

Am 20. Juni jährte sich der Tag zum dritten Mal, an dem die Stadtverordneten den Magistrat beauftragten, Standards für die einheitliche Gestaltung von Radverkehrsanlagen in der Stadt Frankfurt zu entwickeln. Im April d.J. legte der Magistrat den fünften Zwischenbericht vor (B 286 vom 4.4.2005). Der ADFC hatte im Januar 2004 in einer ersten Einschätzung den ihm zur Stellungnahme zugesandten Berichtsentwurf kritisiert, weil er den Auftrag des Parlaments weitgehend ignorierte. Zur Vorgeschichte:

Als in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts die Menschen wieder vermehrt auf's Rad stiegen, griff man in vielen Kommunen – auf dass der Autoverkehr ungestört fließe – zu einem einfachen Mittel, um die störenden Pedalisten von der Straße auf die Gehsteige zu verscheuchen. Man legte dort handtuchschmale Radwege an oder benannte schlicht den Gehweg um in einen Gemeinsamen Geh- und Radweg. Der Abneigung der Radler gegen die vielfach gefährlichen und unkomfortablen Anlagen begegnete man mit einer generellen Radwegebenutzungspflicht.



Qualitätssicherung

Warum Frankfurt Radverkehrs-Standards braucht

Die vom ADFC erkämpfte StVO-Novelle von 1997 – die sogenannte Fahrradnovelle – sollte diesem Treiben ein Ende setzen. Die Anordnung der Benutzungspflicht wurde an die Erfüllung bestimmter Mindestanforderungen geknüpft. Ende der 90er-Jahre kam es in Frankfurt zu einem heftigen Streit, als die Straßenverkehrsbehörde gleich reihenweise Radwege, die den Anforderungen der neuen StVO nicht genügten – und deren Benutzungspflicht eigentlich hätte aufgehoben werden müssen – kurzerhand in Gemeinsame Geh- und Radwege umbenannte, um die für Radwege geforderten Mindestbreiten zu umgehen.

Auch bei Neuplanungen von vierspurigen Straßen war es in den 90er-Jahren in Frankfurt durchaus üblich, den Forderungen nach Berücksichtigung des Radverkehrs dadurch nachzukommen, dass man den vorgesehenen 2,50 Meter breiten Gehweg als Gemeinsamen Geh- und Radweg auswies – ein schlichter Etikettenschwindel zu Lasten von Fußgängern und Radfahrern.

Immer wieder hatte es in der Vergangenheit auch Fälle gegeben, in denen nach Baumaßnahmen privater oder öffentlicher Investoren ein vorhandener Radweg plötzlich völlig verschwunden oder praktisch nicht mehr erkennbar war. Charakteristisch für diese Fälle war, dass die Stadt mit dem Bauherrn eine Vereinbarung traf, die ihm die Gestaltung der vor seinem Grundstück verlaufenden Verkehrsflächen auferlegte. Ein prägnantes Beispiel für dieses Vorgehen war der Neubau der Deutschen Bibliothek an der Ecke Adickesallee/Eckenheimer Landstraße, wo seit der Fertigstellung des Gebäudes der früher klar vom Gehweg getrennte Radweg unter einem einheitlichen Plattenbelag verschwunden ist.

Anfang 2002 gab es gleich zwei derartige Fälle. Im Reuterweg gestalteten die Investoren der sogenannten „Welle“ den öffentlichen Raum nach ihrem Geschmack. Der vorhandene Radweg verschwand unter einheitlich grünem Plattenbelag und wurde erst auf öffentlichen Druck hin nachträglich mit winzigen

Spielwiese für Investoren, Sackgasse für Radfahrer – Radfahrerfalle Voltastraße / An der Dammheide

Foto: Fritz Biel

Edelstahlnägeln und ein paar Fahrradpiktogrammen notdürftig kenntlich gemacht. Dasselbe Recht nahm sich die Allianz im Zuge des Neubaus an der Ecke Stresemannallee/Theodor-Stern-Kai heraus. In beiden Fällen hatte das Straßenbauamt klare vertragliche Verpflichtungen für die Wiederherstellung der Radwege ausgehandelt. Der damalige Planungsdezernent Martin Wentz (SPD) sah dafür aber keine Notwendigkeit und entließ die Bauherrn aus dieser Verpflichtung.

Dieser Vorfall gab den letzten Anstoß für den Auftrag des Parlaments an den Magistrat, verbindliche Standards für die einheitliche Gestaltung der Radverkehrsanlagen zu entwickeln und zur Beschlussfassung vorzulegen. Auf Antrag der Grünen (NR 636 vom 16.5.2002) beschloss die Stadtverordnetenversammlung (§ 3236 vom 20.6.2002):

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: Simone Bolte, Uwe Hofacker, Achim Isenberg, Jürgen Johann, Klaus Konrad, Anne Wehr

Kassenwart: Jean Coquelin

ADFC Frankfurt am Main e.V. und Infoladen:

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

Öffnungszeiten:

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

Kontoverbindung:

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

Kontakte für die Arbeitsgruppen

Redaktion FRANKFURT aktuell:

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

AG Kartographie:

Wolfgang Preisung
karten@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

AG Unfall: Fitz Bergerhoff
© 069/56 29 37

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

Infoladengruppe: Gisela Schill
info@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen:

Frankfurt-West: Christian Kümmerlen
Nordwest: Petra Honermann

E-mail, Telefon, Fax

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

Simone Bolte © 069/26 40 83 81

Jean Coquelin © 069/45 99 17

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

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

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

Uwe Hofacker © 069/57 00 97 18

Petra Honermann
© 069/51 68 26

Achim Isenberg
© 069/95 11 64 90

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

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

Christian Kümmerlen
© 069/30 27 95

Alfred Linder
Alfred.Linder@adfc-frankfurt.de
© 0176/29 37 87 14
Fax: 069/52 04 08

Ralf Paul © 069/49 40 928

Wolfgang Preisung
Wolfgang.Preisung@adfc-frankfurt.de
© 0 61 92/9 517 617

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

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

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

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

Aufmerksamen Lesern, die das Heft immer von der ersten bis zur letzten Seite, systematisch von links oben nach rechts unten lesen, wird es auf Seite 2 aufgefallen sein. Der Ansprechpartner für FRANKFURT aktuell hat gewechselt. Nachdem dort für ca. 10 Jahre mein Name gestanden hat, wird diesen Job jetzt Peter Sauer übernehmen.

Über entsprechende Erfahrung verfügt er, da er unser Heft seit fast 10 Jahren als Layouter begleitet und auch bisher schon einen Großteil der Koordinationsarbeit leistet. Der Übergang erfolgt also nahtlos. Mit dieser Änderung ist auch verbunden, dass die E-Mails an die Adresse frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de nicht mehr mich sondern Peter erreichen.

Ich selbst werde weiter für FRANKFURT aktuell aktiv bleiben, jedoch nicht mehr der zentrale Ansprechpartner sein, da mich inzwischen auch andere Themen zeitlich stark beanspruchen. Dies hat in letzter Zeit immer öfter dazu geführt, dass E-Mails, die nicht direkt etwas mit

der Produktion des Heftes zu tun hatten, lange liegen geblieben sind und teilweise gar nicht beantwortet wurden. Das ist nicht gerade optimaler Kunden-Service. Die Betroffenen bitte ich trotzdem, es mir nachzusehen und – falls sich das Thema nicht inzwischen von selbst erledigt hat – es bei meinem Nachfolger noch einmal zu versuchen. Er freut sich über jede Zuschrift und seine Selbstorganisation ist sicher besser als meine.

Mit vereinten Kräften haben wir es nach der 16-Seiten-Ausgabe vom letzten Mal diesmal wieder auf 20 Seiten gebracht. Zum Ende des Sommers hin werden unsere Autorenen offensichtlich wieder aktiver – oder sie haben die Urlaubszeit sinnvoll genutzt.

Besten Dank sagt
Ralf für das Redaktionsteam

PS: Wer in Zukunft die Editorials schreibt, ist noch nicht endgültig geklärt. Wir werden wohl das Los entscheiden lassen.

Inhalt

- 1 Qualitätssicherung. Warum Frankfurt Radverkehrs-Standards braucht**
- 2 Editorial, Kontakte**
- 6 Unfallentwicklung in Frankfurt am Main. Bericht aus der AG Unfall**
Dahinter steckt immer ein kluger Kopf!?
- 8 Gerichtsurteile über Radfahrunfälle**
- 9 Termine, Treffpunkte, Ortsbeiräte**
- 10 Tour de Natur in Bad Vilbel**
Fahrradklimatest deutschlandweit – Bad Vilbel ist dabei!
Alternativroute R3 im MTK
- 11 Autofreies Weiltal gut besucht**
Neue Wege bei der Finanzierung? ■ Einladung Kreisaktiventreffen
- 12 Schöner, größer, besser: Per Pedale in neuen Räumen**
- 13 Rockige Radtour**
- 14 Von Toulouse nach Agde. Radtour am Canal du Midi**
- 16 Radsport und gutes Sehen**
- 17 Leserbriefe**
- 18 Leserbriefe**
- 19 Leserbriefe ■ Impressum, Fördermitglieder**
Kleinanzeigen
- 20 Touren, Aktionen, Codierungen**
Touren im Herbst ■ Herbsttreffen der Tourenleiterinnen

„1. Der Magistrat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem ADFC Standards für die einheitliche Gestaltung von Radverkehrsanlagen in der Stadt Frankfurt zu entwickeln und sie allen Neu- und Umbauprojekten verpflichtend zu Grunde zu legen. Diese Standards sollen die leichte und sichere Befahrbarkeit sowie durch ein einheitliches Erscheinungsbild die eindeutige Erkennbarkeit der Radwege sicherstellen.“

2. Der Magistrat wird beauftragt, private Investoren bei allen Neu- und Umbauprojekten vertraglich dazu zu verpflichten, die Anlagen für den Radverkehr wieder herzustellen. Dabei sind die gleichen, neuen Standards wie bei städtischen Maßnahmen zu Grunde zu legen.“

Mageres Ergebnis der bisherigen Bemühungen des Magistrats zur Umsetzung dieses Auftrags ist nach drei Jahren der erwähnte Magistratsbericht B 286, nachzulesen im Internet unter

http://www.stvv.frankfurt.de/PARLISLINK/DDW?W=DOK_NAME=%27B_286_2005%27.

Darin listet der Magistrat mehr oder weniger vollständig die bestehenden Regelwerke auf und kommt zu dem Schluss, dass die vom Parlament gewünschten verbindlichen Standards für Planung und Bau von Radverkehrsanlagen „entbehrlich“ sind. Der ADFC hat zu dem Berichtsentwurf im Oktober 2004 Stellung genommen und einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen gemacht (siehe Kasten auf Seite 4).

Worum geht es?

Der Magistrat hebt in dem Bericht vor allem auf die Vielzahl von bestehenden Empfehlungen und Regelwerken ab. Der entscheidende Punkt ist aber nicht das unstrittige Vorhandensein dieser Publikationen, sondern das Fehlen jeglicher verbindlichen Vereinbarung als Grundlage der geforderten einheitlichen Gestaltung und zur Sicherung angemessener Qualitätsstandards.

Dabei geht es keineswegs, wie der Magistrat zu suggerieren versucht, nur um Fragen der baulichen Gestaltung in der Verantwortung des Straßenbauamts. In allen an den Planungen für den Radverkehr beteiligten Ämtern gibt es spezifi-



Radfahren in Frankfurt: So? – Gehweg als Restaurant, Radweg als Gehweg (Bockenheimer Warte).

sche Interessenkonflikte, die auch heute noch immer wieder gerne auf Kosten des Radverkehrs gelöst werden. Oft sind es auch nur die tradierten Gewohnheiten einer eingeschliffenen Verwaltungspraxis, die Änderungen zugunsten des Radverkehrs zu so einer zähen Angelegenheit machen.

Es geht also bei der Entwicklung der Standards mitnichten um die Anwendung von Vorschriften und Richtlinien. Ziel ist vielmehr eine Vereinbarung aller Beteiligten, die die Position der Radverkehrsförderung in den vielfältigen Abwägungsprozessen stärkt und eine durchgängige Qualität sichert.

Nachfolgend sind für die verschiedenen Ämter und Dezernate stichwortartig einige Punkte benannt.

Planungsamt

Die klassische Konfliktlinie verläuft hier immer wieder zwischen Verkehrsplanern und Stadtplanern. Ein aktuelles Beispiel ist der Konflikt um die Umgestaltung der Neuen Mainzer Straße, zwischen Friedensstraße und Untermainbrücke (s. Leserbrief im letzten Heft). Nur der gemeinsame Druck von Stadtparlament und ADFC sicherte den Erhalt des dort erst vor wenigen Jahren eingerichteten Radwegs nach Sachsenhausen.

In der Kaiserstraße kann man zwischen Neuer Mainzer Straße



Oder so? – Neuer Radfahrstreifen auf der Eschersheimer Landstraße

Fotos: Fritz Biel

und Untermainlage studieren, was dabei herauskommt, wenn die Funktion eines Radwegs hinter der gestalterischen Vorstellung völlig verschwindet. Dort wurde vor einigen Jahren ein Radweg in Richtung Bahnhof gebaut, der sich in Farbe und Material durch nichts außer der Plattengröße vom Gehweg unterscheidet. Nur eine zarte Linie von andersfarbigen Pflastersteinen deutet eine Trennung der unterschiedlichen Funktionen zumindest an.

Ein weiteres aktuelles Beispiel ist die Grundsanierung des Schumannkais. Im Rahmen der Bauarbeiten entsteht mainseitig entlang der Straße ein durchgehender Zweirichtungsradsradweg. Ausgerechnet dort aber, wo es besonders darauf ankäme, Fußgänger und Radfahrer vor vermeidbaren Konflikten zu schützen, indem man den Radweg deutlich kenntlich macht, ist an der Fußgängerampel am Brückenkopf des Eisernen Stegs eine gepflasterte Mischfläche vorgesehen. Für Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern wird auf diese Weise sozusagen planmäßig gesorgt.

Ursache des Problems sind nicht die Straßenbauer, denen ja nur allzu gerne nachgesagt wird, dass sie keine Antenne haben für die ästhetischen Kategorien von Stadtplanern. Verantwortlich sind Stadtplaner, die es bis heute nicht geschafft haben, ihre Vorstellung-

gen von hochwertiger Gestaltung des öffentlichen Raums mit den Erfordernissen einer zeitgemäßen Infrastruktur für den Radverkehr in Einklang zu bringen.

Ein weiteres Beispiel aus dem Planungsbereich ist die Ausweisung von Verkehrsflächen in Bebauungsplänen. Noch immer tauchen bei Straßenplanungen Querschnitte auf, die eine angemessene Berücksichtigung des Radverkehrs praktisch unmöglich machen. Regelmäßig ziehen sich die Verantwortlichen dann auf die Argumentation zurück, sie legten nur die Größe der Verkehrsfläche fest, eine Aussage über die künftige Aufteilung unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmern sei damit nicht verbunden. Pech, dass die vorgesehene Fläche dann nur für vier Autospuren, zwei Baumreihen und die Gehwege ausreicht. Die nötigen Parkplätze kann man ja problemlos zwischen den Bäumen anordnen (oder ist es umgekehrt?). Pech für die Radfahrer, dass auf Radwegen eine solche Doppelnutzung naturgemäß nicht machbar ist.

Straßenbauamt

Im Bereich des Straßenbauamts geht es vor allem um eine Verbesserung und Vereinheitlichung der baulichen Ausführung. Ziel ist zum einen die bessere Erkennbarkeit und damit erhöhte Sicherheit der Radverkehrs-

weiter auf Seite 4

lagen, aber auch die Erhöhung des Fahrkomforts.

Von besonderer Bedeutung für die Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen ist eine einheitliche Oberflächengestaltung, die sich von den Gehwegen deutlich abheben muss.

Radwege brauchen einen stabileren Unterbau als gemeinhin vorgesehen, damit diese nicht schon nach kurzer Zeit einer Buckelpiste gleichen.

Besonders kritisch ist die leider immer noch weit verbreitete Unterbrechung der Geh- und Radwege an Grundstückszufahrten, die dem Autofahrer eine Vorfahrt suggeriert, die er nicht hat, von den Komforteinbußen für die Radfahrer durch das dauernde Auf und Ab gar nicht zu reden.

Dasselbe gilt für die Querung von Einmündungen untergeordneter Seitenstraßen. Hier sind es noch immer mangelhafte Absenkungen, die häufig Anlass zur Kritik geben. Das ist keineswegs nur ein Problem

der Ausführung, sondern auch eine Frage der Konstruktion.

Ein weiterer Komplex betrifft die Markierungen. Hier hat sich die Situation in den letzten Jahren zweifellos stark verbessert. Aber noch immer ist die Situation an vielen Stellen äußerst problematisch. Das gilt für die sogenannten freien Rechtsabbieger, aber auch an vielen Einmündungen „verschwindet“ die Fahrradfurt regelrecht hinter dem Zebrastreifen. Selbst die rechtlich problematische direkte Führung von Radwegen über Zebrastreifen ist noch häufig anzutreffen. In vielen dieser Problemfälle würde die Rotmarkierung der Fahrradfurt helfen. Doch dies wird in Frankfurt mit unterschiedlichen Begründungen regelmäßig abgelehnt.

Der Magistrat erweckt in seinem Bericht den Eindruck, als seien die meisten Forderungen bereits gängige Praxis. Das ist leider keineswegs der Fall. Noch immer sind es vorwiegend einige modellhafte Pro-

jekte, bei denen zumindest einige der genannten Gestaltungselemente anzutreffen sind. Beispielfaßhaft sei hier die Friedrich-Ebert-Anlage und die Adickesallee genannt.

Immer ärgerlich sind die zahlreichen Hindernisse, die Radfahrer/innen bei schlechten Sichtverhältnissen oft gefährlich unsichtbar im Weg stehen. Das betrifft das ganze Arsenal der Gestänge, seien es Poller, Geländer, Drängelgitter, Masten oder Schranken. Sie haben auf Radwegen eigentlich nichts zu suchen, lassen sich aber manchmal nicht vermeiden. Das gilt auch für Treppen, Rampen und Schiebrillen. Sie alle müssen so gebaut sein, dass von Ihnen keine Gefahr ausgeht und sie den Radverkehr nicht mehr als unvermeidlich beeinträchtigen.

Wenn von Hindernissen die Rede ist, muss auch über Sondernutzungen gesprochen werden. Die gängige Praxis des Straßenbauamts als genehmigende Behörde ist in

hohem Maß verbesserungswürdig. Wer auf dem schmalen Gehsteig einer Hauptverkehrsstraße eine Außengastronomie mit Tischen und großen Schirmen zulässt, nimmt billigend Kauf, dass durch diese Praxis Fußgänger und Radfahrer miteinander in Konflikt geraten. Häufig haben Fußgänger gar keine andere Wahl, als die mehr oder weniger genehmigte Blockade des Gehwegs durch die Benutzung des Radwegs zu umgehen.

Beispielhaft sei hier die Situation am Eschenheimer Tor genannt, wo sich die Benutzer wichtiger innerstädtischer Fahrradrouten seit Jahren zwischen enggestaffelten Tischen und Stühlen hindurchwinden müssen.

Umwelt- und Grünflächenamt

Hindernisse sind keineswegs auf Radwege an Straßen beschränkt. Sie sind für Radfahrer gerade in Grünbereichen wegen der häufig fehlenden Beleuchtung besonders

Schreiben an die Stadt Frankfurt am Main, Stadtplanungsamt vom 31.10.2004

Betr.: Standards für Fahrradwege entwickeln

Hier: Stellungnahme des ADFC zum Berichtsentwurf

Der Entwurf ist nicht geeignet, einen Beitrag zur Umsetzung des Stadtverordnetenbeschlusses (§ 3236 vom 20.6.2002) zu leisten. Er geht an dessen Intentionen völlig vorbei und beschränkt sich im Wesentlichen darauf, darzulegen, warum der Magistrat die Umsetzung des Beschlusses nicht für erforderlich hält.

Zu „zu 1“

Es ist durchaus verdienstvoll, dass der Berichtsentwurf einmal einen Überblick über die Vielzahl von Regelwerken gibt, die mehr oder weniger verbindlich Einfluss nehmen auf die Gestaltung von Radverkehrsanlagen, oder – um den Berichtsentwurf zu zitieren – „Hinweise (geben) zur Wahl der im Einzelfall unter Berücksichtigung der örtlichen und rechtlichen (StVO) Randbedingungen zweckmäßigen Lösung“. Diese definieren aber keine einheitlichen Standards, sondern listen eine Vielfalt von

Möglichkeiten mit sehr unterschiedlicher Qualität auf.

Die Existenz dieser Regelwerke hat nicht verhindern können, dass das Erscheinungsbild der Frankfurter Radverkehrsanlagen eine Vielfalt der Qualität und Gestaltung zeigt, die bundesweit ihresgleichen sucht. Die Regelwerke haben nicht verhindern können, dass in Frankfurt auch zwölf Jahre nach dem Startschuss für die „Radverkehrskonzeption Frankfurt am Main“ (M 217 v. 16.10.1992) bei Planung und Bau von Radverkehrsanlagen noch immer Dinge möglich oder gar üblich sind, die eigentlich der Vergangenheit angehören sollten.

Die Ausführungen des Berichtsentwurfs zur baulichen Gestaltung spiegeln leider nicht die Realität. Es ist zwar nicht zu übersehen, dass hier in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht wurden. Eine Reihe von Maßnahmen verdient sogar das Prädikat vorbildlich. Das bezieht sich aber vorwiegend auf die Großprojekte wie Fahrradrouten oder Grundsanierungen von Hauptverkehrsstraßen. Aber selbst bei diesen Vorzeigeprojek-

ten ist nicht alles Gold, was glänzt. Bei der Vielzahl der Einzelmaßnahmen scheint es aber noch immer weitgehend im Belieben einzelner Sachbearbeiter zu liegen, welche Ausführung er für zweckmäßig hält. Entsprechend unterschiedlich sind die Ergebnisse.

Ein Kapitel für sich sind die Ampelschaltungen, die wegen der Benachteiligung des Radverkehrs selbst auf Fahrradrouten immer wieder Anlass zu Klagen geben.

Zu „zu 2“

Es war gerade die Tatsache, dass es in einer Reihe von Fällen nicht so ablief, wie im Berichtsentwurf geschildert, die letztlich den Anstoß gab für den o.g. Auftrag der Stadtverordneten an den Magistrat. Stellvertretend seien hier der Neubau der Allianz am Theodor-Stern-Kai und die sogenannte Welle im Reuterweg genannt. Es darf nicht mehr ins Belieben eines Einzelnen gestellt sein – sei er Dezernent oder Sachbearbeiter –, ob ein vorhandener Radweg im Zuge einer Baumaßnahme verschwindet oder bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt wird.

Die Ausführungen des letzten Absatzes belegen noch einmal in aller Klarheit die Notwendigkeit der geforderten Standards.

Fazit:

Die Ursache der aufgezeigten Probleme liegt nicht zuletzt in der Vielzahl von Akteuren. Der ADFC ist deshalb unverändert der Auffassung, dass es neben den genannten Regelwerken dringend einer Reihe verbindlicher Vereinbarungen aller beteiligten Dezernate und Ämter bedarf, die das „sehr große und zumeist ausreichende Spektrum an Lösungsmöglichkeiten“ (Zitat Berichtsentwurf) so weit einengen, dass die Ergebnisse auch aus der Perspektive des Radverkehrs „zweckmäßig“ sind.

Der ADFC schlägt deshalb die Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe vor, die den Auftrag erhält, die von den Stadtverordneten geforderten Standards zu erarbeiten. Der ADFC wird zu gegebener Zeit eine Liste der Punkte vorlegen, bei denen er Regelungsbedarf sieht.

Mit freundlichen Grüßen
Fritz Biel, ADFC Frankfurt

gefährlich. Umso wichtiger ist ihre ausreichende Kennzeichnung mit reflektierenden Elementen

Ein ganz trübes Kapitel ist die Wegequalität in Grünbereichen. Mainufer- und Niddauerwege haben es gerade in jüngster Zeit zu trauriger Berühmtheit als Schlammlöcher gebracht. Das liegt nicht zwangsläufig an der häufig gewählten Ausführung der Oberfläche als wassergebundene Decke. Anderswo gelingt es durchaus, auch solche Wege in akzeptabler Qualität anzubieten.

Radfahrer sind keine Asphaltfetschisten, aber Wege haben in erster Linie eine Funktion, die bei allen Überlegungen im Vordergrund stehen sollte. Es sollte selbstverständlich sein, dass hochbelastete Wege auch im Grünbereich ausreichend breit und ganzjährig im Alltagsverkehr befahrbar sind.

Straßenverkehrsbehörde

Die Straßenverkehrsbehörde spielt eine ganz besondere Rolle für den Radverkehr. Sie ist einerseits zuständig für alle Arten von Anordnungen im Zusammenhang mit dem Verkehrsgeschehen, entzieht sich aber als verlängerter Arm der Landesregierung der direkten Beschlussfassung durch das Stadtparlament.

Großen Einfluss auf die Bedingungen des Radverkehrs hat sie nicht zuletzt durch die Ausgestaltung von Signalanlagen. Handlungsleitend ist hier leider noch immer die Flüssigkeit des Autoverkehrs. Selbst die beste Fahrradroutenplanung kann durch lange Wartezeiten an Ampeln erheblich an Attraktivität verlieren. Stellvertretend seien hier genannt die häufig zugunsten rechts abbiegender Autofahrer verkürzten Grünzeiten für Fuß- und Radverkehr und der Einsatz von Druckknopfampeln. Auch hier gilt es, fahrradfreundliche Standards zu vereinbaren.

Ein schwieriges Kapitel, das im hektischen Frankfurt besondere Bedeutung hat, sind die Baustellen. Tausende von Baustellen, von der jahrelangen Großbaustelle bis zu den unzähligen Tagesbaustellen auf Frankfurts Radwegen stellen eine erhebliche Belastung dar. Nicht immer entspricht die Baustelle dem genehmigten Zustand,



Radfahren in Frankfurt: So? – Gemeinsamer Geh- und Radweg (Am Erlenbruch).



Oder so? – Sanierter Radweg in der Bertramstraße.

Fotos: Fritz Biel

aber auch die Sensibilität mancher Sachbearbeiter gegenüber den Belangen des Radverkehrs erscheint durchaus noch steigerungsfähig.

Die weiteren Aussichten

Der o.g. Magistratsbericht ist ein Zwischenbericht und wurde von den Stadtverordneten in ihrer letzten Sitzung vor der Sommerpause zur Kenntnis genommen. Der endgültige Bericht steht weiterhin aus. Eine wichtige Rolle für den Fortgang spielt die im kommenden Herbst anstehende Beschlussfassung zum neuen Gesamtverkehrsplan und dem darin enthaltenen „Radverkehrsszenario 15%“. Dort taucht das Thema „Standards für Planung und Bau von Radverkehrsanlagen“ als wichtige Schlüsselmaßnahme im Handlungsfeld Rahmenbedingungen wieder auf. Dann wird man sehen, ob sich der Magistrat mit seiner Hinhalte- und Abwimmelungstaktik durchsetzt oder ob die Stadtverordneten auf der Umsetzung ihres Beschlusses vom Sommer 2002 bestehen.

Dass der Magistrat gegenüber den Argumenten für einheitliche Standards bei stadtplanerischen Belangen durchaus aufgeschlossen ist, bewies er zur gleichen Zeit auf einem anderen Gebiet. Unter dem Betreff „Stadtmöblierung, Außenwerbung und öffentliche Toiletten“ verkündet er im Magistrats-

bericht B 944 vom 24.11.2003: „Im Rahmen der grundsätzlichen Überlegungen zum Ausbauprogramm „Schöneres Frankfurt“ werden seit einiger Zeit Standardkataloge vom Magistrat erarbeitet. Es wurde bereits ein Verkaufsauftrag erteilt. (...) Es ist vorgesehen, dass sich die gesamte Verwaltung auf die Einhaltung der Standardkataloge verpflichtet. Dadurch wird eine durchgängige Gestaltkonzeption im öffentlichen Raum erreicht.

Künftig wird nach und nach das Bild des öffentlichen Raums der Stadt Frankfurt am Main von ästhetisch aufeinander abgestimmten Einzelelementen gekennzeichnet sein, die außerdem einen Wiedererkennungswert besitzen, Orientierung schaffen und zudem wirtschaftlich betrieben und unterhalten werden können.“

Dem ist nichts hinzuzufügen – meint

Fritz Biel

**Wo sonst
erholen Sie sich
3.000 Stunden im Jahr?**



Freya Linder
dormiCIEL
Bettenstudio

VHS Vortrag Nr. 3001-23

**Wie man sich bettet
- so schläft man**

Verbraucherinfo Bettenkauf

Dienstag, 27.9.05, 19-21.30 Uhr
Volkshochschule
Sonnemannstr. 13

www.dormiciel.de
Frankfurt-Ginnheim
Raimundstr. 24
im Haus
Schreinerei Abt & Mendl

Mo.-Fr. 10-13 + 15-18 Uhr
Bettenberatung gern
auch nach Vereinbarung
069-53 32 53

Unfallentwicklung in Frankfurt am Main

Bericht aus der AG Unfall – die Unfallstatistiken aus 2004

Im letzten Jahr hatten wir begonnen Zahlen über Verkehrsunfälle in Frankfurt und einigen anderen Städten zusammenzustellen und auf der Homepage des ADFC Frankfurt mitzuteilen. Im Zentrum stehen Radfahrnfälle. Darüber hatten wir in FRANKFURT aktuell (6/2004) berichtet.

Nun liegen uns die Zahlen für Frankfurt und einige andere Städte auch für 2004 vor und wir können drei Jahre überblicken und vergleichen. Da sind zunächst die Zahlen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer im Stadtgebiet Frankfurt (siehe Tabelle „Zahlen für verschiedene Verkehrsteilnehmer in Frankfurt am Main“).

Sie zeigen einen leichten Rückgang der Verletzten gegenüber den

beiden Vorjahren, obwohl die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt in 2004 höher war als in den Jahren 2003 und 2002. Sie hat um 627, knapp 4% der Unfälle von 2003, zugenommen. Betrachtet man die Zahlen für die verschiedenen Verkehrsarten, so zeigt sich ein differenziertes Bild. Bei den Radfahrern ist ein Rückgang zu verzeichnen. Allerdings ist die Zahl der Verletzten noch deutlich höher als in 2002. Dagegen sind bei den motorisierten Zweiradfahrern in 2004 weniger verletzt worden als in 2003 und 2002. Nun wissen wir aus den Veröffentlichungen und Untersuchungen der Stadt Frankfurt, dass die Nutzung des Fahrrades in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat. Eine Erhöhung von 6 auf 9% des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen

bedeutet eine Zunahme um 50%. Hierin liegt sicher auch eine Ursache für die höhere Zahl an verletzten Radfahrern gegenüber 2002.

Die Anzahl der verletzten PKW-Insassen ist gegenüber 2003 wieder leicht gestiegen. Bedenklich ist der Anstieg der verletzten Fußgänger, vor allem der schwer Verletzten.

Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer ist zurückgegangen, außer bei den PKW-Insassen. Da ist sie gleich geblieben.

Zur anschaulichen Darstellung der Veränderungen bei den Zweiradfahrern und Fußgängern in den drei Jahren sei das Diagramm „Bei Verkehrsunfällen leicht und schwer verletzte Radfahrer in Frankfurt am Main“ wiedergegeben.

Im Folgenden sollen einige Ergebnisse aus dem Verkehrsbericht 2004 des Polizeipräsidiums berichtet werden, die für unsere Mitglieder und Leser interessant sein könnten. Da ist zunächst die Altersstruktur der verunglückten Radfahrer (Tabelle „Verunglückte Radfahrer (nach Altersgruppen)“).

Im Wesentlichen bilden die Zahlen der verunglückten Radfahrer in den verschiedenen Altersgruppen wohl den jeweiligen Anteil der Radbenutzer ab.

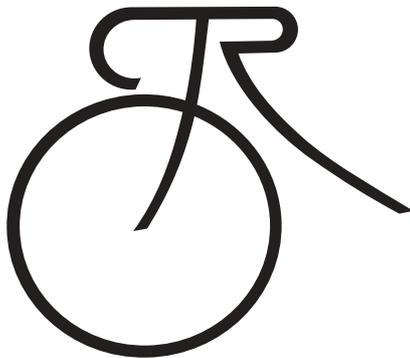
Sodann die Frage der Unfallverursacher. Zwischen 40 und 50 Prozent der Radunfälle sind nach den

Angaben des Polizeiberichtes von den Radfahrern selbst verursacht. In den letzten Jahren schwankte dieser Anteil um 45 Prozent. Die Tabelle „Radfahrer als Verursacher von Unfällen“ gibt die Entwicklung und die Werte für die letzten Jahre wieder.

Leider weist der Polizeibericht nur die Radfahrer als Verursacher aus. Interessant wäre, auch den Anteil der Autofahrer an den Verursachern zu kennen.

In jedem Fall ist erfreulich, dass das Eigenverschulden geringer geworden ist. Die Gründe dafür sind sicher wiederum unterschiedlich. Im Verkehrsbericht 2004 des Polizeipräsidiums wird festgestellt: „Insgesamt wurden (2004) 6,64% weniger Fahrradfahrer bei Unfällen verletzt, als im Jahr zuvor. Die Rate der Unfallverursachungen durch die Radfahrer ging weiter um 4,3 Prozent zurück. Daraus kann ein verkehrsgerechteres Verhalten der Radfahrer abgeleitet werden, welches auch weiterhin durch die Aufklärungsarbeit der Polizei, des ADFC und des Verkehrssicherheitsrates unterstützt und gefördert wird.“ (S. 16 des Berichtes)

Die Anstrengungen der Stadt und insbesondere die Investitionen in die Schaffung und Verbesserung der Radverkehrsanlagen sind dabei sicherlich ein wesentlicher Grund



radschlag

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

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

www.radschlag.de
info@radschlag.de



Foto: Rainer Mai

Dahinter steckt immer ein kluger Kopf!?

Anne Wehr (Mitglied des Vorstandes des ADFC Frankfurt e. V.) und Bertram Giebeler (stellvertretender Vorsitzender des ADFC Landesverbandes Hessen) informieren sich im Anschluss an das Aktiven-Sommerfest im frisch gedruckten FRANKFURT aktuell. (rha)

für diese Entwicklung. Ebenso dürften die Bemühungen der KEBU, der Kommission für die Erfassung und Beseitigung von Unfallschwerpunkten, in diesem Zusammenhang bedeutsam sein.

Wir als ADFC wünschen und hoffen, dass unsere Bemühungen weiterhin unterstützt werden und dass der angefangene Weg zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in Frankfurt von den politisch Verantwortlichen weiter beschritten und die Bemühungen intensiviert werden. Zu diesen Bemühungen gehört zum Beispiel der Runde Tisch Radverkehr, dessen Weiterführung und Finanzierung in den nächsten Jahren gesichert werden muss. (Siehe auch den Artikel „Dampf auf den Kessel“ in FRANKFURT *aktuell*, Heft 2/2005)

Betrachtet man noch die Ursachen der Radfahrunfälle durch die Radfahrer selbst, so ist der größte Teil auf die Benutzung der falschen Fahrbahn zurückzuführen, also das Befahren eines Einrichtungsweges in entgegengesetzter Richtung. Dies macht etwa 30% der Unfälle aus.

Wir wissen sehr wohl, dass in vielen Fällen dieser oft kürzere Weg auch sinnvoll und angenehmer ist. Allerdings sollte er dann mit erhöhter Aufmerksamkeit befahren werden.

Der zweithäufigste Grund ist das Nichtbeachten von Vorfahrt regelnden Verkehrsregeln, Verkehrszeichen und Ampelanlagen (ca. 20%). An dritter Stelle folgt Alkoholgenuss oder sagen wir Trunkenheit.

Wünschenswert wäre nun allerdings eine Zusammenstellung der regelwidrigen Verhaltensweisen von Autofahrern, die zu Unfällen mit Radfahrern und Radfahrerinnen führen. Zwar übergeht der Verkehrsbericht dieses Problem nicht. So wird ein Unfall beschrieben, bei dem ein Radfahrer schwere Verletzungen durch das Fehlverhalten eines PKW-Fahrers erlitt. Und es wird an alle Verkehrsteilnehmer appelliert, sich im Straßenverkehr verkehrsgerecht und rücksichtsvoll zu verhalten. Wir wünschen uns aber für die zukünftigen Verkehrsberichte eine ähnlich differenzierte Betrachtung des Verhaltens der Autofahrer im Straßenverkehr wie sie den Radfahrern gewidmet wird.

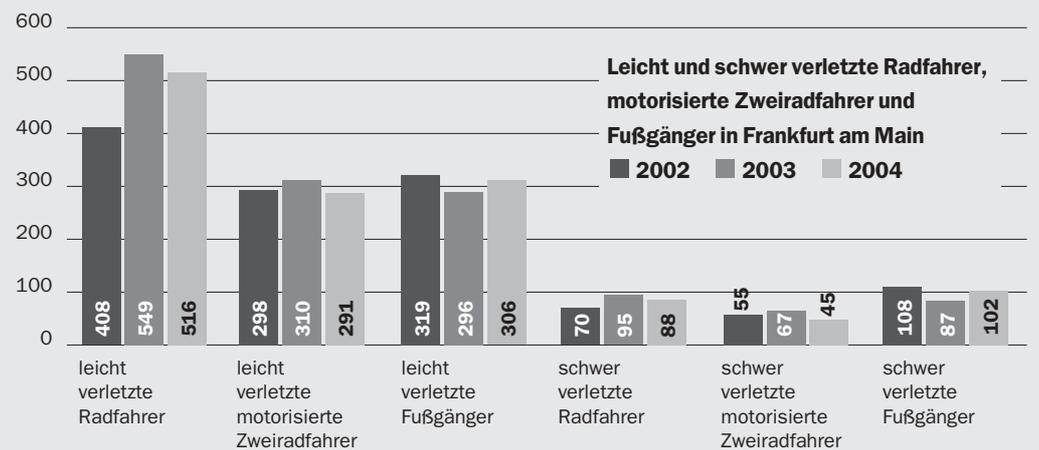
Fitz Bergerhoff

Zahlen für verschiedene Verkehrsteilnehmer in Frankfurt am Main

(aus „Verkehrsbericht 2002“, „... 2003“ und „...2004“, Polizeipräsidium Frankfurt a.M.)

		insgesamt		davon			
				Radfahrer	motor. Zweiradfahrer	PKW-Insassen	Fußgänger
Leichtverletzte	2002	2 835	408	298	1 671	319	139
	2003	2 850	549	310	1 532	296	163
	2004	2.830	516	291	1.556	306	161
Schwerverletzte	2002	398	70	55	142	108	23
	2003	352	95	67	93	87	10
	2004	343	88	45	93	102	15
Getötete	2002	10	1	1	5	3	0
	2003	17	4	1	3	9	0
	2004	9	1	0	3	5	0

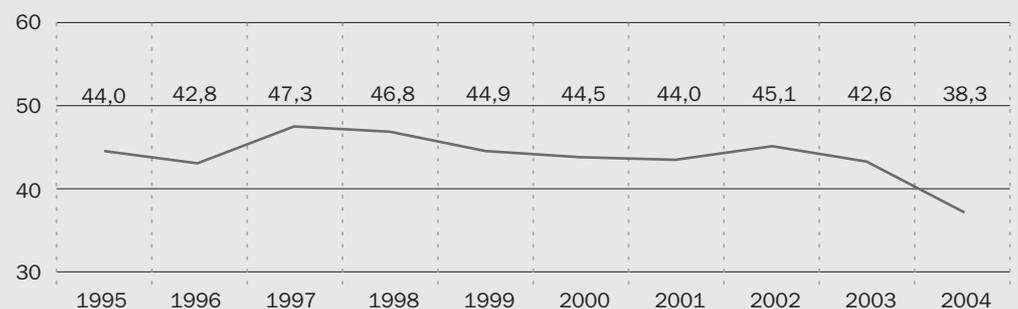
Bei Verkehrsunfällen leicht und schwer verletzte Radfahrer in Frankfurt am Main



Verunglückte Radfahrer (nach Altersgruppen)

Alter in Jahren	bis 5	6-9	10-14	15-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	ab 65
Getötete	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Schwerverletzte	2	1	3	1	7	22	10	15	15	12
Leichtverletzte	3	5	48	23	37	92	115	81	63	49

Radfahrer als Verursacher von Unfällen (in Prozent)



FAHRRAD BRÜGELMANN

... der Fahrrad-Shop

Europas größter Fachversand für den Radler

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

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

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

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

Zubehör + Ersatzteile + Bike Tuning
Fachwerkstatt - auch für Fremdfabrikate

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

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



Inh. Peter Ringeisen

Silcherstr. 27 • 60529 Frankfurt/M (Schwanheim)
Telefon 069 - 35 09 09 • Telefax 35 00 10

koga miyata
THE QUALITY PEOPLE IN CYCLING

GIANT
BICYCLES

ORTLIEB
OUTDOOR EQUIPMENT

PIAGGIO SERVICE

DEKRA Stützpunkt

Roller- u. Fahrradfinanzierung • Radkoffer-Verleih

Öffnungszeiten:

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

www.peters-radtreff.de

Reparaturen
aller Art.

Fach- und
sachgerecht
aus
Meisterhand.

Schnell
und
zuverlässig.

Testen Sie
uns !

Gerichtsurteile über Radfahrunfälle

In der ADAC Motorwelt 8/2005 findet sich ein Artikel in der Rubrik „Recht Radfahrer“, der verschiedene Gerichtsurteile zu Radfahrunfällen zitiert.

Die Tendenz des Artikels wollen und können wir nicht unterstützen. Er ist überschrieben „Risiko auf Rädern“ und unterstellt eine zunehmende Zahl von „Radl-Rambos, die rücksichtslos sich selbst, Fußgänger und Autofahrer gefährden“ und damit auch die Unfallzahlen erhöhten. Dies wird von den Zahlen in Frankfurt nicht bestätigt. Die Unfälle von Radfahrern sind in Frankfurt in 2004 gegenüber 2003 wieder gesunken (siehe Artikel über Unfallstatistiken 2004). Und das gilt auch für andere Regionen in Deutschland. Außerdem zeigt der Verkehrsbericht 2004 des Polizeipräsidiums Frankfurt/M., dass die von Radfahrern verursachten Unfälle seit 2002 deutlich zurückgegangen sind, nämlich von 45,1 über 42,6 auf 38,3 Prozent. Und wir hoffen, dass dieser Rückgang sich fortsetzt und zwar durch die Zunahme des verantwortungsbewussten Fahrens der radelnden Mitmenschen im Straßenverkehr und nicht durch eine Zunahme des rücksichtslosen Verhaltens von Autofahrern, das beobachtet wird. Und eine solche Zunahme führt statistisch auch zu einer Abnahme des Prozentanteils der Radfahrer als Unfallverursacher.

Doch nun zu den Gerichtsurteilen. Diese betreffen verbreitete Alltagssituationen und geben Fallbeispiele, in denen Radfahrer auf Grund ihres Fahrverhaltens ganz oder teilweise für die verursachten oder erlittenen Schäden aufkommen müssen. Da wir immer wieder auf derlei Fälle angesprochen werden möchten wir sie hier, zitiert aus der ADAC Motorwelt Heft 8/2005, S. 34 und mit Erlaubnis von deren Redaktion, zur Kenntnis geben.

■ Nutzt ein Radler verbotswidrig einen Weg entlang des linken Fahrbahnrandes und stößt mit einem aus einer Querstraße

kommenden Pkw zusammen, muss er zu einem Drittel mithafteten, obwohl er in diesem Fall Vorfahrt hatte (OLG Frankfurt, DAR 2004, 393).

■ Kollidiert eine auf dem Gehweg radelnde Frau mit einem aus einer Einfahrt kommenden Pkw, haftet sie wegen groben Verschuldens zu 100 Prozent für die Schäden – wenn der Autofahrer die erforderliche Sorgfalt walten ließ (OLG Celle, ADAJUR, Dok.-Nr. 55534).

■ Kommt es auf einem kombinierten Geh- und Radweg zum Crash zwischen zwei Radlern im Begegnungsverkehr, trifft das überwiegende Verschulden den, der in falscher Richtung unterwegs war (OLG Celle, ADAJUR, Dok.-Nr. 49595).

■ Führt ein Radler in einer Einbahnstraße entgegen der Fahrtrichtung auf dem Bürgersteig und kracht gegen einen ordnungsgemäß aus einer Einfahrt kommenden Pkw, haftet er zu 100 Prozent – mit solch gravierend verkehrswidrigem Verhalten muss der Autofahrer nicht rechnen (AG München, ADAJUR, Dok.-Nr. 48821).

■ Wechselt ein Radfahrer von einem Gehweg entlang der Straße plötzlich und ohne Handzeichen auf die Fahrbahn und prallt gegen ein Auto, haftet der Pkw-Fahrer nicht aus der Betriebsgefahr seines Wagens. Der Radler muss für alle Schäden eintreten (LG Regensburg, DAR 2005, 346).

■ Stößt ein Radler auf einem Fuß-/Radweg mit einem entgegenkommenden Fußgänger zusammen, haftet der Pedalritter zu 100 Prozent (OLG Nürnberg, DAR 2004, 451).

Der Artikel in der Clubzeitschrift des ADAC endet mit der Empfehlung, dass Radler, Fußgänger und Kraftfahrer gemeinsam durch mehr Rücksichtnahme helfen mögen, Unfälle zu vermeiden. Dem können wir uns nur anschließen.

Fitz Bergerhoff

TERMINE

Mo.	12.09.	T	Technik-Stammtisch
Di.	20.09.	R	Redaktionsteam
Mi.	21.09.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	21.09.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	26.09.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	26.09.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	30.09.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	10.10.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	17.10.	VS	Vorstandssitzung
Di.	18.10.	R	Redaktionsteam
Mi.	19.10.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	19.10.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	24.10.	T	Technik-Stammtisch
Fr.	28.10.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	07.11.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	07.11.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	16.11.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	16.11.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	21.11.	T	Technik-Stammtisch
Di.	21.11.	R	Redaktionsteam
Fr.	25.11.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	28.11.	VS	Vorstandssitzung

TREFFPUNKTE

NW	19.00	Bistro Restaurant Free Climber, Ginnheimer Straße 47 (Sport-Fabrik) Bus 34 „Sophienstraße“
R	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
T	19.30	Muss b.a.w. bei Ralf Paul, Telefon 4 94 09 28, erfragt werden
V	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
VS	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
W	19.30	Zum Goldenen Löwen, Unterliederbach, Liederbacher Straße 60a Bus 57, „Unterliederbacher Markt“

FAHRRAD-REPARATUR-WORKSHOPS

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

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
1. Okt.	Rainer Mai	41 30 85

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

TUNNELRAD



Licht wäre gut! (USA, Westküste)

(cm)

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)	27.09., 01.11.
OBR 2 (Bockenheim/Kuhwald/Westend)	26.09., 31.10., 28.11.
OBR 3 (Nordend)	15.09., 06.10., 10.11.
OBR 4 (Bornheim/Ostend)	01.11., 29.11.
OBR 5 (Niederrad/Oberrad/Sachsenhausen)	30.09., 04.11.
OBR 6 (Goldstein/Griesheim/Höchst/Nied/Schwanheim/Sindlingen/Sossenheim/Unterliederb./Zeilsheim)	04.10., 01.11.
OBR 7 (Hausen/Industriehof/Praunheim/Rödelheim/Westhausen)	27.09., 01.11.
OBR 8 (Heddernheim/Niederursel/Nordweststadt)	29.09., 03.11.
OBR 9 (Dornbusch/Eschersheim/Ginnheim)	15.09., 06.10., 10.11.
OBR 10 (Berkersheim/Bonames/Eckenheim/Preungesheim)	04.10., 01.11.
OBR 11 (Fechenheim/Riederwald/Seckbach)	26.09., 31.10., 28.11.
OBR 12 (Kalbach)	09.09., 07.10., 04.11.
OBR 13 (Nieder-Erlenbach)	04.10., 01.11.
OBR 14 (Harheim)	12.09., 07.11.
OBR 15 (Nieder-Eschbach)	07.10., 04.11.
OBR 16 (Bergen-Enkheim)	06.10., 01.11.



Hatten in Bad Vilbel ihren letzten Auftritt für 2005: Theatergruppe der Tour de Natur

„Tour de Natur“ in Bad Vilbel

Am Samstag, den 6. August 2005, endete die Fahrradstafette „Tour de Natur“ in Bad Vilbel mit einer kleinen Abschlusskundgebung in der Innenstadt.

Der von den ADFC Landesverbänden Thüringen und Hessen unter Beteiligung von BUND und VCD organisierte Fahrradcorso querte Nordhessen bis zum Rhein-Main-Gebiet. Thematisiert wurden die Umwelt- und Naturzerstörungen durch den Bau der Autobahnen A44 (Nordhessen), A49 (Mittelhessen) und den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens.

In Bad Vilbel wurde die „Tour de Natur“ von der hiesigen BUND Ortsgruppe mit Bad Vilbeler Wasser empfangen, das von der Hassia-Mineralquellen GmbH & Co KG gestiftet wurde. In seiner Begrüßungsansprache erinnerte Wulfhard Bäumlein (ADFC) an die bevor-

stehende Bundestagswahl und regte an, die Bundestagskandidaten auf ökologische Themen aufmerksam zu machen. Nach kurzem kulturellem Programm fuhr der Corso weiter nach Gronau, dem Ort der letzten Übernachtung.

Sollte es durch die „Tour de Natur“ zu Behinderungen der Autofahrer in Bad Vilbel gekommen sein, bitten wir um Nachsicht. Aber immerhin wurde dadurch darauf hingewiesen, dass es auch Radfahrer auf unseren Straßen gibt, erklärte Wulfhard Bäumlein.

Peter Paul, BUND
Ortsverband Bad Vilbel

ADFC Bad Vilbel e.V.

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

Alternativroute R3 im MTK



Bei der Überarbeitung der Rhein-Main-Karte 1:75.000 vor zwei Jahren fiel uns auf, dass der R3 über die Eddersheimer Schleuse führte. Das Foto zeigt, wie mühsam die Benutzung der Schieberinnen ist.

Inzwischen wurde eine Alternativroute ausgeschildert (über die flussaufwärts gelegene Sindlinger Brücke, die über eine gut befahrbare Auffahrt zu erreichen ist), die den Urlaubsradlern viel Mühe erspart. Eva Kuschel, Kreisverband Main-Taunus

Fahrradklimatest deutschlandweit – Bad Vilbel ist dabei!



Der Aufwand hat sich doch gelohnt. Als einzige Stadt zwischen Frankfurt am Main und Kassel kommt unsere Stadt mit 79 Einsendungen in die Auswertung des Bundesumweltamtes über die Fahrradfreundlichkeit in Deutschland.

Ausschlaggebend für diesen schönen Erfolg war die Durchführung zweier Info-Stände des ADFC beim Straßenfest und des BUND am 26.06. am Nidda-Ufer

Am BUND-Stand zensieren die vorbeiziehenden Radler fleißig ihre Stadt

weg beim Vilbeler Freibad. Bedauerlich ist nur, dass direkte Vergleiche in Nachbarschaft nicht zustande kamen. Friedberg, Bad Homburg, Oberursel, Eschborn und die Großstadt Offenbach (hier scheint der derzeitige „Kickers-Geist“ den dortigen ADFC noch nicht beseelt zu haben) brachten nicht die jeweils erforderliche Anzahl von ausgewählten Fragebögen zusammen. Aber auch so kann man gespannt sein, wie Bad Vilbel in der Wertung abschließt. Veröffentlicht werden die bundesweiten Ergebnisse am 15.09. Interessierte können dann unter www.adfc.de die Resultate abrufen. Wulfhard Bäumlein



Autofreies Weital gut besucht

Am 7. August fand der 2. autofreie Sonntag im Weital statt. Nach einem verhaltenen Beginn aufgrund des mäßigen Wetters zu Tagesanfang wurde es doch noch eine recht gut besuchte Veranstaltung. Auch aus Sicht des ADFC, dessen Kreisverbände Limburg-Weilburg und Hochtaunus einen gemeinsamen Info-Stand in Weilmünster boten, kann dieser Tag als Erfolg gewertet werden.

Dieses Jahr wurde die Strecke auf Schmittener ausgeweitet. Damit konnte sich diese Gemeinde bei der Veranstaltung zu Weilburg, Weinbach, Weilmünster und Weillrod gesellen. Was viele nicht wissen: Die Weilquelle liegt nicht etwa auf Schmittener Gebiet sondern ...

Wer's weiß, schreibt eine E-Mail mit der richtigen Lösung an den ADFC Hochtaunus. Es wird unter den Einsendern eine nagelneue ADFC-Regionalkarte 1:75.000 verlost!

Der ADFC hatte in den Mittags- und Nachmittagsstunden nicht nur jede Menge Publikumsverkehr zu verkraften, sondern konnte auch den Bundestagsabgeordneten Holger Haibach (CDU) mit seinem „Team Haibach“ sowie den Landtagsabgeordneten Mathias Wagner (Grüne) mit seinem Team begrüßen. Beiden Teams wurde die Arbeit des ADFC Hochtaunus zum Radroutennetz erläutert und um Unterstützung für konkrete Teilprojekte gebeten. Hierzu liegen von MdB Holger Haibach bereits Rückmeldungen vor, die zeigen, dass

Stefan Pohl (rechts, ADFC-Projektleiter „Radroutennetz Hochtaunuskreis“) erläutert MdB Holger Haibach das vom ADFC geplante Rundroutensystem im Hochtaunuskreis.

sich unsere Abgeordneten durchaus für lokale Belange einsetzen.

Insgesamt scheint es den Teilnehmern trotz mäßigen Beginns gut gefallen zu haben. Enttäuscht waren einige aber von der Präsenz der Stadt Weilburg sowie den dortigen mangelhaften Hinweisen auf die Veranstaltung. Der ADFC wird sich hierzu noch an die Stadt Weilburg wenden und eine entsprechende Rückmeldung geben.

Wer möchte, kann sich für 2006 bereits den 1. August vormerken, wenn es wieder heißt: Komm vorbei, Weil autofrei! *Stefan Pohl*
www.weital.de
www.weitalsonntag.de

Neue Wege bei der Finanzierung?

In Neu-Anspach wollen Bündnis 90/Die Grünen neue Wege bei der Finanzierung gehen. Dazu werden Spenden auf das Spendenkonto der Grünen (Kto.-Nr. 410 441 0370, BLZ 501 900 00 bei der Frankfurter Volksbank) mit dem Verwendungszweck „Wegbeschilderung Neu-Anspach“ gesammelt. Wer sich beteiligen möchte, kann einfach dorthin überweisen. Eine Spendenbescheinigung kann bei Bündnis 90/Die Grünen Neu-Anspach telefonisch unter 0 60 81/40 90 11 angefordert werden.

Der ADFC ist gespannt, welche Summe auf diese Art aufzubringen ist. Immerhin müssen einige hundert Schilder finanziert werden – Zwischenwegweiser für rd. 25-30

Euro, Pfeil- oder Tabellenwegweiser für je rund 45-50 Euro (Cirka-Preise inkl. Befestigungsmaterial, aber ohne Montage).

Grundsätzlich sehen wir dieses Vorgehen dann kritisch, wenn am Spendeneingang festgemacht wird, ob die Gemeinde ihre hoheitlichen Aufgaben wahrnehmen will oder nicht. Das wäre ein fatales Signal an die Bürger – die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben nach Kassenlage der jeweils betroffenen Bürger.

In Neu-Anspach sind derartige Kopplungen dem ADFC aber nicht bekannt, hier kann mit ruhigem Gewissen gespendet werden.

Auf Leserbrief zu diesem Thema sind wir gespannt. *Stefan Pohl*

ADFC Hochtaunus e.V.

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

ADFC Usinger Land e.V.

Neu-Anspach, Usingen, Wehrheim

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

Fördermitglieder

ADFC Usinger Land e.V.

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

Bis Ende September finden **Feierabendtouren** Mittwochs um 18:30 Uhr statt. Startpunkt ist das Bürgerhaus Neu-Anspach, die Dauer beträgt etwa 90 Minuten. In der Regel wird anschlie-

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

Einladung Kreisaktiventreffen

Das Kreisaktiventreffen des ADFC Hochtaunus 2005 findet vom **15. – 16. Oktober 2005 in der Jugendherberge Bad Homburg** statt. **Zeit:** Samstag 9:30 Uhr, Ende offen; Sonntag 10 Uhr – max. 16 Uhr

Besprechungsthemen rund um das Radfahren im Hochtaunuskreis werden zu Seminarbeginn gemeinsam festgelegt. Informationen über Aktivitäten des ADFC vor Ort werden zur Verfügung stehen, u. a. zum Stand des Radroutennetzes, der Rundrouten und dessen Ausschilderung. Möglichkeiten zum Gedankenaustausch.

Kosten: ca. 15 € für ADFC-Mitglieder pro Teilnehmer/in für beide Tage (30 € für Nicht-Mitglieder), inkl. 2. Frühstück, Mittagessen, Kaffee/Kuchen, Abendessen (nur Samstag). Ohne Übernachtung!

Die Kosten für Mitglieder werden eventuell von der jeweiligen Ortsgruppe übernommen. Bitte dort nachfragen.

Kinderspielfeld in der unmittelbaren Nähe der JH vorhanden

Anmeldung (bis 26. September!): info@adfc-hochtaunus.de / Telefon: 0 61 72/48 94 68 (Volker Radek) / Fax: 069/1330 68 42 797 mit Angaben zum Mittagessen Samstag/Sonntag (mit Fleisch / vegetarisch).

Stefan Pohl



FAHRRAD TOTAL - AN DER UNI

Räder für alle Lebenslagen

-  **Trekkingräder**
-  **Mountain-Bikes**
-  **Stadt- und Tourenräder**
-  **Rennräder**

Wir sind umgezogen!
Ab sofort: Adalbertstraße 5

**Qualifizierte Beratung und Service
in unserer Meisterwerkstatt**

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

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

Schöner, größer, besser: Per Pedale in neuen Räumen



Unser Fördermitglied Per Pedale, vor 21 Jahren in Bockenheim gegründet, scheint endgültig erwachsen geworden zu sein. Aus dem kleinen Lädchen, das 1984 in der Falkstraße eröffnet wurde, ist inzwischen fast ein „Fahrradkaufhaus“ geworden. In der Adalbertstraße 5 belegen die Velohändler jetzt 3 Etagen in den ehemaligen Räumen eines Möbelhauses. Endlich Platz, endlich Präsentationsflächen, endlich große Schaufenster: der Eingang an der Ecke zur Kiesstraße lässt die oft drangvolle Enge im Hinterhof der Leipziger Straße, dem letzten Domizil von Per Pedale, schnell vergessen.

Drei Etagen – fangen wir im Untergeschoss an: dort ist Platz für Kinderanhänger von Zwei plus Zwei, Kinderräder von Enik und Puky, Tandems und Spezialräder. Im Erdgeschoss des Vollsortimenters finden die Kunden Zubehör, Ersatzteile und Bekleidung. in der Etage darüber wird das komplette

Fahrradprogramm ausgestellt: Stadt-, Trekking-, Crossräder und Mountainbikes von Stevens, Riese und Müller, Fahrradmanufaktur, Utopia, Idworx, Gudereit, Steppenwolf und Brompton.

Getrennt von den Verkaufs- und Beratungsräumen befindet sich die Meisterwerkstatt im Hinterhof des Anwesens. Durch eine Zufahrt von der Kiesstraße erreicht man die Mechaniker, die den Platzgewinn ebenfalls begrüßen.

Per Pedale ist Mitglied im VSF, dem Verbund der selbstverwalteten Fahrradbetriebe. Der Laden beschäftigt 11 Mitarbeiter und 2 Auszubildende, die Wert darauf legen, jedem Kunden das passende Fahrrad zu vermitteln – nicht zuletzt mit Hilfe von Vermessungsgeräten für das individuell optimal eingestellte Bike.

Der ADFC Frankfurt wünscht viel Erfolg – auf dass die Zahl der Velos in dieser Stadt weiter steige!

(ps)

Neueröffnung!



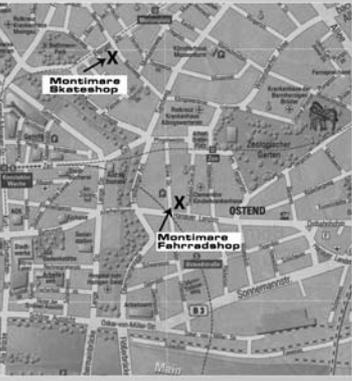
**MOUNTAINBIKES
TREKkingRÄDER
BEACHCRUISER
STADTRÄDER
BMX RÄDER
BERATUNG
ZUBEHÖR
SERVICE**



**Montimare
Fahrradshop**
Hanauer Landstr. 11-13
(im Hof neben Globetrotter)
60314 Frankfurt
☎ +49 (0)69 - 94 318 123
bikeshop@montimare.de
www.montimare.de

open: Mo - Fr 10.00 - 19.00 Uhr
Sa 10.00 - 18.00 Uhr

gratis Parkplätze



Fahrräder und Zubehör von:
Cube, Kona, Felt, Hawk, Electra,
Shimano, Manitou, Rock Shox, Fox,
Magura, Marzocchi uvm...

Landkarten Schwarz

GmbH & Co. KG

Kornmarkt 12

(am Parkhaus Hauptwache)

60311 Frankfurt am Main

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

Fax 069 - 59 75 166

www.landkarten-schwarz.de

Montags - Freitags 9:30 - 19:30 Uhr

Samstags 10:00 - 18:00 Uhr

Rund um die Welt
- alles in Karten.



Rockige Radtour

Die ADFC-Radtour, Schwierigkeitsgrad Einsteern von Frankfurt-Höchst, Wörthspitze zum Posthof in Hattersheim zu den Gypsies am 24.07.2005 war gut besucht und wir hatten den Eindruck, dass die Musik allen gefiel (nur vier Mitradler verließen den Posthof früher).

Die Tour mit insgesamt 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmern einschließlich der zweiköpfigen Tourenleitung von Angelika Dietrich und Manfred Feih begann aufgrund des Platzens einer Teilnehmerin etwas verspätet um 9.45 Uhr. Ein erfahrener Radler erledigte den Tausch des Schlauches. Da die Entfernung bis Hattersheim Richtung Zeilsheim über das Gewerbegebiet Kriftel vorbei am Kakteen May nur 9 km beträgt, erreichten wir bereits um 10.30 Uhr unser Ziel. Bei freier Platzwahl suchten wir uns auf unsere Ohren angepasste Plätze unter den großen Sonnenschirmen vor der Bühne. Vor Beginn der Livemusik unter dem Motto: „Von Abba bis Zappa“ blieb genug Zeit um sich mit Getränken und Gegrilltem zu günstigen Preisen einzudecken. Die Gypsies (www.gypsies.de): Bass (Cord Kunze), Gitarre (Michael Baum), Keyboard (Stephan Weiler), Schlagzeug (Michael Kercher) und Vocal (Ena Roth) wurden 1984 gegründet. Aus der Ursprungsbesetzung stammt noch Cord Kunze.

Alle Musiker singen auch und als Gastsängerin singt Ena Roth einige Songs mit einer Stimme wie Tina Turner. Die Gypsies begannen um 11.15 Uhr und spielten mit einer kleinen Pause und einigen vom Publikum unter frenetischem Applaus eingeforderten Zugaben bis 13.45 Uhr. Im Sommer finden im Rhythmus von zwei Wochen jeweils sonntags von 11–13 Uhr Konzerte im Posthof in Hattersheim statt (www.hattersheim.de). Aus ihrem Repertoire brachten die Gypsies an diesem Sommertag mit Sonnenschein u.a. folgende Songs: „Whatever you want“ von Status Quo, „Locomotive Breath“ von Jethro Tull, „Blinded by the light“ von Bruce Springsteen, zwei Songs von Santana und „Don't forget about me“ von den Simple Minds. Gegen Ende des Auftritts gesellte sich noch ein weiterer Radler zu uns, der unsere Abfahrt in Höchst verpasst hatte und uns daher einfach hinterher geradelt war. Zum Ausklang sang Michael Baum noch das Lied „Purple Rain“ von Prince.

Wir radelten auf der Südseite des Industrieparks 11 km weit zurück nach Höchst. Unterwegs verabschiedete sich ein Mitradler, um die ersten reifen Brombeeren zu genießen. Auf der Südseite des Mains verabschiedeten sich zahlreiche Teilnehmer, um Richtung Schwanheim, Sachsenhausen weiterzu-



radeln. Einige fuhren mit über die Leunabrücke zum Schloßplatz, an dem sich dann ein kleiner Kreis im „Bären“ niederließ. Jürgen, ein aktiver ADFCler, erklärte uns, dass der „Bär“ den ADFC Frankfurt mit einer Anzeige im Tourenprogramm unterstützt. Wir blieben eine Weile draußen auf den Holzbänken sitzen, um zu trinken sowie Eis und Flammekuche auf dem Holzbrett

Die Gypsies (oben) begeistern die Teilnehmer der ADFC-„Rocktour“ im Posthof in Hattersheim.

nach elsässischer Art zu essen. Auch wenn sich der Himmel über dem „Bären“ langsam mit Wolken zuzog, blieb er auf der Heimfahrt trocken!

Angelika Dietrich, Manfred Feih
für Fotos und Text

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



Weiterfahrt nach einem ausgiebigem Mittagspicknick am Canal du Midi bei Villepinte

Der Schlussanstieg war der gleiche wie bei der Tour de France zwei Monate später.

Das Hotel lag unweit des Stausees. Nach einem guten Abendessen hatten wir eine ruhige Nacht, und konnten so am nächsten Tag unser Etappenziel Carcassonne, etwa 50 km entfernt, in Angriff nehmen. Nach einer längeren Abfahrt über Saint Papoul erreichten wir bei Villepinte wieder den Canal du Midi. Gestärkt durch ein ausgiebiges Mittags-Picknick am Kanal hatten wir wenig Mühe den Rest der Strecke nach Carcassonne zurück zu legen.

Carcassonne zählt seit 1997 zum Weltkulturerbe und liegt auf einem Felsenhügel inmitten der Weinebene, hinter der sich die kargen Berge der Corbières erheben. Jeder Ankömmling ist unweigerlich durch die markante Silhouette der Festungsstadt beeindruckt.

Nachdem wir unser Hotel erreicht hatten, begaben wir uns auf Erkundungstour durch die Stadt und zur herrlichen, im 19. Jahrhundert von dem Architekturhistoriker Viollet-le-Duc restaurierten Festung.

In der zu Füßen der Festung liegenden Unterstadt, am linken Ufer der Aude, befindet sich das große Handelszentrum des vom Weinbau geprägten Departement Aude.

Nach einem Rundgang durch die Festung nahmen wir unser Abendessen bei „Chéz Fred“, einem Spezialitätenrestaurant in der Nähe des, Bahnhofs, ein.

Am Donnerstag änderte sich das Wetter und plötzlich blies uns der Wind um die Nase. Trotzdem radelten wir unverdrossen dem etwa 60 km entfernten Lezignan-Corbières entgegen, auf halber Strecke zwischen Carcassonne und dem Meer, zwischen dem Aude-Tal, dem Kanal und dem Flüsschen Orbieu. Weinbau und Handel mit Corbières-Weinen sind die Haupterwerbsquellen des belebten Städtchens.

Unser Hotel liegt sehr zentral, direkt an der Bahnlinie und am Kreuzungspunkt zweier stark befahrener Straßen.

Höhepunkt war abends ein köstliches mehrgängiges Menü mit der Option des freien Verzehrns von Cor-

Von Toulouse nach Agde

Radtour am Canal du Midi

Jean hatte die Idee, die Tour in diesem Jahr von Toulouse zum Meer zu fahren, so erfolgte die Anreise nach Toulouse bzw. nach Villefranche-de-Laurage, und der Start der Tour von dort aus.

Am Montag den 9. Mai war das Ziel der ersten Etappe Port Lauragais, Autobahnraststätte und Kanalhafen mit einem schönen Hotel, in dem Jean Zimmer für uns reserviert hatte. Nach dem Abendessen hatten wir Zeit uns mit der Entstehung und Geschichte des Kanals zu befassen.

Der Canal du Midi, der seit 1996 zum Weltkulturerbe zählt, ist ein Gesamtkunstwerk, das zunächst den Kanal selbst umfasst, aber auch zahlreiche Konstruktionen und Bauwerke in seiner unmittelbaren Umgebung, die seiner Nutzung und Wartung dienen.

Der heutige Kanal ist das Werk von Pierre-Paul Riquet, Baron von Bonrepos (1604 – 1680), dem es gelang dieses Projekt auf eigene Kosten durchzuführen. Riquet erkannte, dass der höchst gelegene Bereich des Projekts an der Wasserscheide an der Schwelle von Naurouze lag. Hier musste er den Kanal mit Wasser versorgen. Er untersuchte diese Stelle genau und fand eine Quelle, die Fontaine de la

Grave. Da die Quelle nicht ausreichend, musste er zusätzlich dafür sorgen, dass genügend Wasser in den Kanal gelangen konnte. Da es in der Nähe keine weiteren Quellen gab, wurden die Wasser der „Montagne Noire“ über weite Wege in Zuleitungskanälen (Rigole) dem Kanal zugeführt. Mit Hilfe eines Brunnenbauers fasste er die Flüsschen Alzeau, Bernasonne, Lampy und Sor in der „Rigole de la montagne“ zusammen und leitete sie in den Stausee von Saint-Verréol. Von dort läuft das Wasser über den „Rigole de la plaine“ zur Schwelle von Naurouze. Mit Schleusen wurde das Abfließen des Wassers an beiden Abhängen verhindert.

1666 wurde Riquet die Genehmigung zum Bau erteilt. Vierzehn Jahre lang waren bis zu 12.000 Arbeiter am Werk. Riquet brachte ein Drittel der Gesamtausgaben – über fünf Millionen Pfund – für dieses Titanwerk selbst auf, über teure Kredite und indem er die Mitgift seiner Töchter opferte. Er starb 1680 völlig erschöpft sechs Monate vor der Einweihung des Kanals.

Der 240 km lange Kanal beginnt in Toulouse und mündet in den „See von Thau“ am Hafen von Les Onglous. 91 Schleusen sind für 300 Millionen m³ Wasser notwendig. Die längste Staustrecke ist 54 km lang und verläuft zwischen Argens-Minervois und Béziers.

Auf der gesamten Länge ist der Canal du Midi von Bäumen gesäumt, die ihm sein charakteristisches Aussehen verleihen und die Schatten für die Leinenzieher spenden sollten. Gleichzeitig verdunstet durch den Schatten weniger Wasser. Bevorzugt wurden Bäume mit schnellem Wachstum, wie Pappeln oder Platanen, vereinzelt auch Seekiefern. Dadurch wurden in der Umgebung von Bauwerken und besonderen Konstruktionen manchmal wahre Promenaden geschaffen. So ist um das Becken von Naurouze beispielsweise ein reizvolles Arboretum mit einer großen Artenvielfalt entstanden. Auf einer Anhöhe in der Nähe wurde ein Obelisk zum Andenken an Pierre-Paul Riquet aufgestellt.

Am Dienstag den 10. Mai radelten wir weiter am Kanal entlang bis zur Schwelle von Naurouze. Hier verließen wir den Kanal, fanden den Weg am „Rigole de la plaine“, der uns zum Stausee von Saint-Verréol führen sollte. Der Zuleitungskanal, somit auch der Weg nach Revel und Saint-Verréol, ist etwa 50 km lang und steigt stetig mit etwa 3% an. Der Weg ist naturbelassen, aber befahrbar. So hatten wir wenig Mühe, unser Ziel zu erreichen.

Von Revel bis Saint-Verréol, wo Jean für uns Quartier gemacht hatte, kamen wir zum Abschluss noch einmal kräftig ins Schwitzen.



FAHRRÄDER ALLER ART
MEISTERBETRIEB
REPARATUREN · ERSATZTEILE

Hofheimer Straße 5
65931 Frankfurt/Main (Zeilsheim)
Tel. 069 / 36 52 38
Fax 069 / 37 00 24 86
Am Bahnhof
65929 Frankfurt/Main (Höchst)
Tel. 069 / 31 25 13
service@radsporthaus-kriegelstein.de
www.radsporthaus-kriegelstein.de
Montag – Freitag 9 – 19.00 Uhr
Sa. (Mrz. – Sept.) 9 – 16.00 Uhr
Sa. (Okt. – Feb.) 9 – 14.00 Uhr



Radsport und gutes Sehen

Gutes Sehen im Radsport schützt nicht nur – sondern es optimiert auch die Leistungen. Bei sportlichen Aktivitäten steigt der Adrenalinausstoß im Körper und verursacht im Auge, dass die Pupille sich vergrößert. Die Filterwirkung wird geringer. Diese vorübergehende Pupillenvergrößerung beeinträchtigt die Sehleistung und behindert auch eine klare Sicht.

Gelbe Schutzscheiben erhöhen das Kontrastsehen bei diesigem Wetter. Orange Schutzscheiben lassen Bodenunebenheiten schneller erkennen. Absorption von 60% dämpft eine Überstrahlung des Sonnenlichts und lässt 40% des sichtbaren Lichts durch die Schutzscheiben (Lichttransmissionsgrad).

Die Schutzscheiben halten nicht nur Fliegen und Mücken dem Auge fern, sie schützen auch vor Fahrtwind und vermeiden erhöhten Tränenfluss. Das Auge ist nicht überwässert und unterdrückt verschwommenes Sehen.



Es wird geschätzt, dass acht Millionen Sportler in Deutschland fehlsichtig sind. Dies kann – sofern kein optimales Sehvermögen vorliegt – zu fatalen Unfallfolgen führen. Spitzensportler haben dies längst erkannt und treffen Vorkehrungen. Radsportlern, die auch Brillenträger sind, soll von Spezialisten aus der Augenoptik besondere Aufmerksamkeit zuteil werden. Der Radsportler ist auch Verkehrsteilnehmer. Die Straßenverkehrsordnung verlangt auch hier ein ausreichendes Sehvermögen.

Es gibt eine Vielzahl von Sport-Brillen, die sich mit optischen Brillengläsern ausrüsten lassen. Entweder mit einem Clip-System, einem Einklebesystem oder einer ganzheitlichen Verglasung. Beim Fachmann muss entschieden werden, welches System individuell geeignet ist. Die Vielzahl der Sehkorrekturen macht eine Beratung erforderlich. Wichtig ist, dass die Brillengläser aus bruchsicherem Material bestehen – wie die Schutzscheiben auch.

Der Radsport wird im Freien ausgeübt. Lichtverhältnisse, die hohe UVA- und UVB-Strahlen aufweisen – besonders im Sommer – müssen durch Schutzscheiben gefiltert werden. Nur Qualitäts-Sport-Brillen erfüllen diese Schutzfunktion. Graue Scheiben mit einer Absorption von 60% dämpfen starkes Sonnenlicht.

Oberflächenhärtungen und Entspiegelungen der optischen Brillengläser sind ab bestimmten Dioptriezahlen ratsam. Da die Vielfalt der Sport-Brillen und möglichen optischen Korrekturen sehr umfangreich sind, sollten „Sport-Optiker“ als Spezialisten aufgesucht werden.

*Horst Alt, Augenoptikermeister
OCULI Sport-Brillen*

Radreisen und Wandertouren

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

AVENTOURA

Côte d'Azur
Toskana
Provence
Gardasee
Sylt
Jakobsweg
Bretagne
Burgund
San Marino



Mecklenburg
Donau
Loire
Spreewald
Elbe
Gardasee
Venedig
Moldau
Elbsandstein

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

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

--OCULI-- RAD-Sport

Gutes Sehen und Sicherheit mit Sport-Brillen

wir beraten Sie
OCULI-Augenoptik

Nordendstrasse 76
64546 Mörfelden-WALLDORF
Tel. 0 61 05-45 64 52 - Terminabsprache
www.sportbrillen-angenoptik.de

■ Leser BRIEFE

Neue Radwege

Vor einigen Wochen wurde der neue Radweg auf der Westseite der Eschersheimer Landstraße zwischen Miquelallee und Eschenheimer Tor eröffnet. Bei einer verkehrspolitischen Veranstaltung erfuhr ich zum ersten Mal von einem neuen Radweg auf der Eschersheimer. Ich freute mich zunächst, dachte ich doch, dass endlich der miese „Radweg“ hinter den Bäumen und geparkten Autos auf der Ostseite der Eschersheimer durch einen besseren ersetzt worden ist. Vor Ort musste ich leider feststellen, dass das nicht der Fall ist, sondern vielmehr auf der Westseite ein noch schlechterer benutzungspflichtiger Radweg hinzugekommen ist. Durch Recherche in der Frankfurter Rundschau erfuhr ich auch noch, dass ein ADFC-Vertreter dieses Projekt als „Durchbruch“

begrüßte. Auffallend ist deshalb aber, dass in FRANKFURT *aktuell* der Radweg nicht abgefeiert, sondern bislang verschwiegen wurde. Was auf der Eschersheimer geschah, ist manchen vielleicht doch zu peinlich. Wer dort per Rad in Richtung Innenstadt fahren will, wird zunächst einmal an der Ecke Bremer Straße gestoppt. Anstatt – wie die Autos – einfach geradeaus fahren zu dürfen, erzwingt die benutzungspflichtige Radwegführung ein rechts-links-rechts-Abbiegen unter Beachtung eines zusätzlichen Ampelsignals. An der Holzhausenstraße wird der benutzungspflichtige Radweg in übelster Weise um die U-Bahn-Treppe herumgeführt. Dass dieser Zustand „nur“ ein Jahr andauern soll, ist kein Trost. Vor dem Eschenheimer Tor durften sich früher Radler legal frühzeitig zum Abbiegen in die Bleichstraße und

Schillerstraße einordnen und bei Ampelgrün in einem durchfahren. Das bleibt nun den Autos vorbehalten, denn die per Radwegbenutzungspflicht ganz nach rechts abgedrängten Radler haben bei grün werdender Ampel und losfahrenden Autos praktisch keine Chance mehr auf die Abbiegespuren zu gelangen und müssen daher wieder warten. Für diesen Irrsinn sind laut Frankfurter Rundschau 1,5 (in Worten: einskommafünf) Mio. Euros ausgegeben worden. Auch das hat aber nicht gereicht, um einen dicken Schildermast, der im Radweg steht, zu versetzen, sondern nur, um eine reflektierende Folie drauf zu kleben. Gereicht hat es aber, um mal wieder den Fußgängern Platz wegzunehmen. Nur die Autofahrer haben so viele Fahrspuren wie bisher – nun sogar ohne lästige Radler darauf. Jetzt werden in der Han-

saallee sinnlos 80.000 Euro verbaut, weil der unsinnige und wegen rechts abbiegender Autos gefährliche Radweg auf dem Gehweg der Hansaallee nördlich der Miquelallee verlängert werden soll, anstatt ihn (jedenfalls in der vorhandenen Form) abzuschaffen. In FRANKFURT *aktuell* 1/2002 stieß einst Rainer Mai eine Diskussion über benutzungspflichtige Radwege an. Die Antwort war, „die große Masse der Rad fahrenden Menschen“ wolle „eigene Verkehrsflächen“ und die Straßenverkehrsbehörde dürfe durch Aufhebung der Benutzungspflicht „nicht aus ihrer Verantwortung“ dafür „entlassen werden“. Wie die Straßenverkehrsbehörde unter Beifall seitens des ADFC diese Verantwortung wahrnimmt, ist auf der Eschersheimer zu beobachten.

Markus Schmidt

Mutiger Einkauf

Leserbrief zum Artikel „Eine verhängnisvolle Affäre“ FRANKFURT *aktuell* Nr. 4 Juli/August 2005

Ein gebrauchtes Fahrrad in Australien zu kaufen finde ich schon sehr mutig. Noch dazu, wenn man sich vorher nicht ausführlich über die Einfuhrmodalitäten informiert.

Ein Einkaufsdesaster mit hohem finanziellem Verlust ist bei der geschilderten Einkaufsweise vorprogrammiert. Dies ist ein Beispiel wie man nicht einkaufen sollte.

Ich hoffe nur, dass Herr Hofacker – Mitglied des ADFC-Vorstandes – sorgfältiger und gewissenhafter mit dem Geld der ADFC-Mitglieder umgeht, als er es mit seinem eigenen Geld tut.

Mit freundlichen Grüßen
Ursula und Jochen Kramer

Anmerkung des Vorstandes:

Durch die Geschäftsordnung des Kreisvorstandes des ADFC Frankfurt am Main e.V. ist gewährleistet, dass Geldinvestitionen mit der gebotenen Sorgfalt getätigt werden. Derlei Vorkommnisse auf Verbandsebene sind somit ausgeschlossen.

Für den Vorstand: Jürgen Johann

Toleranz?

Na gut – habe ich mich nach Ausgabe Nr. 3 noch eines Kommentars enthalten, nehme ich das Editorial aus Nr. 4 zum Anlass, doch mal meine Sicht darzulegen. Wurde ich doch kurz nach Veröffentlichung von Nr. 3 an einem Samstagvormittag mal eben schnell beim Brötchenholen in 10 Minuten rund dreimal von Kraftfahrern in eine unfallträchtige Situation gebracht. Am besten fand ich den letzten Fall, wie im Kino das rauschende Finale: auf dem Radstreifen fahrend bog kurz vor mir ein Kraftwagen nach rechts und setzte zum Parken auf dem Radstreifen an. In sicherer Distanz

also der spähende Schulterblick und nach links gezogen. Ist ja doch genug Platz auf der Seckbacher. Wäre da nicht noch ein Auto, das mit Tempo 40 moderat rollend keine Anstalten macht, den Platz links auf der Spur ebenso zu nutzen. Der Wagen hat sich also an meiner Einkaufsstüte ganz kuschelig gerieben, während bei dem parkenden Wagen rechts sich spontan eine Tür öffnete. Um nun politisch korrekt zu sein, in dem vorbeifahrenden, streifenden Kleinwagen saß eine Fahrerin.

Ich selbst nutze ganz verschiedene Verkehrsmittel und sehe mich selbst daher als offenen und tole-

ranten Teilnehmer. Wenn ich aber als Teilnehmer – ganz egal wie – auf ein Vorrecht verzichte, weil ich mich durch Wahrnehmung meiner Rechte selbst gefährden würde, ist das immer noch Nötigung.

Am nächsten Samstag werde ich mal mit dem Kraftwagen Brötchen holen fahren und die Kiste mitten auf der Straße abstellen – wo sie ja eher hingehört als auf den Radstreifen. Ist ja schließlich noch genug Platz zum drum rum fahren. Mal sehen, wie dabei die Toleranz der anderen Fahrzeugführer ausfällt...

Allzeit Gute Fahrt wünscht
Bernd Reiter



Verkauf
Versand
Vermietung
Indiv. Radbau
Service

Fahrradscheune

Liege-, Touren- & Spezialräder

Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt

06101 48 9 58
www.fahrradscheune.de
info@fahrradscheune.de

■ Leser BRIEFE

Folgender Leserbrief war an die Frankfurter Rundschau gerichtet und wurde uns in Kopie zur Verfügung gestellt.

Kein offizieller ADFC-Standpunkt

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau Rippegather, jedes Jahr zur Sommer(loch)zeit bringt die Presse erbauliche Artikel, die das Radfahren gefährlich reden: Entweder macht es markige Männer impotent oder der Rad fahrende Mensch kann sich den Kopf übelst ramponieren. Dass da auch die FR nicht zurücksteht, wundert mich kaum, einen aufklärenden Kommentar sind diese alten Geschichten auch nicht mehr wert.

Eingehen möchte ich nur auf die Aussagen von Herrn Bergerhoff, Sprecher der AG Unfall im Kreisverband Frankfurt des ADFC. Die Forderung nach einer Helmpflicht ist Herrn Bergerhoffs ausschließliche persönliche Meinung. Leider hat Ihr Artikel bei einer Reihe von Lesern,

die mich darauf ansprachen, den Eindruck erweckt, dies sei der Standpunkt des ADFC Frankfurt. Die Forderung nach einer Helmpflicht ist jedoch nicht offizielle Aussage des ADFC. Der ADFC lehnt vielmehr die Einführung einer Helmpflicht für Radfahrer als untauglich ab

Im Beschluss der Bundeshauptversammlung vom 23./24. Mai 1998 in Berlin heißt es:

„Der ADFC geht gegen jegliche Bemühungen vor, eine Helmpflicht herbeizuführen. Speziell spürbaren Tendenzen, das Fahrradfahren ohne Helm als unverantwortbar gefährlich darzustellen und so eine mögliche Helmpflicht heraufzubeschwören, wird der ADFC künftig mit den ihm zu Gebote stehenden Mitteln aktiv entgegenzutreten, um ernsthafte Forderungen nach einer Helmpflicht gar nicht aufkommen zu lassen.“

Dazu gehört insbesondere: Er bemüht sich darum, die Helmdiskussion auf wissenschaftlich fundierte Grundlagen bezüglich Nut-

zen und Grenzen der Schutzwirkung von Helmen zu stellen und insbesondere auch kritische wissenschaftliche Veröffentlichungen als Gegenargumente zu einer möglichen Helmpflicht zu sammeln und bekannt zu machen. Auf Grundlage dieser wissenschaftlich fundierten Argumentation bemüht er sich darum, bei Institutionen – Versicherungen, Ministerien, Verbänden, Multiplikatoren, Medien – Tendenzen entgegenzutreten, die einen sozialen oder juristischen Druck zum Helmtreten erzeugen. Bei Helmberatungen und Helminfos des ADFC wird grundsätzlich auch über wissenschaftlich fundierte Zweifel an der Schutzwirkung und Notwendigkeit von Helmen berichtet, so sie bekannt sind.“

Herr Bergerhoff zitiert weiterhin die seit 1991 in Australien geltende Helmpflicht als Vorbild. Wenn er

dies tut, sollte er aber auch die Studie von Robinson (1996, <http://www-2.informatik.umu.se/adfc/fdf/fdf-282.html>) kennen, aufgrund deren Zahlen der Sinn der Helmpflicht stark infrage gestellt wird. Der Radverkehr ging danach in Australien deutlich zurück, relativ zur Anzahl verbliebener Radfahrer sank die Zahl von Kopfverletzungen hingegen nicht. Die Studie zeigte, dass die behelmten Radfahrer – sich geschützt wählend – riskanter fahren, ebenfalls verhielten sich Kraftfahrer gegenüber den „wohl verpackten“ Radfahrern aggressiver.

Für weitergehende Recherchen (...) empfehle ich folgende Internetseiten:

<http://myhome.iolfree.ie/~hardshell> und <http://bernd.sluka.de>

Mit freundlichen Grüßen

Eva Kröcher (Stadtteilgruppe West im ADFC Frankfurt)

Helm – ja bitte, Helmpflicht – nein danke

Wir empfehlen grundsätzlich das Tragen eines korrekt passenden Helmes, da es auch bei besten verkehrlichen Radfahrbedingungen immer wieder zu Situationen kommen kann (z. B. durch fremde oder eigene Unaufmerksamkeit), in denen der Helm lebensrettend wirkt. Aber eine Helmpflicht für Radfahrer lehnen wir aus verschiedensten Gründen ab. Darüber berichten wir in einer der nächsten Ausgaben ausführlich.

Autofahrer halten wir durch Rückhaltesysteme, „Rundum-Airbag“ und Aufprallenergie absorbierende Karosseriekonstruktionen auch ohne Helm für hinreichend geschützt.

Der Vorstand des ADFC Frankfurt e. V.

Nutzen von Helmen hinterfragen

Mit Erstaunen habe ich heute in der FR den Artikel über die Gefahren des Radfahrens in der Stadt gelesen, darin die Stellungnahme eines ADFC Mitgliedes zur Helmnutzung und Helmpflicht.

Bevor der ADFC mit solchen Forderungen an die Öffentlichkeit geht, sollten sich die zuständigen Mitglieder doch erst einmal kundig machen. Da hier das Beispiel Australien angeführt wurde, sind dem Herrn Bergerhoff doch bestimmt die Zahlen bekannt.

- Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr vor und nach Einführung der Helmpflicht
- Anteil der Kopfverletzten an der Gesamtzahl verunglückter und

verletzter Radfahrer vor und nach Einführung der Helmpflicht

Auch vermisse ich immer noch eine Untersuchung zum Nachweis des Nutzens eines Fahrradhelmes. Aber gewiss verfügt Herr Bergerhoff auch hier über Zahlen, die mir nicht zur Verfügung stehen. Wer ein solches Sicherheitsutensil propagiert, sollte die positive Wirkung auch belegen können.

Dafür wieder kein Wort zur Gefährlichkeit der Radwege, aber Empfehlungen zur Nutzung eines Fetisch, der einem beim überrollt werden durch einen rechts abbiegenden Lastwagen soviel nützt wie eine Hasenpfote in der Tasche.

Gerhard Old

Helmpflicht für PKW-Insassen?

Mit Erschrecken habe ich gelesen, dass ein Vertreter des ADFC Frankfurt eine Helmpflicht fordert. Sicherlich hat er gute Gründe dafür, die sich aus Erhebungen über Kopfverletzungen bei Radverkehrsunfällen und deren Verhinderung durch Fahrradhelme und über die Auswirkungen einer Helmpflicht in anderen Ländern herleiten lassen. Ich kenne diese Daten und Untersuchungen leider nicht und bin sehr

daran interessiert sie zu erhalten, bzw. von Quellen, auf die sich Ihr Mitarbeiter stützt, zu erfahren.

Erlauben Sie mir die Frage, warum Sie diese offenbar segensreiche Erfindung dann nicht auch für Fußgänger und PKW-Insassen fordern, die ja nicht weniger und nicht seltener als Radfahrer von schweren Kopfverletzungen bei Verkehrsunfällen betroffen sein können?

Thomas Weiner

Radsport



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

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

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

Zum Leserbrief „Kein Wasser“ in frankfurt aktuell 4/05 erreichte uns folgende Liste:

Wasserstellen entlang von Radfahr-Strecken rund um Frankfurt am Main

Grundsätzlich bieten fast alle Friedhöfe – bitte bei angemessener Rücksicht – trinkbares Leitungswasser.

Frankfurt – Weilburg (durch das Erlenbachtal / Köpperner Tal, über Wehrheim, Westerfeld, Wilhelmsdorf):

Burgholzhausen: Park am Erlenbach: Brunnen mit Wasch/Kühlwasser am Ufer neben der Brücke.

Wehrheim-Ost/Ortsrand: Leitungswasser im Friedhof.

Hundstadt (Ein Ort südlich von Grävenwiesbach): vier Brunnen an der Straße. Einer an der ruhigeren Seitenstraße nach Naunstadt/Weilmünster.

Ernsthausen: (Zwei Orte nördlich von Weilmünster): Vom Weiltal-Bahndamm-Radweg unter der Bahn-Brücke hindurch zur Fluß-Brücke. Nach der Brücke 50m rechts/südlich: Brunnen (Trinkwasser) neben der Straße.

Frankfurt – Nidda:

Bad Vilbel (nördlich der Gronauer Straße): Mineralbrunnen neben dem Pumpenturm am Flussufer.

Okarben (von der Nidda einen Km nach Osten fahren): „Ludwigsbrunnen“ neben der Landstraße. Etwas schwefeliges Mineralwasser in kleiner Parkanlage.

Florstadt-Staden (Rechts am Schloß vorbei zur Nidda): Mineralbrunnen im Park nördlich von Schloss und Fluss.

Frankfurt - Vogelsberg (Hohe Straße / Vogelsberger Vulkan-Radweg):

Ostheim (östlich von Nidderau): Kirchplatz: Brunnen mit Wasch/Kühlwasser, Sitzbänke. 50m östlich: Friedhof.

Lindheim (östlich von Altenstadt): Brunnenplatz im Ort mit Bäumen und Sitzbänken. Brunnen mit Wasch/Kühlwasser.

Lißberg (etwa einen Km östlich des Abzweiges vom Feldweg auf den Bahndamm-Weg) Quellbach rechts/südlich am Waldhang.

Hirzenhain (Stausee): etwas südlich bergauf: Friedhof. Leitungswasser?

Gedern: An der Talstraße Richtung Schlosspark: Brunnen in kleiner Anlage (Trinkwasser, 300m Höhe)

Ober-Seemen: nördlicher Ortsrand: etwas östlich: Friedhof

Herchenhain: (oberhalb von Hartmannshain / Passhöhe): Auf halbem Weg das „Oldtimer-Cafe“. Im Ort auf halber Höhe ein Brunnen mit Trinkwasser (650m Höhe).

Vogelsberger Südbahn-Radweg (Brachtal-Radweg):

Lichenroth: (Zwei Orte südlich von Hartmannshain/Passhöhe): Links/westlich vom Radweg ein Parkplatz am Ortsrand in 450 m Höhe. Neben dem Parkplatz versteckt sich eine Mauer mit Brunnen (Trinkwasser).

Kahlgrund-Radweg:

Niederrodenbach und Michelbach mitten im Wald: Die „Barbarossaquelle“ am Waldsee mit Quellrohr, Tisch, Bank, Blech-Mühle im Nebental

Michelbach-Nordrand: Friedhof

Schöllkrippen: östlich steil bergauf am Röderhof vorbei, Brunnen am schönen Picknickplatz „Röderberg“ in 340m Höhe (Trinkwasser), Schutzhütte. Manchmal bewirtschaftet.

Weiter Kahl-aufwärts vor der Kahlmühle mit den beiden Kahl-Quellbecken (Wasch/Kühlwasser) die Glashütte mit einem Brunnen an der Straße (Trinkwasser).

Kunst-Höhen-Radweg (Paralell zum Main Richtung Hochheim):

Bad Weilbach: südwestlich der Autobahnbrücke, direkt an der Autobahn (Schutzmauer im Bau!) Brunnen mit neutral schmeckender Natron-Quelle (Mineralwasser).

Richtung Idstein/ Limburg: Ehlhalten (nördlich von Eppstein):

Abzweig **Schloßborn:** Weiter Richtung Idstein, Rechts/östlich Parkplatz, danach rechts Waldweg mit Rohrbrunnen (Quelle).

Milseburg-Radweg (Fulda - Hilders - Wasserkuppe):

Findlos (Ein Ort südlich von Hilders): Am Ortsanfang auf gleicher Höhe in den Ort hinein, Schutzhütte mit Tisch und Bänken, Brunnen daneben (Trinkwasser).

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt/Main e.V.

■ Per Pedale

Adalbertstraße 5
(siehe Anzeige Seite 12)
www.perpedale.de

■ Radschlag

Hallgartenstraße 56
(siehe Anzeige Seite 6)
www.radschlag.de

■ Landkarten Schwarz

Kornmarkt 12
(siehe Anzeige Seite 12)
www.landkarten-schwarz.de

■ Storck oHG

Alexanderstraße 1

■ Fahrradhaus Wagner

Wooogstraße 21
(siehe Anzeige Seite 15)
www.fahrradwagner.de

ADFC Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Volkmar Gerstein

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

ADFC Bundesverband e.V.

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

Impressum

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

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

Redaktionsteam: Ralf Haselhorst (rha), Christine Huwer (ch), Christoph Maier (cm), Brigitte Rebna (br), Michael Samstag (ms), Peter Sauer (ps)
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe und Beiträge zu kürzen. Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.

Anzeigen: Michael Samstag

Auflage: 2.900

Druck: Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluss für die November/Dezember-Ausgabe: 18.10.2005
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

Wasserkuppe-Südseite: links neben der Straße, Fuldaquelle in Brunnenanlage.

Niersteiner Bahndamm-Radweg (Nierstein - Friesenh. - Selztal):

Dexheim-Südwest (Ein Ort westlich von Nierstein): Friedhof mit Leitungswasser direkt am Radweg.
Ivo Koch

Kein Wasser? – Mitnichten!

Für das Problem der Wasserbeschaffung auf Touren gibt es eine ganz einfache Lösung: In jedem noch so kleinen Dorf gibt es gewöhnlich einen Friedhof mit Wasserhähnen (damit die Grabpflanzen gegossen werden können). Diese

sind meist ausgeschildert und auf den meisten Karten auch eingezeichnet.

Jürgen Johann

■ Klein ANZEIGEN

Thule Fahrrad-Heckträger für zwei Räder zu verkaufen. Passend für Golf, Audi A3 und andere PKW. Neuwertig, Preis verhandelbar (Kaufpreis 250 Euro).
Tel. 0 61 73 - 60 67 39 (abends).

Suche Kinderanhänger, bevorzugt Markenfabrikat, in gutem Zustand gebraucht zu kaufen. Auch Einsitzer möglich. Tel. 069 - 97 78 56 10

Touren, Aktionen, Codierungen ...

in Frankfurt ...

- 09.09. **Feierabendtour Friedberger Warte**** 20 km, 18.30 Uhr Praunheim
- 10.09. **Lahntal u. Marburger Land****, Anmeldung 069 – 552191 bzw. Info@kunstgesellschaft.de
- 10.09. **Bieber**** 40 km, 14 Uhr Römerberg
- 11.09. **Hessenpark***** 60 km, 10 Uhr Römer und 10.45 Uhr Praunheim
- 18.09. **Limeshain***** 75 km, 10 Uhr Praunheim
- 18.09. **Kahl***** 65 km, 10 Uhr Römer
- 21.09. **Heusenstamm – Rückingen – Marköbel***** 85 km, 10 Uhr Römer
- 24.09. **Stadtrundfahrt für Neubürger und Neugierige*** 20 km, 14 Uhr Römer
- 25.09. **Stadtrundfahrt abseits der Hochhäuser-Architek-Tour**** 50 km, 11 Uhr Römer
- 25.09. **Ingelheim***** 70 km, 9 Uhr Höchst (dann zur S 1 nach Nied)
- 02.10. **Sossenheim*** 25 km, 13 Uhr Praunheim
- 02.10. **Mainz-Kastel***** 70 km, 9.30 Uhr Höchst
- 05.10. **Hassloch**** 60 km, 10 Uhr Römer
- 09.10. **Sternfahrt nach Hochheim **/***** 32 – 64 km, 11 Uhr Praunheim und Römer, 11.45 Uhr Höchst
- 09.10. **Bahai-Tempel***** 60 km, 10 Uhr Höchst
- 16.10. **Bad König***** 75 km, 9.30 Uhr Gerbermühle
- 19.10. **Babenhäuser***** 80 km, 10 Uhr Römer
- 06.11. **Otzberg***** 70 km, 9.30 Uhr Römer
- 13.11. **Bad Homburg zum Heiligen Grab***** 25 km, 13 Uhr Praunheim

- 20.11. **Überraschungstour**** 50 - 60 km, 10 Uhr Höchst
- 27.11. **Herbst-Mountainbike im Taunus****** 50 km, 10.30 Uhr Praunheim

... und anderswo

- 08.09. **Kasteler Brauhaus**** 50 km, 10 Uhr am Marktplatz in Hattersheim
- 10.09. **Radtouren für Jung und Alt *** 3 - 4 Stunden, 11 Uhr am Pijnackerplatz in Steinbach
- 11.09. **Von Limburg nach Hofheim***** 80 km, 8.30 Uhr am Busbahnhof in Hofheim
- 11.09. **Zum Kalkofen***/****** 100 km, 9.30 Uhr am Rathausplatz in Oberursel
- 11.09. **Große Runde um Hanau***** 80 km, 9 Uhr am Isenburger Schloss in Offenbach
- 18.09. **Kloster Engelthal***** 65 km, 10 Uhr Kurhaus in Bad Vilbel
- 23.09. **Kelterei Höhl in Hochstadt*** 30 km, 12 Uhr am Isenburger Schloss in Offenbach
- 25.09. **Seligenstadt***** 85 km, 9 Uhr an der U-Bahnstation Gonzenheim (Bad Homburg)
- 25.09. **Regionalpark**** 60 km, 10 Uhr Rathaus in Bad Soden
- 09.10. **Hochheim zur Weinprobe**** 45 km, 10 Uhr am Kurhaus in Bad Vilbel
- 09.10. **Sternfahrt nach Hochheim**/***** 80 km, 10 Uhr am Isenburger Schloss in Offenbach
- 09.10. **Hochheim zur Weinprobe ***/****** 50/100 km, 9.30 Uhr U-Bahnstation Gonzenheim (Hbg)
- 09.10. **Sternfahrt nach Hochheim**** 60 km, 11 Uhr am Wiesenbad in Eschborn
- 15.10. **Radtouren für Jung und Alt*** 3 – 4 Stunden, 11 Uhr am Pijnackerplatz in Steinbach
- 16.10. **Abradeln ??** km Tagestour, 10 Uhr am Rathausplatz in Oberursel

Touren im Herbst

Der Sommer geht langsam zu Ende. Die Tage werden wieder kürzer, unsere Touren gehen aber weiter. Da das Tourenprogramm für die Monate September, Oktober und November in diesem Jahr sehr umfangreich ist, habe ich auf eine erneute Darstellung bewusst verzichtet. Im Infoladen liegen noch wenige Exemplare aus, ansonsten sind die Fahrten ja auch alle im Internet unter www.adfc-frankfurt.de zu finden.

Nicht zu finden sind die jetzt wieder stattfindenden „Helltouren“: Diese Touren haben nichts mit dem Teufel zu tun, der Name kommt daher, dass sie im Hellen stattfinden und eigentlich eine inoffizielle Fortsetzung unserer Altkönigtouren darstellen. Wie diese starten die Helltouren mittwochs an der Praun-

heimer Brücke. Sie finden solange statt, wie man noch nach Feierabend zu einer Zeit starten kann, bei der man „im Hellen“ wieder zurück ist (um anschließend sein Helles oder Dunkles im bekannten Biergarten zu genießen). Danach werden die Helltouren von den Dunkelouren abgelöst.

Die Fahrten werden per E-Mail bekannt gemacht.

Wie bekommt man nun eine solche E-Mail? Einfach auf die Seite itmueller.info/mailman/listinfo/adfc gehen und Name und E-Mail Adresse angeben. Auf gleichem Wege kann man das Mailabonnement auch wieder aufheben.

Viel Spaß und vor allem sichere Fahrt in den Herbst wünscht

Jürgen Johann,
stv. Tourenreferent

Herbsttreffen der Tourenleiterinnen

Das diesjährige Herbsttreffen der Tourenleiterinnen findet statt am Donnerstag, 06.10.2005 um 19 Uhr im Bürgerhaus Bockenheim. Wir wollen schon mal zu fortgeschrittener „Saison“ die vergangenen Touren Revue passieren lassen und Erfahrungen austauschen. Was lief in der vergangenen Zeit gut, was weniger gut, was können wir besser machen...

Vielleicht finden wir schon mal ein Motto für den Rundschau-Tourensonntag 2006 und vielleicht auch eine Lösung für das Problem, dass sich Leute bei der Auswahl einer Tour hin und wieder verschät-

zen (Stichwort „Sterne und Nichtsterne“).

Daneben ist dieses Treffen auch die ideale Möglichkeit für Leute, die sich an der Arbeit der Touren AG beteiligen möchten. Neben dem bekannten Co-Leiten kann das auch eine Tätigkeit sein, die ganz losgelöst vom „Fahrgeschäft“ ist. Die Vorbereitung des im März erscheinenden Heftes erfordert nämlich eine ganze Reihe Tätigkeiten, dazu hat sich eine eigene Arbeitsgruppe gegründet, die sich sicher über Verstärkung freut.

Jürgen Johann,
stv. Tourenreferent

Individuell zu vereinbarende Codiertermine (Tel. 0176-29 37 87 14) in Frankfurt-Ginnheim, Nähe Ginnheimer Spargel. Codierungen werden auch in den Fahrradläden Per Pedale, Peters Radtreff und Storck durchgeführt.

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

TheDaTours

Rad- und Wanderreisen

Theda Bunje

Kelsterbacher Str. 27, 65795 Hattersheim

Tel. / Fax: (06145) 990 110

E-Mail: info@thedatours.de

Radreisen: 23.-26.09.05 An Jagst und Kocher
01.-04.10.05 Franken

Wochenendwanderungen: ab Oktober 2005:
Rhön, Rhein, Odenwald, Bergstrasse ...

www.thedatours.de