicherheits- und Komfortgewinn bringen würde, denn noch immer merken die wenigsten Autofahrer, dass sie sich in einer Fahrradstraße bewegen. Hier macht sich natürlich auch das völlige Fehlen jeglicher städtischer Öffentlichkeitsarbeit zugunsten des Radverkehrs nachteilig bemerkbar.

Dass sich in den innerstädtischen Fahrradstraßen noch immer zu viele Autos tummeln, wird oft beklagt. Eine Verringerung ist hier aber nur mit langem Atem zu erreichen.

Von Seckbach bis kurz vor die Innenstadt

Ein weiterer direkter Zugang zur Innenstadt wurde 1995 mit der Fahrradroute Seckbach / Innenstadt geschaffen, ein Meilenstein auch dies, war sie doch die erste Fahrradroute nach der neuen Radverkehrskonzeption. Noch immer ist sie allerdings mit einigen gravierenden Mängeln behaftet. Seit Jahren und für eine unbestimmte weitere Zeit ist die Durchfahrt unter dem asbestverseuchten Gerichtsgebäude gesperrt, ohne dass es das Straßenbauamt bislang für nötig hielt, die Wegweisung der Route an die veränderten Gegebenheiten anzupassen – ein Skandal, der bei der Sperrung einer wichtigen Autoverbindung keine drei Tage geduldet würde.

Das Ende dieser Fahrradrouten markiert aber noch eine weitere unverzeihliche Fehlplanung aus der rot/grünen Ära. Die Abkoppelung der Ostzeil von der Konstablerwache auch für den Radverkehr im Gefolge des Ausbaus der Straßenbahnlinie 12 ist bis heute nicht korrigiert.

Die Zukunft hat schon begonnen

Schon vor Jahren hat das Stadtparlament eine Reihe von Vorplanun-

Eschersheimer Landstraße von der Bremer Straße bis zur Schillerstraße wird nach über 30 Jahren endlich eine Altlast beseitigt aus der Frühzeit des U-Bahn-Baus, als bei der Wiederherstellung der Straße nur stadtauswärts ein Radweg angelegt wurde. Zugleich verliert mit dieser Maßnahme das Eschenheimer Tor seine Schrecken auch für die stadteinwärts rollenden Radfahrer.

Die seit Jahren bestehende gefährliche Lücke zwischen dem stadtauswärts führenden Radstrei-

Wegs für den Radverkehr in Richtung Innenstadt endlich ausgeräumt. Ich hege die Hoffnung, dass es gelingt, diese wichtige Maßnahme schon vor der Umsetzung der Gesamtroute auf den Weg zu bringen, zumal der Widerstand gegen die Öffnung von Einbahnstraßen insgesamt auf dem Rückzug ist.

Chancen

Die nahe Zukunft birgt mit den anstehenden Entscheidungen über



Radwege allein lösen das Problem nicht, der Radverkehr muss auch respektiert werden.

Foto: Fritz Biel

gen verabschiedet, deren bauliche Umsetzung zwar noch immer auf sich warten lässt, die aber erhebliche Verbesserungen für den Radverkehr auch in der Innenstadt bringen werden.

Von Norden in die Innenstadt

Mit der Einweihung des ersten Bauabschnitts der Fahrradrouten Nordweststadt-Innenstadt steht erstmals eine durchgehende Radverkehrsverbindung von Norden in Richtung Innenstadt zur Verfügung. Ein Jahr später ist nun auch die neukonzipierte Wegweisung in die richtige Spur gebracht. Sie setzt Maßstäbe und ist in ihrer Bedeutung für die Förderung des Radverkehrs kaum zu überschätzen.

Das gilt auch für den zweiten Abschnitt dieser Fahrradrouten, dessen Umsetzung den Radfahrern aus Richtung Norden endgültig den Zugang zur Innenstadt eröffnet. Mit der Schaffung eines stadteinwärts führenden, durchgehenden Radstreifens auf der

fen und dem Beginn des Radwegs in der Eschersheimer Landstraße soll durch die Verkleinerung der dazwischenliegenden Verkehrsinsel endlich geschlossen werden.

Für alle Fußgänger und Radfahrer, die heute noch schier verzweifeln beim Versuch, von der Eschenheimer Anlage zur Bockenheimer Anlage zu kommen (oder umgekehrt), wird endlich der langersehnte oberirdische Überweg eingerichtet.

Um das Maß voll zu machen: Noch für dieses Jahr hat der Magistrat die Vorlage der Vorplanung für die sogenannte „Ostparallele Eschersheimer Landstraße“ zugesagt, eine weitere attraktive Verbindung in den Frankfurter Norden, die es ermöglicht, auf direktem Weg von Alt-Eschersheim bis zum Eschenheimer Tor zu radeln. Für Bewohner des Nordends besonders angenehm: Im Zuge dieser Planungen wurde der langjährige Widerstand der Verwaltung gegen die Öffnung des unteren Oeder

eine Reihe von Großprojekten nicht nur Risiken für den Radverkehr, sondern auch die einmalige Chance, mit den richtigen Weichenstellungen einige der aus der Sicht des Radverkehrs schwersten städtebaulichen Hypothesen aus den 70er und 80er-Jahren abzutragen. Anlass genug für mich, die festen Pfade einmal zu verlassen und nach Alternativen zu suchen.

Goetheplatz

Man mag zur geplanten Tiefgarage unter dem Goetheplatz stehen wie man will. Ihr Bau bietet die große Chance einer Neugestaltung des aus Sicht des Radverkehrs derzeit äußerst unbefriedigenden Zugangs in die City aus Richtung Westen. Die städtischen Planer sollten sich von alten Dogmen verabschieden und ein Konzept für eine durchgehende Fahrradrouten von der Goethestraße über den Steinweg bis zur Katharinenpforte in ihre Überlegungen zur Umgestaltung dieses zentralen Innen-

weiter auf Seite 5

stadtbereichs einbeziehen. Der störende Abgang zur B-Ebene am Eingang zum Steinweg müsste dafür allerdings im Zuge der Umgestaltung der Hauptwache an eine weniger problematische Stelle verlegt werden

Hauptwache

Die grundlegende Umgestaltung der Hauptwache ist zwar wohl noch einmal verschoben worden. Das ist schade, denn sie eröffnet eine weitere Chance, die Schaffung einer bereits im „Radwegenetz Innen-

dem ehemaligen Cafe Kranzler. Das würde die Wiederherstellung der Sichtachse von der Schillerstraße bis zum Steinweg ermöglichen und – um den Faden weiterzuspinnen, in der Verlängerung die Schaffung einer direkten Fahrradroute bis zum Beginn des Radwegs in der Kaiserstraße. Der könnte dann endlich die ihm schon im Konzept von 1984 zugedachte zentrale Rolle übernehmen, auch wenn er dazu selbstredend von den geschilderten Geburtsfehlern befreit werden müsste.



Hauptwache – Durchgang zur Schillerstraße heute

Foto: Fritz Biel

stadt“ vorgesehenen, aber nie verwirklichten Fahrradroute durch die Schillerstraße. Die Fahrradstraße Schillerstraße wäre sozusagen das kongeniale Pendant zur Goethestraße, ist aber an zwei Voraussetzungen gebunden.

Stadteinwärts müsste das Loch an der Hauptwache geschlossen werden, verbunden mit der Beseitigung der hässlichen Aufbauten vor

Eschenheimer Tor

Die zweite Voraussetzung betrifft die Gestaltung der Radverkehrsbeziehungen am Eschenheimer Tor. Hier müsste eine attraktive Lösung für die Verknüpfung der vier im Bereich des Turms sternförmig zusammenlaufenden Fahrradrouten gefunden werden, was mir aber nicht übermäßig schwierig erscheint.

Hauptvorteil einer solchen Lösung gegenüber der jetzigen Situation respektive der unveränderten Führung des Radverkehrs nach einer Sperrung der Hauptwache für den Autoverkehr wäre die randliche Führung der Fahrradroute an der Westseite der Hauptwache, was nach meiner Einschätzung die Konflikte mit den starken Fußgängerströmen zwischen Zeil und Hauptwache erheblich verringern dürfte.

Darüber hinaus hätte diese Lösung den Charme, die unbefriedigende Aufspaltung der Fahrradrouten südlich des Eschenheimer Tors aufzuheben und den Radverkehr unmittelbar ins Zentrum des Geschehens an der Hauptwache führen zu können.

Als Zusatznutzen wäre das erhebliche Konfliktpotenzial im Bereich einer künftigen Zufahrt zur geplanten Tiefgarage auf dem Telekomgelände in der Großen Eschenheimer Straße gleich mit entschärft, ganz zu schweigen davon, dass die nervige Falschparkerei auf dem Radstreifen im Bereich des Kaufhofs mit der Sperrung der Hauptwache eher noch schlimmer werden dürfte.

So entstände – die Erfüllung der genannten Voraussetzungen vorausgesetzt – ausgerechnet aus dem Bau einer Tiefgarage in Verbindung mit der Schließung der Hauptwache für den Autoverkehr die Chance für eine zukunftssträngige Neugestaltung der wichtigsten Radverkehrsbeziehungen in der Innenstadt.

Konstablerwache

Die geplante Beseitigung des Podestes würde die Lösung der Probleme im Zusammenhang mit der Verknüpfung der drei hier zusammenlaufenden Fahrradrouten erheblich vereinfachen. Wer, aus der südlichen Fahrgasse kommend, die Ostzeil ansteuern will, könnte das zukünftig auf direktem Weg tun. Die konfliktreiche Führung am südlichen Platzrand und das Kreuzen des Fußgängerstromes im Bereich des Überwegs südlich der Straßenbahnhaltestelle entfielen.

Für die zeitweise angedachte, eher unattraktive Variante durch die Albusgasse / Klingerstraße gibt es keine Notwendigkeit mehr. Welche Ampeln für den Radverkehr von und zur Ostzeil für erforderlich gehalten werden, wird sich zeigen.

Etwas schwieriger stellt sich die Situation an der Einmündung Große Friedberger Straße dar. Aber auch hier dürfte der bislang kanalisierte, dichte Fußgängerstrom, den es für die Benutzer der Fahrradroute zu kreuzen gilt, durch den Abbau der Stufen entzerrt werden, zumal die Einmündung durch die Maßnahme wieder in ihrer vollen Breite nutzbar würde. Kritisch zu beurteilen sind die vielen Sondernutzungsgenehmigungen für Sommergärten o.ä. im Einmündungsbereich der großen Friedberger Straße. Hier müssen in Zukunft die Bedürfnisse des Radverkehrs bei der Abwägung der Interessen mit Sicherheit stärker gewichtet werden, als das bislang geschieht. *weiter auf Seite 6*



Kelsterbacher Straße 49
60528 Frankfurt am Main
Telefon 069 - 6 70 14 25

Radhaus Niederrad

Norbert Wirth - Kaffenberger

Öffnungszeiten:

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

Sa.: 9.30 bis 13 Uhr

Fahrräder ♦ Teile ♦ Service



SONDERGELD

Dieter Reiter

Am Schönhof

60487 Frankfurt

Tel. 77 33 27, Fax 70 81 67



Radverkehrskonzept Innenstadt

(Fortsetzung von Seite 5)

Was noch?

Kulturmeile Braubachstraße

Der vom Magistrat Anfang letzten Jahres vorgelegte M-Vortrag ignorierte den Radverkehr wortreich auf 11 Seiten. Die vier Fahrradrouten, die von den Plänen betroffen sind, waren den Planern keine einzige Zeile wert. Auf Antrag der Grünen („Auch mit dem Rad in und durch die Kulturmeile“) verpflichtete das Parlament den Magistrat zur Berücksichtigung der geltenden Leitplanung für den Radverkehr. Knackpunkt ist der Kreuzungsbereich Berliner Straße / Fahrgasse / Braubachstraße. Vor allem die direkte Querung der Berliner Straße in beiden Richtungen der Fahrgasse bereitet Probleme.

In der Braubachstraße sind es die Gleise der Straßenbahn, d.h. eigentlich sind es ja die parkenden Autos ...

...aber wer will schon eine Kulturmeile ohne Autos? Der gefundene Kompromiss sieht vor, dass die Radfahrer zwischen Fahrgasse und Römerberg auf den Gleisen fahren. Dazu wird die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert und die Fläche zwischen den Gleisen asphaltiert. Das ist keine tolle Lösung, aber auch keine Verschlechterung gegenüber heute.

Auch am westlichen Ende der Kulturmeile ist es vor allem die Querung der Berliner Straße zur Herstellung einer Verbindung vom Mainufer über Buchgasse und Kornmarkt zur Hauptwache, die angesichts der zu überwindenden

Asphaltflächen das menschliche Vorstellungsvermögen fordert. Die Lösung ist hier wesentlich einfacher als an der Fahrgasse, zumal die Planer rund um das leerstehende Gebäude des nach Bonn abgewanderten Bundesrechnungshofes über größere städtebauliche Korrekturen nachdenken.

Anbindung der Fahrradrouten von Fechenheim an die Innenstadt

Die Verbindung zwischen Ostendstraße und Rechnergrabenstraße über die Obermainanlage und die Lange Straße stellt kein besonderes Problem dar. Zur ansonsten von mir durchaus kritisch gesehenen Nutzung der Wallanlagen gibt es an dieser Stelle allerdings keine vernünftige Alternative.

Schwieriger wird da schon die Herstellung einer befahrbaren Verbindung über die Kurt-Schumacher Straße durch die Dominikanergasse zur Fahrgasse. Aber die geplante Umgestaltung der südlichen Kurt-Schumacher-Straße bietet auch hier die Gelegenheit zu einer fahrradfreundlichen Lösung.

Alte Brücke

Immer wieder gefordert, immer wieder abgelehnt – Radverkehrsanlagen auf Frankfurts ältester Brücke stehen ganz oben auf der Wunschliste. Nicht mehr lange, wenn es nach den Versprechungen des Magistrats geht. Derzeit läuft ein (Um-)Gestaltungswettbewerb, der zwischen den fünf Autospuren und den betonbewehrten Fußwegen endlich auch Platz schaffen soll für den Radverkehr.

Dabei kann dann auch gleich die Verknüpfung der auf beiden Brückenköpfen auflaufenden Fahrradrouten auf einen vorbildlichen Weg gebracht werden

Domstraße / Hasengasse / Stiftstraße

Diese Achse, die am Brockhausbrunnen die Zeil quert, ist nicht Bestandteil des stadtweiten Netzes, sondern eher auf der Ebene des Stadteilnetzes anzusiedeln. Sie erschließt eine ganze Reihe wichtiger Ziele zwischen Mainufer und Eschenheimer Tor, wird aber bei allen bisherigen Planungen nicht zur Kenntnis genommen. Da verwundert es nicht weiter, dass sie gespickt ist mit ebenso ärgerlichen wie überflüssigen Hindernissen. Das reicht von der monströsen Schranke an der Saalgasse bis zur fehlenden Verbindung zwischen Stiftstraße und Schillerstraße.

Für den Anfang wäre es schon ganz schön, wenn in dem aufwendig umgestalteten nördlichen Abschnitt der Hasengasse endlich die Beschilderung zur Freigabe des Radverkehrs entgegen der neu eingerichteten Einbahnstraße vervollständigt würde. Gegenwärtig erfahren zwar die Autofahrer an der Kreuzung mit der Töngesgasse durch ein Zusatzschild, dass sie mit Radverkehr in Gegenrichtung zu rechnen haben. Aber die von der Zeil her kommenden Radfahrer werden darüber im Unklaren gelassen, dass für sie die legale Fahrt in Richtung Süden vorgesehen ist.

Kaiserstraße

Die Kaiserstraße ist die einzige für den Radverkehr einigermaßen vernünftig befahrbare Verbindung zum Hauptbahnhof. In der Radverkehrskonzeption ist sie deshalb als Fahrradrouten enthalten.

Die aktuellen Pläne für den Umbau des Abschnittes zwischen Untermainanlage und Neuer Mainzer Straße sehen zwar nach der Intervention des ADFC mittlerweile in Richtung Bahnhof einen Radweg

vor, der Radverkehr in Richtung Innenstadt soll aber auf der Fahrbahn fahren. Das bedeutet, entweder mit den Autos im Stau zu stehen, sich auf engstem Raum nach vorne durchzuschlängeln oder illegal den linksseitigen, für Gegenverkehr viel zu schmalen Radweg zu benutzen. Eine solche Planung ist für eine Fahrradrouten nicht akzeptabel.

Der ADFC fordert deshalb, auf der nördlichen Straßenseite zwischen Untermainanlage und Kaiserplatz durchgehend einen ausreichend breiten Zweirichtungsradweg einzurichten, der sich deutlich von den Gehsteigplatten unterscheidet und klar als Radweg erkennbar ist.

Die beste Lösung wäre eindeutig Asphalt, alternativ kommen, dem Anspruch nach „hochwertiger Gestaltung“ Rechnung tragend, anthrazitfarbene Steinplatten in Frage. Vom Planungsamt sind einheitlich rötliche Steinplatten vorgesehen, die auf dem Radweg nur in der Form variieren. Das ist zweifellos die schlechteste Lösung.

Schlussbemerkung

Weiter also wie gehabt? Warum soll es eigentlich nicht möglich sein, aus früheren Fehlern zu lernen? Noch ist Zeit dafür.

In den letzten Jahren ist dankenswerterweise – vor allem durch die Unterstützung des Stadtparlaments – die Bereitschaft gewachsen, die Interessen des Radverkehrs auch bei sogenannten übergeordneten Planungen zu berücksichtigen. An diese positive Entwicklung lässt sich doch anknüpfen, wenn es nun um Entscheidungen geht, die für die Verkehrsführung in der gesamten Innenstadt von zentraler Bedeutung sind.

Wie immer voller Hoffnung
Fritz Biel

Demeter-Produkte

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

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

Dreiräder ► www.fahrradscheune.de ◀ Podersensräder
Einräder Roha-Räder
Falträder Reiseanhänger
Kinderanhänger Rikschas
Kurzlieger Tandems
Langlieger Tourenräder
Lastenanhänger Trailerbikes
Liegedreiräder Transporträder

Verkauf
Versand
Vermietung
Service

Fahrradscheune

• Liege-, Touren- und Spezialräder • Individueller Radbau •
Ein Besuch lohnt sich!

Frankfurt, Alt Harheim 27, 06101 / 48958, info@fahrradscheune.de

Gesicherte Finanzlage

Kassenwart Jean Coquelin

Erstens: kommt es anders und zweitens: als man denkt. Mit Ende zwanzig, Anfang dreißig wollte Jean Coquelin eigentlich nach England gehen. Die Sprache konnte er einigermaßen, wollte sich aber verbessern, eine berufliche Versetzung wäre auch möglich gewesen. Bei diesen guten Voraussetzungen konnte die Sache nur schief gehen. So landete er vor dreißig Jahren bei Frankreichs östlichen Nachbarn; zehn Jahre später fasste er am Main Fuß.

Mit dem Radfahren in Frankfurt hat er aber erst vor ein paar Jahren angefangen. Was ihn lange davon abhielt war der Frankfurter Verkehr. Erst als seine Leidenschaft am RMV erschöpft war, fing er an, per Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Um zu beweisen, dass das auch profitabel ist, legte er jedesmal 3 Mark beiseite (ein Dreißigstel des Preises einer Monatskarte) und nach 15 Monaten war das Geld für ein neues Fahrrad zusammen. Seitdem genießt er die Vorteile, die aus der täglichen Radtour erwachsen: Erkältungsbazillen haben ihn als hoffnungslosen Fall aufgegeben, was sein Arbeitgeber (eine Bank!) mit einer gelockerten Kravattenordnung honoriert, von der auch Jeans Kollegen profitieren.

Zum ADFC kam er 1995 und wie so viele durch die Teilnahme an einer Tour. Inzwischen fährt er selbst als Tourenleiter z.B. zum Kühkopf oder leitet eine Mehrtagestour durchs Elsaß, das er gut kennt, da er früher dort wohnte.

Bekannt ist Jean Coquelin aber

nicht nur als Tourenleiter, sondern auch als Vorstandsmitglied, genauer gesagt als Kassenwart des ADFC Frankfurt. Seit 1998 bekleidet er nun dieses Amt so erfolgreich, dass inzwischen ein Großteil unseres Jahresumsatzes als Rücklagen auf unserem Konto ruhen, nachdem wir vor vier Jahren noch beim Landesverband in der Kreide standen. Angesichts wachsender Mitgliedsbeiträge und steigenden Umsatzes des Infoladens hat er ferner errechnet, dass die drohende Mehrwertsteuer dem ADFC zum Vorteil gereicht und nicht – wie zu vermuten wäre – die gesicherte Finanzlage gefährdet.

Nach Jeans Bekunden rühren seine Qualitäten als Kassenwart nicht von seiner Arbeit bei einer Bank in Zeppelinheim her, wo er ohnehin mehr mit Technik als mit Finanzen zu tun hat. Die Kunst ist eine viel alltäglichere: „Man muss die Kasse eines Vereins so führen, wie man die eigene Haushaltskasse führt.“ D.h. aktuelle Einnahmen und Ausgaben miteinander verglei-



Zufall? Kassenwart Jean Coquelin vor Kneipen-Kasse

Foto: ch

chen, absehbare zukünftige Kosten und Einkünfte berücksichtigen, um sich anschließend zu überlegen, ob man eine Investition tätigt, aufschiebt oder gar streicht. Um bei Ausgaben und Einnahmen den Überblick zu bewahren, macht er ab April jeden Jahres einmal wöchentlich die Buchhaltung des Vereins. Und damit es nicht nur beim Abwägen der Kosten und Einkünfte bleibt, hat er auch ein Vetorecht dem Vorstand gegenüber. Jean hofft, dass er sich dieses Recht in naher Zukunft mit dem dringend gesuchten Nachwuchs teilen kann.

Umsichtige Haushaltsführung spielt auch für Jeans Zukunft eine wichtige Rolle. Denn mit – man soll es nicht glauben – 61 Jahren, denkt er allmählich über seinen (Un-)Ruhestand nach: Es zieht ihn auf das französische Staatsgebiet zurück. Aber nicht in seine heimat-

liche Kleinstadt in der Nähe von Paris, die sich mit unserem Eschborn das Schicksal teilt, von einem beschaulichen Ort zu einer Schlaf- und Trabantenstadt mutiert zu sein. Jean möchte seine Zelte (oder vorzugsweise eine wetterfestere Behausung) in einem département outre-mer, genauer gesagt, auf der Ile de la Réunion aufschlagen. So kehrt er weniger Frankfurt, als vielmehr dem Winter den Rücken, möchte er doch die Sommermonate (sprich die Radsaison) hier verbringen. Denn zum Radfahren scheint Réunion nicht der ideale Ort zu sein – sozusagen mehr Alpen als Taunus, und das bei tropischen Temperaturen.

Spätestens wenn Jean mitten im Indischen Ozean Euros gegen ein neues Fahrrad tauscht, muss ein Nachfolger gefunden sein.

(ch)

Zweirad Ganzert

**Mainzer Landstraße 234
60326 Frankfurt (Galluswarte)**

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

MERIDA

**PEUGEOT
CYCLES**

PINARELLO

DIAMANT

HERCULES

KETTLER ALU-RAD

GIANT BIKES

KTM
Bikes vom Besten

VILLIGER
SWISS FINEST

JUCHEM
CUSTOM MOUNTAIN BIKES

TREK

Jede Stadt bereitet dann ihren Aktionstag in Zusammenarbeit mit Verkehrsgesellschaften, Umwelt- und Verkehrsverbänden, Unternehmen, Schulen und Sportvereinen vor. Gemeinsam soll ein attraktives Programm rund um die Themen Umwelt und Verkehr angeboten werden, Schwerpunkte sind ÖPNV, zu Fuß gehen und Radfahren. Da der Aktionstag an einem Samstag stattfindet, gibt es alternativ dazu Angebote für den Weg zum Einkaufen und den Freizeitverkehr. Ein neuer inhaltlicher Schwerpunkt für 2001 ist die Mobilität von Frauen. Der Aktionstag soll eine Plattform bieten, um ihre Anforderungen an Verkehrspolitik und Stadtplanung zu formulieren. Frauenbelange stärker in der Stadt- und Verkehrsplanung zu berücksichtigen ist Teil einer sozialverträglichen und ökologischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsgestaltung. Das Klima-Bündnis hat dazu das Aktionspaket „Frauen bewegen die Stadt“ zusammengestellt.

So sollte es öfter sein!

Das sagten viele begeisterte Menschen zum ersten europaweiten Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“, der am 22. September 2000 stattfand. Auch am 22. September 2001 findet dieser Aktionstag wieder statt, und alle europäischen Städte oder Gemeinden werden eingeladen, sich daran zu beteiligen.

637 Städte und Gemeinden aus 23 Ländern haben ihre Teilnahme bis jetzt (Stand August) zugesagt. Spanien ist mit 135 teilnehmenden Städten an der Spitze, Deutschland liegt mit 50 Städten im Mittelfeld. Als einzige nicht europäische Stadt ist Toronto vertreten.

Die Stadt Frankfurt wird mit verschiedenen Angeboten und Veranstaltungen vermitteln, wie sich Alltagswege auch ohne Auto bewältigen lassen. Hauptwache und Große Eschenheimer werden von 10 – 17 Uhr für den Autoverkehr gesperrt. Auf der Bühne des hessischen Rundfunks werden Diskussionen und Präsentationen moderiert. Das Sportamt präsentiert die

Ergebnisse des Frauensportsommers, in dem es mit Walking und Skating auch um Mobilität ging. Ein



ausrollbarer Bremsstreifen wird verdeutlichen, wie sich Bremswege schon bei geringen Geschwindigkeiten verlängern, ein Solarboot wird vorgestellt und die Dienstagsskater wollen zum Probeskaten ein-

laden. Die Mainova präsentiert ihre Ergasfahrzeuge. Neben Carsharing-Anbietern, zwei Initiativen „Auto-freies Wohnen“ und vielen anderen wird auch der ADFC Frankfurt wieder mit seinem Infostand vertreten sein. Hier werden unter anderem die beiden neuen Fahrradkarten für die Stadt und das Umland von Frankfurt vorgestellt.

Der Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“ soll ein Beitrag zur Wiederentdeckung der Stadt sein. Er soll die Bevölkerung ermutigen, autonominale Mobilität zu entwickeln, um ihre Stadt in einer sauberen Umwelt genießen zu können.

Infos im Internet:

<http://www.22september.org>
<http://www.klimabuendnis.de/kb/home/kommune/231.htm>
<http://www.multimobil.ch>

Das Aktionspaket „Frauen bewegen die Stadt“ ist für DM 30,- erhältlich bei:

Klima-Bündnis, Galvanistr. 28, 60486 Frankfurt, Telefon 069-717139 - 0 (ms)

Bei 70 Prozent aller Autofahrten sitzt nur eine Person im Wagen

Die Ergebnisse einer Befragung zum Verkehrsverhalten der Frankfurter

Mit dem europaweiten Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto!“ am Samstag, 22. September, will ein Zusammenschluss von Verbänden, darunter das Klima-Bündnis und der Verkehrsclub Deutschland, zusammen mit dem Umweltbundesamt und dem Bundesumweltministerium dafür werben, das Auto im Alltag öfter mal stehen zu lassen. In Frankfurt ist das Auto immer noch das meistgenutzte Verkehrsmittel. Im bundes-

weiten Vergleich schneidet Frankfurt mit 420 Autos auf 1000 Personen gut ab. Der bundesweite Schnitt liegt bei 522 Autos. Die aktuellsten Daten zum Verkehrsverhalten der Frankfurter stammen aus einer Verkehrsbefragung von 1998. Die Ergebnisse werden jetzt in dem Heft „Die Mobilität der Frankfurter Bürger“ veröffentlicht.

Trotz der vergleichsweise niedrigen Zahl an Autos erweist sich laut der Ergebnisse der Forscher „eine

deutliche Dominanz der PKW in den Frankfurter Haushalten“. So seien fast zwei Drittel aller Haushalte motorisiert. Zehn Prozent haben sogar mindestens zwei Autos. Während immerhin 38 Prozent weder über ein Auto noch ein Motorrad verfügen.

Die Anzahl der zurückgelegten Wege in Frankfurt liegt pro Person und Tag bei 2,77 (1976: 2,86). Davon werden 40 Prozent motorisiert zurückgelegt (1976: 38%). Zu Fuß werden nur noch 29 Prozent erledigt (1976: 38%). Der Anteil des ÖPNVs ist auf 25 Prozent gestiegen (1976: 19%). Nach einer Spitze von 10 Prozent im Jahr 1982 liegt der Radverkehr jetzt nur noch bei 6 Prozent (1976: 5%).

Nur 57 Prozent der privaten Autos werden werktags genutzt – ein vergleichsweise niedriger Wert. Rechnerisch ist dabei jedes Auto mit nur 1,3 Personen besetzt. Bei 70 Prozent aller Fahrten sitzt nur eine Person im Auto.

Auffallend ist laut Studie, dass auch bei kurzen Strecken relativ

viele Wege in Frankfurt per Auto oder ÖPNV zurückgelegt werden, was auch dem mit sechs Prozent unterdurchschnittlichen Anteil des Fahrradverkehrs in Frankfurt zuzuschreiben sei. Der liege etwa in Leipzig bei 14 Prozent, in Jena bei acht und in der ehemaligen Ökohauptstadt Freiburg bei 29 Prozent.

Die FR nahm die Aktion zum Anlass eines Mobilitätswettstreits: Die Kombination von Fahrrad und Bahn war am schnellsten bei einer Wettfahrt von Praunheim zur Frankfurter Rundschau. Um die Chancen und Tücken im Stadtverkehr zu erproben, hatten sich drei FR-Redakteurinnen und ein Redakteur mit Rad, Bus und Auto auf eine Wettfahrt zur FR aufgemacht. Die Autofahrerin kam, nach Parkplatzsuche, als Letzte in der Redaktion an.

Interessierte erhalten die Broschüre kostenlos beim Stadtplanungsamt, Amt 61, Braubachstraße 15, 60311 Frankfurt.

Aus der Frankfurter Rundschau vom 23.8.2001
 überarbeitet durch (ch)

**African
Bikers**

Radreisen in
Südafrika mit
Trekkingrad Rennrad
Mountainbike

Michael Neugebauer
 In der Anbrück 44 53489 Sinzig
 Tel.: 0170-2 93 68 31
 E-mail: michael.neugebauer-sinzig@t-online.de

TERMINE

Mo.	17.09.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	17.09.	T	Technik-Stammtisch
Di.	18.09.	R	Redaktionsteam
Mi.	19.09.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mi.	19.09.	V	AG Verkehr Plenum
Sa.	22.09.	HW	Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“
Do.	27.09.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Fr.	28.09.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	01.10.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	08.10.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	15.10.	T	Technik-Stammtisch
Mi.	17.10.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mi.	17.10.	V	AG Verkehr Plenum
Di.	22.10.	R	Redaktionsteam
Do.	25.10.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Fr.	26.10.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	29.10.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	29.10.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	12.11.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	19.11.	VS	Vorstandssitzung
Di.	20.11.	R	Redaktionsteam
Mi.	21.11.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mi.	21.11.	V	AG Verkehr Plenum
Mo.	26.11.	T	Technik-Stammtisch
Do.	29.11.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Fr.	30.11.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest

TREFFPUNKTE

BW	19.30	Kneipe „Pielok“, Jordanstraße 3
HW	10.00 - 17.00 Uhr	Hauptwache
NW	19.00	Sandelmühle, Heddernheim
R	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46
T	18.15	„Heck-Meck“, Bockenheim, Diemelstraße / Friesengasse
V	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46
VS	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46
W	19.30	Zum Goldenen Löwen, Unterliederbach, Liederbacher Str. 60 a

TECHNIK-BASTELKURSE

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

Termine jeweils samstags 15.00 Uhr, Ev.-Luth. St. Nicolai-Gemeinde, Waldschmidtstr. 116
Der Werkstatteingang befindet sich an der Ecke Waldschmidtstraße/Rhönstraße rechts neben dem Schaukasten. Bitte einige Tage vorher telefonisch anmelden!

08.09. Offener Workshop für alle Bastler/innen Anmeldung: Lars Langefeld, ☎ 43 05 62 59

15.09. Anfänger/innen Anmeldung: Ralf Paul, ☎ 494 09 28

29.09. Schaltung und Bremsen Anmeldung: Rainer Mai, ☎ 41 30 85

Spätere Termine sind über die ADFC-Homepage oder bei Ralf Paul (☎ 494 09 28) zu erfahren.



NEU - NEU - NEU
Ein Massanzug für Ihr Bett:
der GROSANA Lattenrost
Das GROSANA Messbett ist da!

Freya Linder
dormiCIEL
Bettwaren - Matratzen - Schlafmöbel

Wilhelm-Epstein-Str. 61
Frankfurt-Ginnheim
- das Haus mit den GÄNSEN -

Mo. - Fr. 9-13 + 15-18 Uhr,
Schlafberatung am besten
mit Anmeldung Tel. (069) 53 32 53

www.dormiciel.de

ORTSBEIRÄTE

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

OBR 1 (Bahnhof/Gallus/Innenstadt)
11.09., 23.10.

OBR 2 (Bockenh./Kuhwald/Westend)
17.09., 29.10.

OBR 3 (Nordend) 20.09., 25.10.

OBR 4 (Bornheim/Ostend) 18.09., 23.10.

OBR 5 (Niederrad/Oberrad/Sachsenh.)
28.09., 26.10.

OBR 6 (Goldstein/Griesheim/Höchst/Nied/Schwanheim/Sindlingen/Sossenheim/Unterliederb./Zeilsheim) 18.09., 23.10.

OBR 7 (Hausen/Industrie-/Praunheim/Rödelheim/Westhausen)
18.09., 30.10.

OBR 8 (Heddernheim/Niederursel/Nordweststadt) 20.09.

OBR 9 (Dornbusch/Eschersheim/Ginnheim)
13.09., 25.10.

OBR 10 (Berkersheim/Bonames/Eckenheim/Preungesheim) 11.09., 23.10.

OBR 11 (Fechenheim/Riederwald/Seckbach)
17.09., 29.10.

OBR 12 (Kalbach) 14.09., 26.10.

OBR 13 (Nieder-Erlenbach) 11.09., 23.10.

OBR 14 (Harheim) 24.09., 29.10.

OBR 15 (Nieder-Eschbach) 21.09., 26.10.

OBR 16 (Bergen-Enkheim) 11.09., 23.10.

■ ADFC BAD VILBEL

Keine Bahnunterführung in Bad Vilbel mehr?

BUND und ADFC fordern Ersatz für den Wegfall der Bahnunterführung in Höhe der Kläranlage.

Generell begrüßen es die Ortsverbände von BUND und ADFC in Bad Vilbel, dass der längst überfällige Bau des dritten und vierten S-Bahngleises zwischen Bad Vilbel Nord und Frankfurt West in greifbarer Nähe rückt.

Leider zeigen die jetzt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens offen gelegten Baupläne jedoch, dass sich im Detail eine erhebliche Verschlechterung für Radfahrer/Innen in Bad Vilbel ergeben wird.

Zur Zeit stellt die Bahnunterführung in Höhe der Kläranlage eine optimale Verbindung für Fußgänger/Innen und Radfahrer/Innen zwischen dem Heilsberg und dem südlichen Stadtgebiet von Bad Vilbel, dem Nidda-Uferweg und Massenheim dar.

Diese Unterführung wird aufgrund der örtlichen Gegebenheiten



im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus geschlossen und verfüllt werden. Als Ersatz ist eine Fußgänger- und Radwegeunterführung am Bad Vilbeler Südbahnhof angedacht. Aufgrund der zu erwartenden potenziellen Konflikte zwischen Fahrradwe-

genutzern und S-Bahn-Fahrgästen und aufgrund des erheblichen Umweges (widerspricht einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt der kurzen Wege) ist diese Lösung völlig unzureichend.

In der Vorplanung war noch nörd-

lich der Kläranlage eine niveaugleiche Ersatzunterführung in Stahlbeton-Fertigteiltrahmen-Bauweise vorgesehen.

Es würde für die Weitsicht der Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn AG sprechen, diese fahrrad- und somit umweltfreundliche Maßnahme wieder in die Planung zu integrieren. Vielleicht ist ja auch die Stadt Bad Vilbel bereit, sich diesbezüglich einzubringen, so hoffen BUND und ADFC.

Die Vollendung des Radweges zwischen Gronau und Bad Vilbel hat ja gezeigt, was bei gutem Willen aller Entscheidungsträger möglich sein kann. *Wulfhard Bäumlein*

Kontakt Bad Vilbel

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

Wulfhard Bäumlein,
Tel. 0 61 01/ 1 26 07

Reiz der Nähe

Auf den von unserer Ortsgruppe angebotenen Touren kann man durchaus auch den Reiz der Nähe entdecken. Jedenfalls hat sich bisher keiner der Teilnehmer an den Bad Vilbeler Touren größer geärgert, mitgefahren zu sein. Selbst-

verständlich bieten wir auch im nächsten Jahr Touren mit sportiven, kulturellen, kulinarischen und badeseemäßigen Komponenten an. Über große Teilnehmerzahlen würden wir uns sehr freuen.

Wulfhard Bäumlein



Der Reiz der Nähe: Nach rasender Abfahrt vom Berger Hang schmecken die Getränke im Wiener Hof in Offenbach

Fotos: Wulfhard Bäumlein

Radspport



Rennräder · Rahmen
Radsportbekleidung
Werkstattservice
Ersatzteile
Damen- und Herrenräder
Kinderräder

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

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

10 Jahre Frankfurter Grüngürtel

Viel Spaß bei der Fahrradrallye des ADFC

Am 15. Juli dieses Jahres gab es das zehnjährige Bestehen des Frankfurter Grüngürtels zu feiern. Der Veranstalter der Geburtstagsfeier, das Umweltamt der Stadt Frankfurt, hatte in den Naturfreunden und dem ADFC Frankfurt eine ideenreiche Unterstützung. Für den ADFC war es Ehrensache, sich an der Veranstaltung tatkräftig zu beteiligen. War doch der kürzlich verstorbene Harald Braunewell Vater und treibende Kraft dieser ausgezeichneten grünen Idee.

Als ich mich bei Nieselregen zum Startplatz der Rallye im Brentanopark aufmachte, dachte ich nicht im Traum daran, dass sich so viele Radler für die Grüngürtelralley sogar nassregen lassen. Glücklicherweise wurde es dann nur ein bisschen feucht und keinesfalls richtig nass. Das hätte ich aber leicht haben können, wenn ich mich der Aufgabe der Naturschule Hessen gestellt hätte. Dort wurde nämlich eine reichlich wacklige Floßfahrt auf der Nidda gefordert.

Ich war mit zwei unternehmungslustigen und rallyerfahrenen Damen mittleren Alters als Team „Schlappmäuler“ auf die Strecke geschickt worden. Dass die Beiden



Rasende Fahrt im Parcours, gespannte Erwartung und volle Konzentration: Eindrücke vom Grüngürtelfest.



Fotos: Umweltamt der Stadt Frankfurt

erfahren waren, zeigte sich gleich nach dem Start; genau passend kam der Tausendgrammstein zum Neufeld geradelt. Dass er dann doch 30 Gramm zu leicht war, tat meiner Hochachtung für die prompte Beschaffung keinen Abbruch. Das Pappelnzählen konnte meine Mitstreiterinnen schon gar nicht aus der Fassung bringen. Schon eher kamen wir bei dem Speierling-

Blatt ins Trudeln. Aber glücklicherweise wurden wir von anderen Rallyeteilnehmern sehr kollegial auf die richtige Fahrte gebracht.

Noch nicht einmal beim Abmalen der Baumblätter an der Station der Naturfreunde-Jugend Frankfurt habe ich mich erfolgreich betätigt. Aber Frau Renate hat sich bei der Floßaufgabe locker als Teamchefin erwiesen. Sie schnappte sich einen mutigen Herrn aus dem Team „Hannebambel“ und gemeinsam steuerten die beiden mit großer Umsicht die in der Mitte der Nidda verankerten Flaschen an, in die sie ihre Visitenkarten versenkten.

Endlich konnte ich jetzt auch meine bescheidenen Fähigkeiten an der Station des ADFC unter Beweis stellen. Hätte ich auf die Experten gehört und meine Packtasche abgehängt, wäre ich vielleicht sogar ganz fehlerlos durch den Parcours gekommen. Aber in meinem Alter, denke ich, darf ich mir schon mal einen Umwerfer erlauben.

Im Verlauf der Veranstaltung zeigte es sich immer wieder, dass aufeinandertreffende Teams gemeinsam logische Gedanken entwickelten, so besonders am Höch-

ter Wehr. Hier kamen „Schlächtabbaber“, „Schoppepetzer“ und „Pedaltreter“ gemeinsam zur richtigen Antwort. Später half man sich, den richtigen Weg in die Schwanheimer Dünen zu finden, und man diskutierte heftig darüber, ob denn wirklich der Sand aus der Schmitt'schen Grube mit der Lorenbahn abtransportiert worden ist, wenn die doch schon 1938 den Betrieb eingestellt hat und der Sand erst nach dem Krieg zum Wiederaufbau der Stadt aus der Grube gefördert worden ist. Deutlich war dann die teamübergreifende Zusammenarbeit bei der Station des Forstamtes. Beachtlich auch, was man sich dort hat einfallen lassen. Für die ganz großen Naturbeobachter hieß es Kolkrabe, Schwarzspecht, Baumarder und die Stange vom Damhirsch finden, für mich war es schon eine Leistung, die Bache mit ihrem Jungen und die Wildschweinspuren zu sehen. Aber die Schlangenhaut habe ich ganz leicht von einem Plastikschauch unterscheiden können.

Bei der Abschlussveranstaltung auf der Schwanheimer Wiese zeigte es sich dann, wieviele doch bei dem zweifelhaften Wetter auf die Tour gegangen sind. Und wie listig man manchmal zu Werke gegangen ist. Bei meinem abschließenden Speckkuchen habe ich erfahren, dass Steine sogar beklopft worden sind, damit sie auf das richtige Gewicht abspecken.

Die Teilnehmer an der Fahrradrallye haben mit großem Vergnügen die Aufgaben gelöst und ganz nebenbei eine hübsche Radtour gehabt: Entlang der Nidda, im Sosenheimer Unterfeld, durch die Schwanheimer Unterfeld, durch den Schwanheimer Düne und durch den Schwanheimer Wald (viele waren noch niemals in den Schwanheimer Dünen!). Und ich habe einiges gelernt auf dieser Rallye. Zum Beispiel, dass der Steilhang der Kelsbacher Terrasse nicht auf natürlichem Wege entstanden ist. Vielmehr wurde hier im 19. Jahrhundert Kies abgetragen, um den Untergrund für den Frankfurter Hauptbahnhof aufzuschütten. Außerdem weiß ich jetzt, was ein Gewölle ist.

(br)



Inhaber Peter Ringeisen

Silcherstr. 27 ~ 60529 Frankfurt/M (Schwanheim)

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

**PETER'S
RADTREFF**
Individueller Radbau



Roller- und Fahrradfinanzierung

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

Bahnerlebnis der besonderen Art

10. Juni 2001. Fahrplanwechsel der Deutschen Bahn (AG nicht vergessen!). Interregios werden gestrichen, dafür sollen mehr Regional-Expresse (RE) fahren. Eine Erlebnisbasis der besonderen Art für hartgesottene Touren-Radler bahnt sich an.

Samstag. Nach einer Radtour von Frankfurt nach Butzbach soll's mit dem RE nach Frankfurt-West zurückgehen. Das Neue: ab jetzt verkehrt stündlich ein RE durch die Wetterau nach Frankfurt. Vorher war's nur alle zwei Stunden. Der rote geräumige und doppelstöckige „Hessen-Express“ fährt aus dem Norden Hessens in die Metropole unseres Bundeslandes mit Platz für 15-20 Räder. Ein schönes Angebot!

Butzbach. 18.15 Uhr. Keine Anzeigentafeln mehr. Keiner weiß, welcher Zug jetzt kommt, wenn man den Fahrplan nicht vorher auswendig gelernt hat! Hat ein Zug Verspätung, wartet man 15 Minuten länger auf den RE oder fällt die nächste RB aus? Keine Tafel zur Informationsanzeige; Durchsagen werden auch nicht immer gemacht.

Doch schließlich, der fahrplanmäßig neue RE kommt! Aber keine Doppelstockwagen, kein Fahrradabteil. Jetzt fällt mir ein, dass ich irgendwo gelesen habe, mit dem Fahrplanwechsel würde ein RE statt eines InterRegios aus Siegen fahren. Der hält jetzt in Butzbach! Na, toll, die alten engen Eingänge mit den hohen Haltegriffen in der Mitte der Eingangsplattform. Ein Gequäle und Gedränge für die Radler. Fast Panik, dass der Zug losrollt, bevor wir drinnen sind. Alles schon

gehabt! Dafür kostet die Mitnahme des Rads ja nichts. Na prima! Die Räder stehen – besser gesagt liegen – dann zwischen den Türen der Abteile. Es gibt keine Verankerungsmöglichkeit, und die ganze Fahrt stehen, um das Rad festzuhalten, will man auch nicht. Der Zugbegleiter nimmt's mit gequälter Miene zur Kenntnis. Er wurde schon vorzeitig auf die missliche Lage hingewiesen. „Es soll demnächst ein Radabteil dazu kommen ...“, meint der Kollege von der Bahn. Er weiß um des Radlers Leid. Nur in welchem Jahr, das weiss niemand.

Es ist schon ein übler Trick, dass die Streichpolitik der DB mit Zugangeboten auf Landes- bzw. regionaler Ebene schmackhaft gemacht werden soll. Und dann ist das ziemlich teure Angebot auch noch schlecht. Wozu hat die Bahn eigentlich Planungsstäbe, Techniker, Serviceleute, die doch beim Planen wissen müßten, dass ... „Ach, alles wieder Autofahrer“, denke ich mir.

Nun, dem Schaffner wird angekündigt, dass nächste Woche eine größere Radlergruppe wohl Eingang für Eingang mit 2,3 Rädern blockieren würde. Und das auf 5,6,7 Einstiegsplattformen verteilt.

Eine Woche später entscheiden wir uns doch für eine spätere Bahn.

Helge Wagner

Nachtrag zu „Bahn+Rad“ (ffa 4/01)

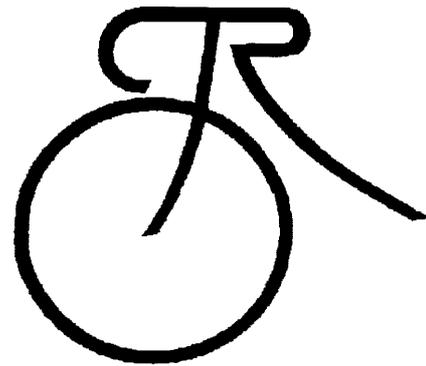
In diesem Artikel hat der Fehler-Teufel zugeschlagen. So muss die Nummer der **Radlerhotline** richtig lauten: **0180 15 14 15** (gebührenpflichtig: DM 0,24/Min.), erreichbar bis Ende November Mo-Fr 8-18 h und Sa 8-12 h. Ab Dezember ist die Zeit auf Mo-Fr 8-16 h beschränkt, Sa entfällt der Service.

Auch die **Tarife für die Radmitnahme im Fernverkehr** sind falsch angegeben. So kostet die Mitnahme pro Rad DM 16,- (mit Bahncard DM 12,-). Im internationalen Ver-

kehr kostet die Mitnahme DM 20,-. Die Angaben für den Nahverkehr sind alle korrekt.

Die Abfahrten der Züge sind – ohne Gewähr – korrekt, zum **Umsteigen am Frankfurter Flughafenbahnhof** von der S-Bahn zum Fernzug und umgekehrt sollte man aber **30 Minuten einplanen**. Der Fußweg ist relativ weit, und die Aufzüge und Rolltreppen sind stark frequentiert, so dass es hier u.U. zu Wartezeiten kommen kann.

Jürgen Johann,
stv. Tourenreferent



radschlag

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

www.radschlag.de

PER 
FAHRRAD TOTAL – AN DER UNI

Räder für alle Lebenslagen

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

 **Qualifizierte Beratung
und Service**

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

GEQUÄLE

Elsässer Kirschen

Mit Jean Coquelin ins Süd-Elsass

Jean Coquelin, unser charmanter Franzose, führte auch in diesem Jahr wieder eine Radtourenwoche durchs Süd-Elsass, dort wo die süßen Kirschen reifen. Von Allen, die schon einmal dabei waren, hörte man, er führe schöne Touren, es gäbe dort ein schönes Hotel und die Wirtin koche gut. Zusammen waren es fünf weibliche und fünf männliche Radler, die wissen wollten ob das stimmt, mit den Kirschen und so.

Die Anreise erfolgte mit Eisenbahn nach Freiburg im Breisgau. In Mannheim wurde umgestiegen, dann ging es weiter über Offenburg nach Freiburg. Dank der Reservierung und der guten Vorbereitung von Jean hatte jeder einen Sitzplatz und einen Stellplatz für sein Fahrrad.

In Freiburg wurden die Räder beladen und los ging die Fahrt bei sehr schönen sonnigem Wetter in Richtung Elsass.

Erstes Etappenziel war Breisach. Nach einer Mittagsrast am Rheinufer überquerten wir den Rhein und radelten über Neu Breisach und Colmar nach Turckheim. Dies erreichten wir, nicht ohne vorher die Kirschen im Elsass probiert zu haben, denn am Anfang von Turckheim stehen einige Kirschbäume.

Nach kurzem Aufenthalt dort erreichten wir unser Hotel. Schnell waren die Zimmer verteilt und wir konnten uns frisch machen, denn schon um 19.30 Uhr gab es Abendessen.

Die Tischordnung wurde schnell festgelegt: „Bunte Reihe“ mit wechselnden Plätzen, was im Laufe der Woche als recht lustig ankam.

Jean hatte die Anreise wegen der Sonnenwendfeuer in diesem Jahr schon auf den Samstag gelegt. Also wollten wir uns nach dem Essen ein Sonnenwendfeuer anschauen. Bei Münster sollte ein solches Feuer sein. Die Fahrt ging

los – natürlich bergauf. Am vermeintlichen Ziel um 22.00 Uhr angekommen war alles ruhig und kein Feuer zusehen.

Jean fragte nach, leider war das Feuer schon am Freitag. Heute gäbe es ein Feuer in Ingersheim. Also wieder kehrt und den Berg hinunter nach Ingersheim. Hier gab es ein großes Fest und wir kamen noch rechtzeitig zum Anzünden des Sonnenwendfeuers an.

Trotz der späten Heimkehr, es war kurz nach Mitternacht, gab es am Sonntag um 8.00 Uhr Frühstück, wieder neue Tischordnung. Tagestemperatur 30°C +3 - 6°C.

Um 9.00 Uhr, oder wenn Jean durch ein kurzes „fertig“ dazu aufrief, wurde die erste Tour gestartet. Das sollte sich täglich wiederholen. Unsere heutige Tour führte in Richtung Süden über Eguisheim, wo wir die romantische Altstadt besuchten, und Pfaffenheim nach Rouffach. Hier sahen wir uns einen Storchenturm an, in dessen Nähe wir auch unsere Mittagsrast machten.

Danach radelten wir weiter in Richtung Guebwiller, bogen jedoch vorher von der Straße ab zu einem Platz mit Kirschbäumen. Nachdem wir reichlich Kirschen probiert hatten, suchten wir uns ein schattiges ruhiges Plätzchen zur Mittagsruhe.

Doch wir rechneten nicht mit dem unruhigen Geist unter uns. Nachdem wir kaum eine halbe Stunde so da gelegen hatten, scheuchte uns der sonst so stille Roland wieder auf. Er hatte zwischenzeitlich einen kleinen Spaziergang unternommen, einen Berg erklimmt und von dort eine sehr schöne Aussicht gehabt. An der Freude, die er dabei empfand, wollte er uns unbedingt teilhaben lassen und meinte wir müssten unbedingt und sofort mit dorthin gehen. Er quengelte und ließ nicht eher locker bis alle endlich aufgestanden waren.

Oben angekommen, mussten wir ihm recht geben. Der Aufstieg hatte sich gelohnt. Nach einem kurzen Aufenthalt fuhren wir auf der anderen Seite wieder hinab und traten den Rückweg nach Turckheim an.

In Eguisheim stärkten wir uns noch mit Eiskaffee bzw. „Panache“ bevor es in schneller Fahrt zurück nach Turckheim ging.

Nach dem Abendessen wollten wir uns den Nachtwächter anse-



hen, der an jeden Abend zwischen 22.00 und 23.00 Uhr wie vor Urzeiten seine Runde durch die Stadt zieht. Er wird dabei von einer mehr oder weniger großen Zahl von Touristen begleitet, bleibt unterwegs an jeder Straßenecke stehen und singt sein Lied in elsässischer Mundart. An mancher Ecke bekommt er dann auch ein Glas Wein zur Stärkung gereicht.

Wir bekamen auch Durst und gingen deshalb nur die halbe Strecke mit. Doch leider hatten schon alle Lokale zu, so dass wir durstig ins Bett gehen mussten.

Am Montag, Tagestemperatur 30°C +3 - 5°C, sehr warm, radelten wir über Katzenthal, Ammerschwihr, Bergheim und Kintzheim nach Selestat. Hier führte uns Jean durch die Altstadt und zum Dom. Im Schatten einer Parkanlage machten wir, der Tradition gemäß, Rast. Der Rückweg führte uns über Ingersheim, wo wir nach den Resten des Sonnenwendfeuers suchten.

Am Dienstag, Tagestemperatur 30°C +3 - 6°C, wieder sehr warm, war der „Tag der Pannen“. Bevor wir überhaupt starten konnten, gab's den ersten Platten. Ziel waren heute das Münstertal und Münster. Es gibt dorthin einen sehr schönen Radweg abseits von Straßen.

In Münster konnten wir die Stadt besichtigen und Proviant für die Mittagsrast einkaufen. Es gibt hier viele Geschäfte, außerdem war Markt. Anschließend fuhren wir weiter in Richtung Metzeral. Doch nach kurzer Fahrt hatten wir den zweiten Platten. Schlauch mit Autoventil – wer hat eine passende Luftpumpe? Der Schlauch wurde repariert und eine Pumpe auch gefunden.

So konnte die Fahrt zu unserer Mittagsrast weiter gehen. Der Rastplatz ist sehr idyllisch an der Fecht, einem Bach, gelegen. Nach ausgiebiger Mittagsrast und Mittagsruhe radelten wir das letzte Stück des Radweges bis nach Metzeral.

Leider hatte das von uns angestrebte Lokal Ruhetag, aber es fand sich Ersatz und wir konnten unseren Durst stillen. Dann ging die Fahrt rasant zurück nach Turckheim.

Im Hotel angekommen, wurde noch ein defekter Bremszug gemeldet, den Jean am nächsten Morgen fachgerecht reparierte.

Am Mittwoch, Tagestemperatur wieder 30°C +3 - 5°C, sehr warm, radelten wir wie gehabt in Richtung Katzental und Ammerschwyr. Eine beliebte Route von Jean, es geht hier rasant bergauf. Wenn man jedoch wie wir nach Kaysersberg will, dann ist das der richtige Weg. Wir radelten also nach Kientzheim, wo gerade Markt war, was von vielen zum Nachschub bei der Verpflegung genutzt wurde. Schnell bergauf nach Kaysersberg, wo die obligatorische Stadtrundfahrt folgte. Anschließend fuhren wir wieder zurück nach Kientzheim. Hier konnte Jean auch einige Kirschbäume, also kurze Rast.

Dann über den nächsten Berg nach Riquewyr. Hier präsentierten die Geschäfte anschaulich die selbst erzeugten Produkte und es gab viele Leckereien zu probieren.

Auf der Höhe oberhalb von Hunawyr machten wir Mittagspause. Leider störte uns auch hier ein Unruhegeist – dieses mal war es ein Straßenarbeiter mit seiner Maschine.

Nach der ausgiebigen Mittagsruhe reichte die Zeit leider nicht mehr für einen Besuch in der Storchenaufzugstation in Hunawyr. Wir radelten gleich weiter nach Ribeauville. Hier fanden wir ein kühles Gartenlokal, in dem wir unseren Durst löschen konnten. Damit war die heutige Tour noch nicht zu Ende, Colmar stand noch auf dem Programm.

In der Stadt war es sehr warm und Gewitterstimmung. Das Ganze entlud sich in einem extrem kurzen Hagelschauer. Danach hatten wir genug Zeit, uns Colmar anzusehen, einen Einkauf zu tätigen und ein kühles Getränk, Eiskaffee oder Eis zu uns zu nehmen.

Dann führte Jean die Gruppe in dem ihm eigenen Fahrstil schnell und sicher durch den Feierabendverkehr hinaus aus der Stadt zurück nach Turckheim. Nun hieß es schnell duschen, denn das Abendessen wurde schon zubereitet. Wieder neue Tischordnung, wo ist mein Platz heute?

Am Donnerstag, Tagestemperatur morgens 25°C, etwas kühler, bedeckt. Unser heutiges Ziel das „Ecomusee“ bei Ungersheim.

Ab ging die Post in Richtung Süden – mit Rückenwind. Jean war

nicht zu bremsen, und düste mit 23-25km/h dahin, die Gruppe folgte ohne zu zögern. Nur auf Rudi, der schon die ganze Woche träumend mit Abstand hinterher fuhr, musste ich als Schlussmann heute besonders aufpassen. Er ging auch dieses mal nicht verloren.

Wir fuhren auf der bewährten Route über Eguisheim nach Rouffach und weiter über Gundolsheim und Merxheim nach Ungersheim.

Von hier aus den Eingang zum Ecomusee zu finden, war nicht so einfach, der Besuch von Radfahrern scheint nicht vorgesehen zu sein. Fast landeten wir auf der Autobahn. Letztlich fand Jean heraus, dass der Eingang über Feldkirch zu erreichen ist.

Das „Ecomusee“ ist ein Freilichtmuseum, in dem die verschiedenen Baustile und Handwerksberufe aus dem Elsass vorgestellt werden. Die Erzeugnisse der nach altem Handwerk arbeitenden Bäcker etc. werden in eigenen Läden bzw. in der Gastronomie angeboten.

Die Rückfahrt war einfacher. Wir ließen Ungersheim rechts liegen und nahmen den direkten Weg über Raedersheim nach Merxheim. Es ging in rasender Fahrt dahin. Eigentlich unmöglich, aber wir hatten wieder Rückenwind. Das Wetter hatte mittags umgeschlagen, es wurde sonnig und warm, Tagestemperatur jetzt wieder 30°C +3 - 5°C.

Jean und die Gruppe waren nicht zu halten, wir mussten nur auf unseren Nachzügler achten, aber kein Problem. So erreichten wir die Stelle zwischen Hattstatt und Eguisheim, wo Jean, auf seiner Abkürzung, wieder einen Kirschbaum für uns vorgesehen hatte.

Nach einer kurzen Stärkung radelten wir zurück nach Turckheim. Jean hatte bereits ermittelt, dass wir einen Schnitt von über 20 km/h gefahren sein mussten. Die Computer waren genauer, sie zeigten einen Schnitt 20,80 km/h.

Rückkehr ins Hotel, Duschen und Abendessen, dann einen kleinen Stadtbummel und letzte Einkleinerung zum Durst löschen.

Am Freitag, Tagestemperatur 30°C +3 - 5°C, die schöne Zeit ist leider zu Ende, die Heimreise ist angesagt. Bis Freiburg mit dem Rad und mit der Bahn nach Frankfurt.

Klaus Konrad

THOMAS SCHEEL

Malermeister

Das Flexibelste, was Ihnen mit Farbe passieren kann

• Fassaden-Herbst-Aktion •

Preisgünstige Ausführungen sämtlicher Tapezier-, Anstrich- u. Bodenbelagsarbeiten

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

**FAHRRAD
BRÜGELMANN**
... der Fahrrad-Shop

Europas größter Fachversand für den Radler

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

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

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

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

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

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

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

Korsika – Gebirge im Meer

Aus meinem Tourtagebuch



Traumhafte Panoramafahrt an Korsikas Westküste. Foto: (cm)

3. Mai 2001

Es ist ein warmer Frühlingstag, als ich nachmittags mit dem IR von Frankfurt nach Heidelberg fahre.

Dort Wechsel in den IC nach München, wo mich mein Bruder, aus Dresden kommend, bereits erwartet. Der Nachtzug nach Florenz wird gegen 23:00 Uhr bereitgestellt, wir verstauen die Räder, möglichst rüttel- und diebstahlsicher, an den Seitenwänden des Gepäckwagens und beziehen unsere Schlafpritschen im Liegewagen. Es ist kurz nach Mitternacht, der Wunsch nach Schlaf wird heftiger und das monotone Rattern des Zuges hilft recht bald, diesen auch zu finden.

4. Mai 2001

Ankunft in Florenz gegen 9:00 Uhr. Kurzen Eindruck von der Stadt gewinnen, dann weiter mit einem Regionalzug nach Livorno. Am frühen Abend warten wir im Hafen auf das Eintreffen der Fähre. Und warten... Eine Menge Schiffe treffen ein, das unsere scheint nicht dabei zu sein. Es wird langsam dunkel, als sich mein Bruder auf die Suche macht. 1 Stunde später wird erfundig: unsere Fähre liegt seelenruhig an einem ganz anderen Ort als ausgewiesen, aber sie existiert immerhin. Wir schieben, kurz vor Toreschluss, die Räder in den gähmend leeren Bauch der Fähre. Was uns dann nicht mehr auf Antrieb gelingt, ist das professionelle Befestigen an der Schiffswand. Unsere Versuche, dieses mittels bereitliegender Taue zu bewerkstelligen,

scheitern wohl in den Augen eines uns beobachtenden Seemannes kläglich, denn kurzerhand löst er die von uns den Tauen beigebrachten Verknotungen und zurrte die Fahrräder mit einigen kunstvoll aussehenden Handgriffen fest. Leider zu schnell für unsere stauenden Augen... und so werden wir uns für die Rückfahrt etwas anderes einfal lassen müssen.

Wir schleppen das Gepäck ein paar Decks nach oben in unsere 2-Bettkabine, begeben uns in den Speisesaal, und versuchen, die restlichen Lira gegen ein warmes Abendessen einzutauschen. Dieses wiederum glückt uns dann vortrefflich und so schlummern wir bald der frühmorgendlichen Abfahrt entgegen.

5. Mai 2001 (Bastia – Centuri-Port)

Als wir gegen 8:30 Uhr am Frühstückstisch sitzen, ertönt das Signal zum Ablegen und es beginnt der letzte Abschnitt der fast zweitägigen Anreise, deren Dauer hauptsächlich durch die zu dieser Jahreszeit nicht ganz optimale Vertaktung zwischen Bahn und Schiff bestimmt wird.

Je näher wir Korsika kommen, desto mehr zieht sich der Himmel zu. Als wir uns nach knapp 4 Stunden dem Hafen von Bastia nähern, hängen die Wolken tief über der Insel. Zusammen mit ca. 50 PKWs, einigen LKWs und Motorrädern verlassen wir die Fähre und halten erst einmal eine Lagebesprechung ab.

Der Reiseführer empfiehlt eine Umrundung im Uhrzeigersinn, u.a. kann man zunächst die Kondition aufbauen für die schwierigere Westküste, an derselbigen fährt man an der sicheren Bergseite und der Wind kommt dort eher von hinten. Solch einleuchtenden Argumenten hatten wir eigentlich folgen wollen, werfen diese Überlegungen jedoch angesichts der im Süden noch dichter erscheinenden Wolkenmassen schnell über den Haufen und orientieren uns an der einzigen, einigermaßen noch als hell zu bezeichnenden Stelle am Himmel: Richtung Norden, um das Cap Corse herum, welches eine Ausgabe von Korsika quasi im Miniaturformat darstellt.

Bevor wir uns aber endlich auf die Sättel schwingen können, gilt es, für eine Nahrungsmittelgrundausstattung zu sorgen: Wasser, Baguette, Käse, Schinken, Obst, Gemüse, Kekse, Schokoriegel. Um es gleich vorwegzunehmen: die weiteren kulinarischen Erlebnisse der nächsten 2 Wochen spiegeln sich in etwa in dieser Komposition wieder. Wenn möglich, korsische Erzeugnisse, abgerundet immer mit einer guten Flasche Rotwein, unterbrochen hin und wieder tatsächlich von einer warmen Mahlzeit.

Jetzt aber los! Bei leichtem Wind und 17°C geht es ohne große Höhenunterschiede an der Küste entlang bis nach Macinaggio kurz vor der Spitze des Cap Corse, links immer die wolkenumhüllten Berge und rechts das Meer. Da ich mit

meinem Bruder einen in Sachen Flora und Fauna bewanderten Begleiter bei mir habe, weiß auch ich nun, dass Ginster und Zistrosen blühen, und selbst meine vom Frankfurter Smog malträtierte Nase ist noch in der Lage, die in der Luft liegende würzige Duftmischung wahrzunehmen.

Als wir bei Macinaggio in die Berge abbiegen, beginnt es dann doch zu nieseln, und mit jedem Kilometer wird der Regen heftiger. Na, das ist ja ein schöner Auftakt, und mit dem Gedanken, ob eine Regenhose nicht doch die bessere Entscheidung gegenüber der Badehose gewesen wäre, stoppen wir und suchen erst einmal Deckung unter dichtem Buschwerk. Die Temperatur hat inzwischen nicht mehr ganz so angenehme 10°C erreicht, doch nach etwa einer Stunde werden wir erlöst und setzen den ersten leichten Anstieg dieser Tour zum Col de Serra (365 m) fort. Die Passhöhe erreichen wir im Nebel, so dass wir auf den wunderbaren Blick, der uns im Reiseführer schmackhaft gemacht worden ist, leider verzichten müssen. Dafür dürfen wir uns über eine erste kleine Abfahrt freuen, die uns an die Westküste des Cap Corse bringt, an die Abzweigung zu dem winzigen Ort Centuri Port, der 250 m unterhalb der Straße, direkt am Meer liegt. Die spannende Frage ist nun, ob wir das Hinunterfahren riskieren sollen, um zu versuchen, ein Zimmer in einem der



beiden angekündigten Hotels zu ergattern; wenn's nicht klappt, dürfen wir gleich wieder nach oben zurück. Angesichts der fortgeschrittenen Zeit und den anscheinend nicht zahlreich vorhandenen Übernachtungsmöglichkeiten entscheiden wir uns für das Ausprobieren – und haben Glück!

Statistik: 57 km/650 hm.

7. Mai 2001 (I'lle-Rousse – Galeria)

Auch heute ist die erste Aktion, nach Ertönen des Weckers, dem Erkunden des aktuellen Wetters gewidmet. Wir öffnen die Vorhänge – und ein trüber, wolkenverhangener Himmel lässt nicht gerade Freude aufkommen. Nun, irgendetwas muss diesen teilweise üppigen grünen Bewuchs der Insel schließlich ja gedeihen lassen, aber warum denn unbedingt gerade jetzt?

Wieder Beratung, mit dem Ergebnis, weiter die Westküste hinunterzufahren und die Berge im Inselinneren erst mal außer acht zu lassen. Das Ziel der heutigen Etappe heißt: schnell durch- und ein bisschen weiterkommen.

Hinter I'lle Rousse erkennt man, woher sich der Name dieser Stadt ableitet: rotfarbene Felsen säumen die Küstenstraße. Der Verkehr wird (trotz – unvermeidbarem – Befahren einer Nationalstraße) merklich weniger, das Wetter hat auch seine guten Seiten. Hinter Calvi wird der Straßenbelag immer rauher und damit schlechter. Der beste Teil ist noch der Bereich der Mittellinie. Nach etwa 3 Stunden hört der Regen tatsächlich mal auf. Sowohl die Schuhe als auch die obersten Hautschichten der Füße befinden sich mittlerweile im Stadium der völligen Durchweichung. Aber wir sind ja nur noch gut 20 km von unserem Ziel Galeria entfernt. Plötzlich werden wir in einer Kurve zum ersten Mal mit der einheimischen wilden Tierwelt konfrontiert. Auch ohne meinen Bruder konsultieren zu müssen, erkenne ich auf Anhieb, dass es sich um eine Gruppe verwilderter Hausschweine handelt (ich habe meinen Asterix gelesen!), die die Straße besetzt halten und so unsere Weiterfahrt erschweren. Wir bremsen sofort mit großem Respekt ab und kommen kurz vor der Gruppe zum Stillstand. Während

ich noch überlege, ob genug Sicherheitsabstand vorhanden ist, um den Fotoapparat in Aktion treten zu lassen, nähert sich von der Gegenrichtung ein Fahrzeug und rückt das Kräfteverhältnis auf der Straße kurz und bündig wieder zurecht.

5 km vor Galeria werden wir von dem schlechten Straßenbelag erlöst und ein top asphaltierter Weg beginnt. Was allerdings ebenfalls schlagartig beginnt, ist ein heftiger Regenschauer, der uns veranlasst, unserem Ziel, einer Gite d'etape (Art Jugendherberge), schnellstmöglich entgegenzuradeln. Weit kann es nicht mehr sein. Spannend wird's erneut, als wir die Gite erreichen. Jetzt ein „Beleg“ vorzufinden, würde unserer Stimmung eher abträglich sein. Wir hoffen jedoch, das alles gut wird, und so kommt es auch. Nach dem Herauspeilen aus den nassen Klamotten bringt die langersehnte heiße Dusche die Lebensgeister wieder zurück. Oh, es fühlt sich großartig an!

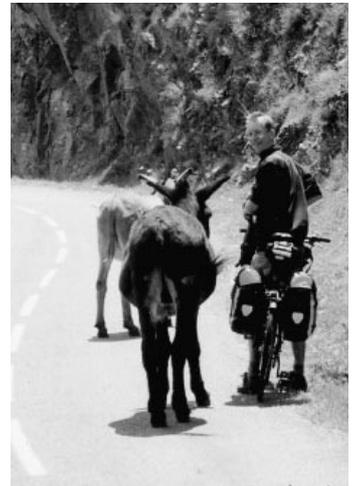
Eine halbe Stunde nach uns trifft ein weiterer Leidensgenosse in der Gite ein. Dies wird der einzige direkte Kontakt zu anderen Radlern sein, weil diese erstens noch nicht so zahlreich über die Insel fahren und zweitens im Gegensatz zu uns eher ein mehr campingorientiertes Übernachtungskonzept haben. Es schüttet weiterhin wie aus Kübeln, was unsere Wirtin zu der Feststellung veranlasst: „wie im Winter“. Dann bietet sie uns den Platz vor dem knisternden Feuer zum Trocknen unserer Kleider an und serviert ein wohlschmeckendes Abendessen aus korsischem Salat, Rataouille, Käse, Kuchen und Rotwein. Wie kann die Welt doch schön sein!

Statistik: 77 km/830 hm.

9. Mai 2001 (Sagone – Corte)

Es steht fast kein Wölkchen am Himmel! Kurzes Abwägen der Routenalternativen, einschließlich des mittlerweile doch merklich vorhandenen Muskelkaters. Dann die Entscheidung: jetzt oder nie, es ist der Tag für die Berge, wir können sie förmlich rufen hören! Um auf den höchsten befahrbaren Pass Korsikas (Col de Vergio, 1467 m) zu gelangen, ist ein langer Anlauf nötig und so geht es zunächst über 10 km auf den Col de St. Antoine

(491 m), ein kleiner Aufgalopp im Vergleich zu den sich anschließenden 8 km hinauf zum Col de Sevi (1101 m). Der erste und besonders die letzten 1,5 Kilometer mit über 10% Steigung sind für mich die bis dahin schweißtreibendsten Erfahrungen auf einem Fahrrad. In diesen Momenten, wenn es nur noch darum geht, Meter für Meter zurückzulegen, wie auch immer, beginne ich mich zu fragen, warum ich diesen Unsinn eigentlich mache und nicht einfach vom Rad steige. Aber dann kommt mir plötzlich jenes legendäre Zitat von Udo Böltz, geäußert zu Jan Ullrich, in den Kopf, das ich nun auch gegen mich selbst verwende: „Quäl Dich, Du S...!“. Und es nützt. Irgendwie komme ich oben an, wo mein Bruder schon auf mich wartet. Ein paar Schlucke Wasser, ein kleiner Schokoriegel, das Anlegen der Windjacke (denn wir sind drauf und dran, die eben gewonnenen Höhenmeter gleich wieder teilweise zu verlieren), und schon geht's hinab nach Cristinacce (785 m), wo wir uns niederlassen, um weitere Nahrungsmittel aufzunehmen. Den rasch auf der Bildfläche erscheinenden Dorfhunden, die uns neugierig beschnuppern, können wir außer ein paar Anstandsbrötchen leider nichts anbieten. So gestärkt, begeben wir uns nun auf den Anstieg zum Col de Vergio. Der Weg führt auf 14 km durch Kiefernwald, in vielen Kurven immer höher hinauf. Durch die Gleichmäßigkeit der Steigung braucht man, einmal im Rhythmus drin, einfach nur zu treten und sich irgendwie die Zeit zu vertreiben. Wie gut, dass ich mir vor der Reise einen neuen Tacho mit vielfältigsten Funktionen zugelegt habe, mit dem kann ich mich herrlich beschäftigen, wenn's mal zu langweilig wird.



3 Esel? 2 Esel, 1 Drahtesel und 1 Bruder? Oder gar 4 Esel? „Korsische Impressionen“? Was bietet sich hier an?
Foto: (cm)

Oben angekommen, haben wir das Größte für heute geschafft. Es ist 14:00 Uhr, und nun geht es fast nur noch: abwärts!!! Das beginnt gleich mit den nächsten 22 km: einfach nur rollen lassen und den herrlichen Rundumblick genießen. Über Calacuccia (812 m), das an einem Stausee liegt, geht es immer weiter bergab bis auf etwa 300 m, durch eine grandiose Schlucht, die Scala di Santa Regina, ein weiteres Highlight unserer Tour. Das heutige Ziel heißt Corte (396 m), Standort der einzigen Universität Korsikas und Hochburg des korsischen Widerstandes gegen Frankreich und Genua im 18. Jahrhundert. Wir finden die angepeilte Gite d'etape und müssen zum Erreichen derselbigen die allerletzten 30 Höhenmeter des Tages steil nach oben schiebend erklimmen.

Dann ist die Königsetappe geschafft, wir haben einen Fensterblick auf die Zitadelle von Corte.

Statistik: 105 km/ 2100 hm.

(cm)

wird fortgesetzt

Seit
1903



Filiale:

Landkarten Schwarz

Reiseführer / Globen / Atlanten
Rad-, Wander-, Straßen- u. Stadtkarten

60318 Frankfurt am Main
Eckenheimer Landstraße 36,
Tel. 069 / 55 38 69 · Fax 069 / 59 75 166

Gr. Hirschgraben o. Nr., Tel. 069 / 28 72 78
(gegenüber Goethehaus)

Jetzt erhältlich: Fahrradstadtplan Frankfurt



Rumänien per Rad entdecken

Alle Infos über das Land – speziell zum Thema Fahrradfahren – finden sich auf der Internetseite von Bike Romania. Die non-profit-Organisation verfügt über entsprechendes Know-How und bietet nicht nur Länderinfos sondern auch Links zu themenverwandten Internetseiten: Reiseberichte, Fotos, Kartenmaterial, Sprache, Veranstalter und Veranstaltungen, Über-

nachtung, öffentliche Verkehrsmittel und vieles mehr. Zudem wird jedes Jahr eine Bike Romania-Tour initiiert, die dieses Jahr im Norden Rumäniens stattfinden soll. Motto: Biken und Begegnung. Termin: Ende August. Kosten: DM 1000,- die aber – non-profit – reine Selbstkosten sind. Informationen dazu gibt es allerdings leider nur im Internet: www.BikeRomania.de (ms)



Radwegeplan Frankfurt und Umgebung 1:20.000

Herausgegeben von GeoMap Medienagentur GmbH, Stuttgart

1. Auflage ISBN-Nr. 3-933671-68-X Preis € 6.60 (DM 12.90)

Von Bad Homburg im Norden bis Neu-Isenburg im Süden
von Liederbach im Westen bis Offenbach im Osten

Ganz neue, vom ADFC Kreisverband Frankfurt entwickelte Klassifizierung und Signaturen, u.a.

- Straßen mit markiertem/begleitendem Radweg
- Einbahnstraßen, Treppen, Barrieren
- Steigungen in drei Stufen, Qualitätshinweise
- Fahrradstationen, überdachte Abstellanlagen
- Fahrradhändler mit Werkstatt
- Touren: Hauptroute, Grünweggürtel, Hessische Fernwanderwege

Im Beiheft:

- wichtige Informationen des ADFC
- Straßenverzeichnis
- Verzeichnis der Werkstätten mit Anschriften
- Nahverkehrsplan
- Innenstadtplan mit Radwegen

Zu beziehen durch den ADFC oder im Buchhandel



Wanted:

Aktuelle Tourenprogramme

Alle, die noch irgendwo aktuelle Tourenprogramme gehortet haben – man weiß ja nie, ob man sie noch gebrauchen kann – werden gebeten, diese im Infoladen abzugeben. Die Tourenprogramme wurden inzwischen komplett verteilt, so dass keine Möglichkeit mehr besteht, Interessenten mit entsprechenden Informationen zu versorgen. Deshalb also die Bitte, ggf. noch privat gelagerte Tourenprogramme wieder der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen. (rha)

Klein ANZEIGEN

■ **Fahrrad-Gepäckträger** „Pletscher Prophet“ für 28"-Rad und Gepäckträger-Box „Gerda“ zu verschenken. Tom Orłowski, 069/615681

■ **Heckgepäckträger** für zwei Räder Paulchen System, Comfort Class Progr. Für VW Golf bis Bj. 1983, komplett mit Montageanleitung, NP DM 380,- zum halben Preis abzugeben. Sehr guter Zustand, 3 Jahre benutzt. Tel.: 069/761085

■ **Ich suche eine(n) Mitfahrer(in)** für eine (Mountainbike) Tour durch den Schwarzwald. Ca. 70-100 km am Tag bei moderatem Tempo auf gut befahrbaren Wegen (3.10. - 7.10.). Tel (069) 43056259. Lars Langefeld

„Die Brunnen kenn ich wohl“

Ersatztermin

Ich habe es sehr bedauert, dass ich aus Krankheitsgründen am 26.05.2001 meine angekündigte InDerStadt-Tour nicht durchführen konnte. Da mir die Vorbereitung dieser Tour sehr viel Freude gemacht hat, möchte ich sie gern nachholen und biete dafür folgenden Termin an:

Samstag, den 6. Oktober 2001, Abfahrt: 14.00 Uhr am Römer, Strecke: 15 km Kamilla Nuyken

VER.DI- und HBV-Fahrraddemo am 24. Mai 2001 unter dem Motto:

„...eene meene muh, am Wochenende bleibt die Börse zu!“ aus Sicht einer ADFC-Schlussfrau

Bei herrlichem Wetter trafen sich gegen 13:00h ca. 40 – 50 TeilnehmerInnen zur Fahrrad-Demo der Gewerkschaften VER.DI und HBV auf dem alten Börsenplatz, um sich bald darauf gemächlich auf den Weg quer durch die Frankfurter Innenstadt zu machen. In diesem Tross befanden sich neben 7 ADFC-Mitgliedern, 4 davon weithin sichtbar mit ADFC-Fähnchen bewehrt – eines wühlte Günther wie selbstverständlich ständig durchs Haar – , auch 2 Fahrräder mit Anhänger. Mit dabei waren auch 3 Inline-Skater, die aber keineswegs als störend empfunden wurden. Zur Absicherung wurde der Demonstrationszug

von 2 Streifenwagen und 4 Motorrad-Cops begleitet.

Auf der gesamten Route mussten etliche für Frankfurt typische „Bordsteinabsenkungen auf Null“ bewältigt werden – vor einigen hatten sogar die auf ihren gut gefedernten Motorrädern sitzenden Polizisten gehörigen Respekt!

Mussten sie doch auch aus erster Hand miterleben:

- wie viele helfende Hände für die „Rikschas“ zur Bewältigung dieser Hürden erforderlich waren

- wie viele Sperrgitter und zu eng gesetzte „Autosperrern“ in Form von Pfosten von den „Rikschas“ umfahren werden mussten; ein-

mal mit dem Ergebnis, dass eine 8-köpfige Gruppe den Anschluss verlor und mit polizeilicher Hilfe zur wartenden Gruppe geführt werden musste

- welche Schwierigkeiten Radfahrer auch auf für sie ausgewiesenen Wegen haben

- dass ADFC-Tourenleiter auch Wege benutzen, die den Motorrad-Cops unbekannt sind und mit: „Wo führt Ihr uns denn hin? Den Schleichweg kenne ich ja noch gar nicht!“ kommentiert wurden.

Fazit:

- da erst in Bockenheim für einige Augenblicke das Motto der Fahr-

rad-Demo lautstark verkündet wurde, sah es überwiegend nach einer polizeilich abgesicherten ADFC-Werbe-Stadtrundfahrt aus

- auch unter Mitwirkung aller bei der Tour anwesenden ADFC-Mitglieder wäre eine Absperrung bei der Überquerung von Straßen nicht zu gewährleisten gewesen!!

Daher an dieser Stelle nochmals ein dickes DANKESCHÖN !!! an die uns begleitenden Polizisten, die für jeden erkennbar ebenfalls ihren Spaß an der Tour hatten und ohne die diese „In-der-Stadt-Tour“ nicht so erfolgreich verlaufen wäre.

Ulrike Wübbena

■ Leser BRIEFE

Liebe ADFC'lerInnen, gestern war ich mal wieder seit langem in Frankfurt. Auf meinem (Fuß-) Weg vom Hauptbahnhof zum Palmengarten habe ich (als ADFC-Mitglied) auch die Frankfurter RadfahrerInnen beobachtet. Ich weiß zwar, dass in Frankfurt offensichtlich andere Verkehrsregeln gelten (nicht nur für RadfahrerInnen), aber was ich beobachten konnte, ließ mir dann doch das eine oder andere Mal fast das Herz stehen bleiben.

Ich habe mehrere RadfahrerInnen gesehen, die die Radwege (solche auf Straßenniveau) entgegen der Fahrtrichtung benutzen und wenn mal (sich korrekt verhaltende) RadfahrerInnen entgegen kommen, wird kurzer Hand ein Teil der

KFZ-Spur mitgenutzt. Von der Nichtbeachtung der Rot-Phasen an der Ampel will ich gar nicht reden. Ich kenne nicht die Unfallstatistik der Stadt Frankfurt, aber RadfahrerInnen sind dort sicher zahlreich vertreten.

Ich bin mir sicher, dass Ihr diesbezüglich schon Öffentlichkeitsarbeit geleistet habt, aber vielleicht solltet Ihr sie noch intensivieren. Vielleicht solltet ihr hin und wieder ein Bild eines verunglückten Radfahrers in die Zeitung setzen (bzw. Eure Homepage damit „schmücken“); daneben dann die aktuelle Unfallstatistik.

Radlergrüße sendet Euch

Mario Schuller (ADFC-Rüsselsheim) www.adfc-ruesselsheim.de

Vergessene Verbindungen

Euch sind die Verbindungen IC 717, 5:13 Ffm, 7:21 Stgt ICE 1593, 5:50 Ffm, 7:32 Stgt IR 2679, 0:12 Ffm, 2:40 Stgt Quelle: <http://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/dn>

Die ersten zwei Verbindungen

haben den Vorteil, dass man vor 8:00 in Stuttgart ist (Thema „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“). Denn zwischen 8:00 und 9:00 beginnen schon zahlreiche Besprechungstermine, die in Stuttgart prima nach einer Bahnfahrt mit dem mitgenommenen Fahrrad erreichbar sind.

Grub, Tilman Kluge

Impressum

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

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

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

Jahresabo DM 12,- (im ADFC-Mitgliedsbeitrag enthalten). Bei Postversand zzgl. Portokosten. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe und Beiträge zu kürzen. Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.

Auflage: 2.500 **Druck:** Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim
Redaktionsschluss für die November/Dezember-Ausgabe: 23. Okt. 2001
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste



Hi, falls ihr mal wieder ein nettes Foto fuer das Magazin sucht. Neulich auf dem RadWeg von der Uni am Alleenring nach Osten, neben dem Palmengarten (Miquellallee 4). Eine hochoffizielle Geschwindigkeitskontrolle. Der Beamte: „Aja, wo wollen Sie sich sonst hinstellen?“ (logisch, frage ich mich auch immer, wenn ich mit meiner Corvette abends heimkomme ;)) Naja, manchmal muss man halt eine Ordnungswidrigkeit in Kauf nehmen, um solche aufzudecken.

Gruss Alex Ruhl

Touren, Aktionen, Codierungen in Frankfurt...

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

- 15.09. **Fahrradparcours** 14 - 18 Uhr in Frankfurt, Pflugstraße/Ecke Stefan-Zweig-Straße
- 22.09. **Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“**, 10.00 - 17.00 Uhr, Hauptwache
- 22.09. **Codierung** 10 - 15 Uhr Fußgängerzone Königsteiner Straße Höchst
- 23.09. **Durch das Ried zum Rhein** Start 9 Uhr mit den Naturfreunden, Verkehrsinsel an der Hauptwache. Rückfahrt mit S-Bahn
- 29.09. **Codierung des ADFC Frankfurt** 15 - 18 Uhr vor der Nicolaikirche in der Rhönstraße Ecke Waldschmidtstraße
- 14.10. **Herbstlicher Ausklang** mit den Naturfreunden. Start 10 Uhr Verkehrsinsel (Mobilitätszentrale) an der Hauptwache
- 27.10. **Codierung des ADFC Frankfurt** 15 - 18 Uhr vor der Nicolaikirche in der Rhönstraße Ecke Waldschmidtstraße

...und anderswo

- 02.09. **Entlang von Kinzig und Main*** 80 km, 8.15 h Bahnhof Bad Vilbel Süd
- 02.09. **Kleine Taunus-Rundfahrt***** 10 Uhr, Rathausplatz in Oberursel
- 02.09. **Jüdische Stätten: Langen*** 40 km, Start 11.30 Uhr ab S-Bahnstation Offenbach Ost
- 09.09. **Drei-Bäder-Tour*** 65 km, Start 10 Uhr am Kurhaus in Bad Vilbel
- 09.09. **Ordentliche Fahrradparkplätze - Wo zu?*** 30 km, Start 10 h am Kurhausbrunnen in Bad Homburg
- 09.09. **Ins Rosenmuseum***** 90 km, 9.20 Uhr S-Bahn Eschborn-Süd
- 16.09. **Zwischen Nidda und Nidder**** 50 km, 10 h am Kurhaus in Bad Vilbel
- 16.09. **Zur Hockenberger Mühle**** 60 km, 9.15 h S-Bahnstation Kaiserlei
- 16.09. **Saisonabschluss des ADFC Bad Soden**** auf Umwegen nach Höchst 50 km, Start 10 Uhr am Rathaus Bad Soden
- 23.09. **Nach Seligenstadt zum Eis*** / ****** 50/100 km, Start 9 h am Kurhausbrunnen in Bad Homburg
- 23.09. **Durch die Rückersbacher Schlucht***** 90 km, Start 9 Uhr Parkplatz Sportzentrum Rosenhöhe
- 23.09. **Durch den Vordertaunus zum Neufville Turm***** 50 km, Start 10 Uhr am Wiesenbad in Eschborn
- 29.09. **Apfelmarkt mit Fahrradcodierung** ab 10 Uhr Berliner Platz Kronberg
- 30.09. **Hintertaunustour****** 80 km, Start 9.30 h am Kurhausbrunnen/Louisenstr. in Bad Homburg
- 30.09. **Speierling-Studienfahrt**** 33 km, 10 Uhr Berliner Platz in Kronberg

Meilenweit führt Bonussystem für ADFC-Mitglieder ein

Die Vorteile einer ADFC-Mitgliedschaft sind bekannt. ADFC-Mitglied zu sein bringt jetzt auch beim Einkaufen Vorteile. Meilenweit, der spezialisierte online-Ausrüster für Radreisende, hat als einer der ersten Anbieter ein attraktives Bonussystem gestartet: Seit dem 27. August erhalten Clubmitgliedern bei Einkäufen im meilenweit online-Shop einen Rabatt von 9% bei ihrer Bestellung. Und auch für die übrige Kundschaft wird an einem attraktiven Bonussystem gearbeitet, dessen Einführung für Ende September geplant ist.

Das besondere Engagement der beiden Firmeninhaber für den ADFC kommt nicht von ungefähr. Beide haben auf ihren Radreisen und als ADFC Tourenleiter Radreise- und praktische Erfahrung mit der Ausrüstung gesammelt und dies in zahlreichen Reiseradler-Seminaren an interessierte Radfahrer weitergegeben. Aus den eigenen Erfahrungen und dem Wunsch vieler ADFC-Aktiver nach einem Ausrüster mit umfassendem Waren- und Dienstleistungsangebot ist das junge Internet-Unternehmen mit Sitz in Bochum entstanden, das unter www.meilenweit.net zu finden ist.

Neben einem speziell auf Radreisen zugeschnittenen Sortiment

sehen die Inhaber Dirk Erlenkämper und Karsten Goldack die Präsentation von Informationen für Radreisende als das wesentliche Zusatzangebot ihres Unternehmens. Was bisher im Internet verstreut zu finden war, wird zukünftig gebündelt im meilenweit-Reiseforum für den Radler präsentiert werden. Dazu gehören neben Reiseberichten aus aller Welt vor allem ausführliche Informationen über Radreisen, Reiseregionen und die Möglichkeiten, sein Rad zum Urlaubsziel zu transportieren. Bereits im September werden hier die ersten Radreiseregionen ihr Angebot für Radurlauber darstellen. Pünktlich vor der neuen Saison 2002 wird dann auch die Übersicht zum Radtransport online zu nutzen sein, mit der sich An- und Abreise per Radbus, Zug oder Fähre für Europa selber planen lassen.

Für Rückfragen und zusätzliche Informationen wenden Sie sich an: **meilenweit... Alles für Reiseradler Dirk Erlenkämper**
Fon: 02302 - 78 90 25
Fax: 0234 - 58 40 353
e-mail: dirk.erlenkaemper@meilenweit.net

*Pressemitteilung
der Firma Meilenweit*



www.meilenweit.net