

FRANKFURT *aktuell*

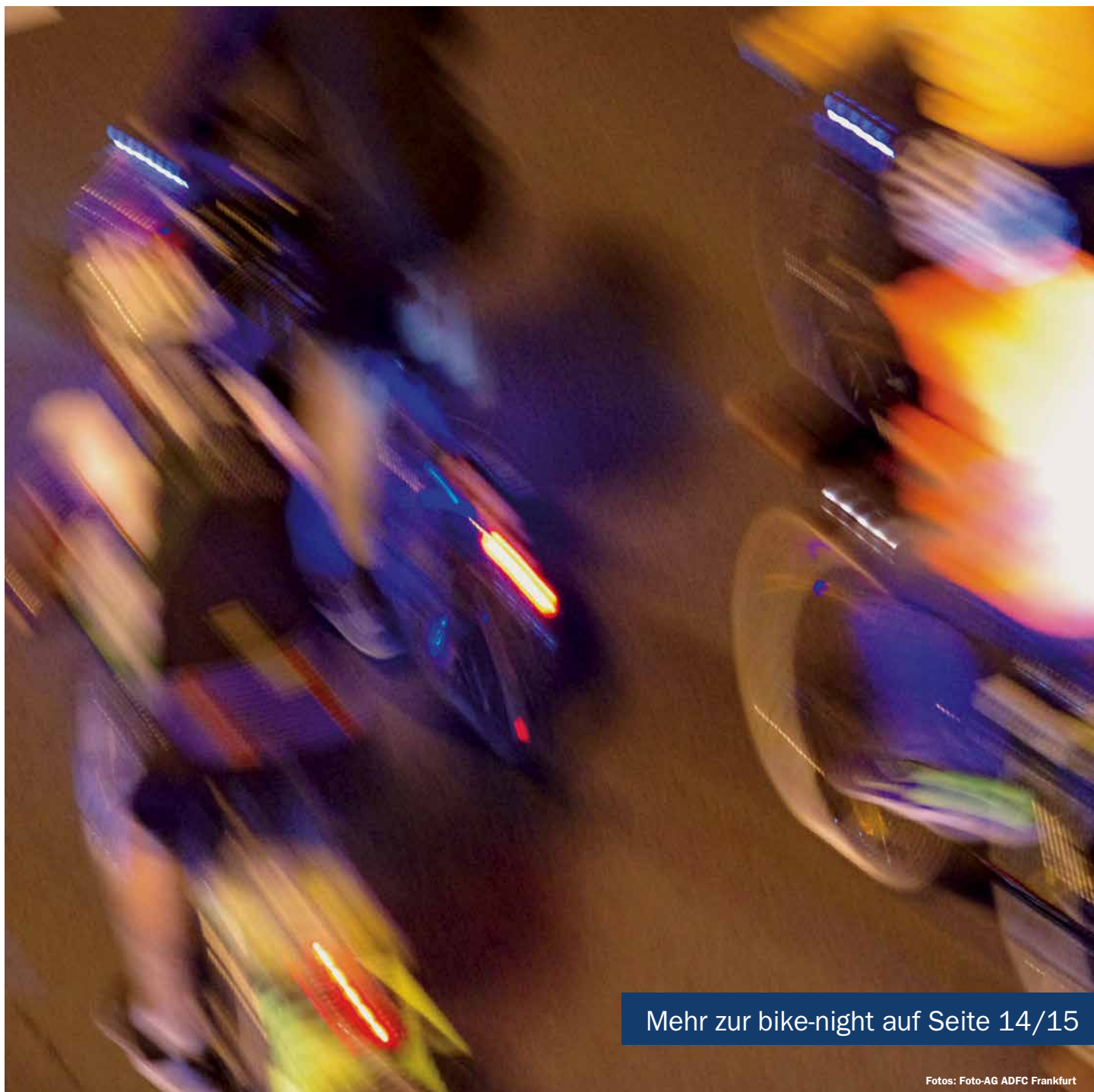
mit Regionalseiten **Bad Vilbel**, **Hochtaunuskreis**, **Main-Taunus-Kreis** und **Offenbach**



Nach Diesel- und Kartellskandal:

Die saubere Alternative stärken!

Radverkehr fördern – jetzt!



Mehr zur bike-night auf Seite 14/15

Fotos: Foto-AG ADFC Frankfurt

Jahrzehntelang wurden wir Radenthusiasten für unsere Forderungen nach einer Wende in der Verkehrspolitik belächelt. Inzwischen erhalten wir für unsere Arbeit ausdrücklich Anerkennung aus den Reihen der verantwortlichen Politiker: Frankfurts Verkehrsdezernent Klaus Oesterling, nicht als begeisterter Fahrradfahrer bekannt, jedoch in der Regel ohne Auto unterwegs und fleißiger Nutzer von Bus und Bahn, sprach bei der Eröffnung der ADFC bike-night vor rund 2.000 Radfahrenden. Dabei beließ er es nicht bei freundlichen Grüßen, sondern sprach konkret davon, dass ohne die gewaltige Zunahme des Fahrradverkehrs auf unseren Straßen die Atemluft in der Stadt noch viel schlechter wäre. Dass der Dezernent



dabei öffentlich großes Lob für die Arbeit des ADFC äußerte, braucht an dieser Stelle nicht verschwiegen zu werden.

Die gleiche Tendenz zeigt sich dem regelmäßigen Hörer des Deutschlandfunk. Dort gibt es kaum noch einen Beitrag zur zukünftigen Verkehrspolitik, in dem nicht hervorgehoben wird, dass der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsgeschehen erhöht werden müsse.

Es geht also inzwischen nicht nur um die Zukunft und die Planung, auch nicht nur um erwünschte Annehmlichkeiten für Radfahrer, die sowieso unterwegs sind, sondern es geht darum, dass die vielen Radfahrer jetzt schon einen bedeutenden Beitrag leisten für die Verbesserung der Lebensqualität aller Bürger.

Auf diese Wende in der öffentlichen Wahrnehmung des Radverkehrs habe ich ungefähr 30 Jahre lang gewartet. *Ingolf Biehuse*

Editorial

Die älteren unter euch, vor allem die Männer, werden sich erinnern: Es gab eine Wehrpflicht hierzulande, der man sich nur mit viel Mühe entziehen konnte. Eine der Möglichkeiten, den Militärdienst zu umgehen, bestand darin, sich zu einem langjährigen Engagement in einer Hilfsorganisation zu verpflichten. Wer schon als Jugendlicher in der Freiwilligen Feuerwehr, dem Technischen Hilfswerk oder beim Roten Kreuz aktiv war, musste dies zwölf weitere Jahre tun und war damit vom Wehrdienst befreit. Ich war in keiner dieser Organisationen aktiv, doch darüber hinaus erschien mir die Zeitspanne von zwölf Jahren unübersehbar und die Aussicht, an unzähligen Wochenenden Dienste ableisten zu müssen, keinesfalls eine günstige Alternative zu Wehr- oder Zivildienst.

Mit Ralf Paul, Leiter der Technik-AG des Frankfurter ADFC, sprach ich neulich über unsere Arbeit, er

bei den Technikern, ich in der Redaktion dieser Zeitschrift. Dass wir uns nie hatten vorstellen können, über Jahre hinweg mit solcher Regelmäßigkeit Vereinsarbeit zu betreiben, Verpflichtungen zu übernehmen, Termine einzuhalten, letztendlich das eigene Leben danach zu richten. „Irgendwann gehört diese Arbeit einfach dazu, zu unserem Leben“, meinte der Leiter der Technik-AG abschließend.

Die erste Ausgabe von Frankfurt aktuell, an der ich mitgearbeitet habe, war Heft 4/1997. Seitdem bin ich für das Layout dieser Zeitung verantwortlich und wurde, wie es in Vereinen so passiert, nach dem Wegzug des damaligen Chefredakteurs auf dessen Stuhl befördert. Nun stelle ich fest, dass ich vor 20 Jahren eine Tätigkeit übernommen habe, zu der ich mich nie und nimmer für solch einen langen Zeitraum verbindlich verpflichtet hätte, die mir aber bis heute Spaß

macht. Das geht nicht nur mir so im ADFC, das geht vielen von euch ebenso. „Irgendwann gehört diese Arbeit einfach zu unserem Leben“. Alfred Linder hat für seine Arbeit sogar den Bürgerpreis der Stadt Frankfurt erhalten (Seite 10).

In der Nacht vor der Bombenentschärfung, auf der Heimfahrt nach der *bike-night*, fiel mir auf: So könnten unsere Städte ohne Autos aussehen. Offensichtlich hatten viele Bewohner der Sperrzone die Stadt bereits verlassen, breite Lücken klaffen zwischen den verbliebenen Karossen. Die schmale Nordendstraße erscheint ohne einengendes Blech überraschend weitläufig und breit wie eine Flaniermeile. Vielleicht sollte man Parkplätze evakuieren – woanders gibt es mehr Platz dafür. Das müsste doch auch ohne Weltkriegsbombe möglich sein.

Aber auch die gehört zu unserem Leben. Gute Fahrt wünscht

Peter für das Redaktionsteam



Vorstand:

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

Schatzmeister: Helmut Lingat

ADFC Frankfurt am Main e.V. und Infoladen:

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

Öffnungszeiten:

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

Kontoverbindung:

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

IBAN

DE69 5019 0000 0077 1119 48

BIC (SWIFT-CODE)

FFVBDEFF

Arbeitsgruppen

AG Fotografie: Jörg Hofmann
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stadtteilgruppen:

Nord: Sigrid Hubert

Nordwest: Stephan Nickel

West: Klaus Konrad

Kontakte

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

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

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

Jörg Hofmann
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de
☎ 069/97 69 99 04

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

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

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

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

Susanne Neumann

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

Stephan Nickel

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

Ralf Paul

☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
☎ 061 92/95 17 617

Peter Sauer

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

Egon Schewitz

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

Gisela Schill

☎ 069/670 11 14

Klaus Schmidt-Montfort

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

Anne Wehr

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

Dieter Werner

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

Eckehard Wolf

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

Nach Diesel- und Kartellskandal:

Die richtigen Konsequenzen ziehen! Emissionsfreie Mobilität fördern!

Abgas-Emissionen, ob Stickoxid oder CO₂ oder was auch immer, kommen nun mal vom Betrieb von Verbrennungsmotoren und wer weniger Abgas einatmen will, muss dafür sorgen, dass weniger Motoren brummen. Natürlich kann man Dieselmotoren mit Ad-Blue-Harnstoffzumischung nachrüsten, man kann auch Dieselmotoren durch Ottomotoren substituieren (wahrscheinlich der momentane Markttrend im Privat-PKW-Bereich), was aber wieder zu höherem CO₂-Ausstoß führt, denn Benzin verbräutchen mengenmäßig mehr Kraftstoff. Elektroautos sind noch nicht in der Masse marktreif und für viele zu teuer, ihre Ökobilanz hat außerdem andere Schwächen.

Es beißt die Maus keinen Faden ab: Wer ernsthaft Emissionen verringern will, muss dafür sorgen, dass insgesamt weniger mit Verbrennungsmotoren gefahren wird, und das weniger dann auch langsamer, denn der Kraftstoffverbrauch pro Kilometer steigt nun mal mit der Geschwindigkeit.

Tempo runter

Das mit dem Tempo wäre einfach: Tempo 130 auf Autobahnen – die Franzosen und Italiener kommen damit bestens zurecht; Tempolimits für Klein-LKWs, denn die Sprinter, Crafter und Ducatos müssen nun wirklich nicht bis zum Anschlag geheizt werden; Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, Ausnahmen werden gesondert beschildert. Allein diese regulatorischen Maßnahmen, die nichts weiter als vernünftig sind und nichts kosten, würden die Emissionen – egal ob Diesel oder Benzin – schon massiv absenken.

Warentransport ist zu billig

Dann muss die Frage erlaubt sein, was das überproportionale Wachs-



Foto: ADFC

tum der Logistik eigentlich bringt. Natürlich schafft das Arbeitsplätze, aber das Hin- und Herfahren von Gütern nützt erst mal niemandem was. Ein Produkt entfaltet seinen Nutzen dann, wenn es beim Kunden ist. Ob es vorher 5 oder 500 Kilometer durch die Republik transportiert wurde, ist für den Kunden irrelevant. Wir haben in ganz Zentraleuropa seit Jahren ein eher langsames Wirtschaftswachstum, die verfügbaren Einkommen der Haushalte wachsen noch langsamer oder auch gar nicht, aber Logistik und Lieferdienste sind im Dauerstress und wachsen ständig, demnächst auch noch per Gigaliner. Muss das sein? Was kommt dabei raus, außer mehr Abgasen? Ist Transport vielleicht zu billig?

Vorbilder Niederlande und Dänemark

Und dann gibt es eben das emissionsfreie muskelkraftbetriebene Fahrrad, im Entfernungsbereich bis sechs Kilometer im Stadtverkehr ist es sogar schneller als das Auto, es macht noch nicht einmal Lärm, und die elektrisch unterstützte Variante ist ein Markttrenner und kommt ohne einen Cent Subvention aus. Wer wirklich Emissionen senken will, muss es den Menschen erleichtern, im Alltag aufs Fahrrad oder auf die Kombination Fahrrad-ÖPNV umzusteigen. Holland und Dänemark sind dafür die Vorbilder. Man muss nicht alles von dort imitieren, aber dort stimmt die Wertschätzung des Fahrrades als

ernstzunehmendes Verkehrsmittel. Das Fahrrad bekommt dort seinen angemessenen Anteil bei der Verteilung von Investitionen auf die Verkehrsträger. In Deutschland muss viel massiver in die Infrastruktur des Radverkehrs investiert werden, die Kommunen müssen dafür finanziell ausgestattet werden, und sie müssen sich selbst personell dafür aufstellen.

Holperpisten als Radwege

Nehmen wir nur einmal Frankfurt als Beispiel, Deutschlands fünftgrößte Stadt und im ADFC-Fahrradklimatest gar nicht mal schlecht platziert auf Platz 12 von 39 großen Städten: selbst hier gibt es viele wichtige Straßen mit Tempo 50 und ohne die geringste Fahrrad-Infrastruktur, noch nicht einmal in Form von weißen Fahrbahnmarkierungen (dazu genauer Frankfurt aktuell 2/2017 vom März d.J.). Wenn es eine Radverkehrs-Infrastruktur gibt, dann in rund der Hälfte der Fälle mindestens unkomfortabel (Holperpisten als Radwege) oder sogar gefährlich schlecht (schmale Rad- oder Schutzstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen zur Dooring-Zone parkender PKWs).

Das größte Plus Frankfurts für seine Radfahrer/-innen sind die vielen in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen, und das ist eigentlich keine Investition in Infrastruktur (ein paar Furten und Trenninseln, mehr brauchte es dafür nicht), sondern reine Verkehrsregelung mittels Markierung und Beschilderung. Aus den 90er Jahren gibt es immerhin 6 fertig gestellte Radrouten in den unterschiedlichsten Führungsformen, aber auch da gab es jedes Mal das Geschrei „Viel zu teuer, soviel Steuergeld für die paar Radfahrer“, sobald eine Baumaßnahme mal ernsthaft was kostete. Die letzte wirklich größere Baumaßnahme, der Hochkai-Radweg am südlichen Mainufer, stammt planerisch noch aus den 90er Jahren. Seitdem gibt es ►►

➤ im Wesentlichen Markierungslösungen, einige davon ganz pfiffig. Letztes Leuchtturmprojekt ist die Doppelstock-Abstellanlage an der Konstablerwache für 96 Fahrräder. Gute Sache, keine Frage, aber im niederländischen Utrecht baut man gerade eine für 12.000 Räder!

Der suburbane Raum

Nehmen wir die suburbane Vorstadtzone im Süden zwischen Frankfurt und Darmstadt, mit Flughafen, dicht beieinander liegenden mittleren Städten und großen Gewerbegebieten, jeder Menge Autobahnen, Schnellstraßen, Bahntrassen aller Art, das ganze im Kerosinnebel und unter dem Lärmteppich von vier Start- bzw. Landebahnen. Hier wohnen genau so viele Menschen wie in Frankfurt, und viele von ihnen würden gern mit dem Rad zur Arbeit fahren (zum Beispiel auch zum Flughafen), müssten das aber auf holprigen Waldwegen tun – asphaltierte allwettertaugliche Radwege gibt es nur ausnahmsweise. Der ADFC Dreieich musste vorletztes Jahr extra eine Demo veranstalten, um Kreis und Land dazu zu bringen, zwei benachbarte Städte mit einem Radweg zu verbinden. In dieser Region gilt bisher die Regel: einen neuen Flughafenterminal bauen wir ratzfatz (wir sind schließlich nicht in Berlin), aber ein paar Radwege oder gar ein Radschnellweg sind eine Mehrgenerationen-Aufgabe. Hier stimmt einfach die ganze Denke nicht!

Radland JETZT!

Zugegeben, dieser allgemein-verkehrspolitische Artikel hat nicht direkt etwas mit unserer Frankfurter Situation zu tun. Aber: Ende September ist Bundestagswahl, auch in Frankfurt gibt es zwei Wahlkreise, in denen Kandidaten um Direktmandate kämpfen. Der ADFC hat im Rahmen seiner bundesweiten Kampagne „Radland JETZT!“ einen Katalog von 10 bundespolitischen Forderungen erstellt (www.radland-jetzt.de). Es gibt im Wahlkampf sicher Gelegenheit, Kandidaten mal darauf abzuklopfen, ob sie sich als Abgeordnete künftig mit ADFC-Forderungen anfreunden können!

Bertram Giebeler

Mehr Klarheit am Hauptfriedhof: Aus Schutzstreifen wurde Radstreifen

Die Situation an der Eckenheimer Landstraße stadteinwärts im Bereich der U5-Haltestelle Hauptfriedhof war seit den Umbaumaßnahmen vor zwei Jahren unbefriedigend; der Schutzstreifen wurde von vielen nicht verstanden, manche Radfahrer benutzten stattdessen den Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Autos – so ziemlich das falsche was man machen kann –, wieder andere wichen auf den Bürgersteig aus, Autofahrer standen irritiert vor der Frage: überholen oder hinter dem Radfahrer herfahren ohne zu drängeln.



Neue Klarheit an der Eckenheimer: Ein Radstreifen statt eines Schutzstreifens. Der darf ganz einfach nicht überfahren werden, und das wird auch verstanden – von Radfahrern und Autofahrern. Foto: Bertram Giebeler

Nachdem auch durch Videoanalysen klar wurde, dass gut die Hälfte der Radfahrer und auch viele Autofahrer mit der Situation nicht wie beabsichtigt umgingen, entschloss man sich zur Ummarkierung. Jetzt ist dort Klarheit: der Autoverkehr hat definitiv nur eine (knappe) Fahrspur. Rechts davon ist ein breiter Strich, der den durch ausreichend Piktogramme klar als solchen erkennbaren Radstreifen eingrenzt und nicht überfahren werden darf. Autofahrer müssen jetzt ihr fahrrädisches Können aufblitzen lassen, indem sie relativ eng an der hohen Wand der U5-Haltestelle entlangfahren – für manche eine Herausforderung, ähnlich einem

Überholmanöver im Baustellenbereich auf der Autobahn.

Eine erste Beobachtung am Montag nach Fertigstellung der Markierung zeigte, dass die Situation sich deutlich verbesserte: In einem Zeitraum von 20 Minuten gegen 9 Uhr morgens nutzten alle (!) Radfahrer/-innen den Radstreifen, niemand befuhr mehr den Sicherheitstrennstreifen, nur einer den Bürgersteig. Alle Autofahrer hielten sich brav links vom Radstreifen, auch Lastwagen und SUVs.

Streng genommen ist die Situation immer noch zu eng. Einen Sicherheitsabstand von 1,50 Metern hat der Radfahrer, der mittig auf dem Radstreifen fährt, weder

nach links zu den fahrenden PKWs noch nach rechts zu den parkenden PKWs. Dies ist zum einen der Sondersituation mit der U5-Haltestelle geschuldet, zum anderen der Tatsache, dass zum Zeitpunkt der Planungen der gesamten Umbaumaßnahme vor einigen Jahren niemand den Mut hatte, die Notwendigkeit der Parkplätze dort in Frage zu stellen, obwohl es in unmittelbarer Nähe jede Menge Parkraum gibt. Künftig muss bei derartigen Engstellen die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs Vorrang haben. Geparkt werden kann auch ein Stück weiter, ein paar Schritte zu Fuß sind immer gut für Herz und Kreislauf.

Bertram Giebeler

Stadtradeln: ADFC-Team sucht Zuwachs

Der ADFC-Frankfurt nimmt auch in diesem Jahr wieder an der Aktion STADTRADELN teil. Gera delt wird vom 1. bis 21. September und es zählen alle in diesem Zeitraum geradelten Kilometer.

Beim STADTRADELN geht es um Spaß am und beim Fahrradfahren, aber vor allem darum, möglichst viele Menschen für das Umsteigen auf das Fahrrad im Alltag zu gewinnen. Gesucht werden die fahrradaktivsten Teams und Radler/-innen, die während der dreiwöchigen Aktionsphase die klimafreundlich zurückgelegten Kilometer über die STADTRADELAPP oder den Online-Radelkalender einbuchen. Im vergangenen Jahr legte das Team des ADFC mit 49 Teilnehmern beachtenswerte 17.839 km zurück und

erreichte damit in Frankfurt den 4. Platz. Das können und wollen wir 2017 überbieten!!!

Daher bitten wir um radelnden Zuwachs (Registrierung unter STADTRADELN.de, Kommune: Frankfurt am Main, Team: ADFC-Team Frankfurt). Eine Anmeldung während der 21-tägigen Aktionsphase ist jederzeit möglich, die gefahrenen Kilometer können noch bis 7 Tage nach Aktionsende eingetragen werden. Alle sind willkommen, egal ob Groß oder Klein, ob Vielfahrer oder Couch-Potato. Gezählt wird jeder in diesem Zeitraum gefahrene Kilometer.

Wir wünschen allen Teilnehmern eine gute und unfallfreie Fahrt und viel Spaß beim Stadtradeln!

Christiane Beckort (ADFC-Team-Kapitänin)

Aufwertung für die Konstablerwache

Anerkennung für den ADFC bei der Eröffnung des ersten öffentlichen Doppelstock-Fahrradabstellanlage in Frankfurt

Wenn das Wetter nicht ohnehin zu einem Fahrradausflug eingeladen hätte, dann wäre es vielleicht nicht ganz so fröhlich zugegangen bei der Eröffnungsfeier an der Konstablerwache am 7. August. So aber bestand das einzige Problem darin, sein Fahrrad diebstahlsicher abzustellen, denn der neue überdachte Doppelstockparkplatz für 96 Fahrräder war noch durch rotweißes Flatterband abgesperrt und an einer Stelle durch eine breite rote Schleife.

Unter zwei Sonnenschirmen gab es kalte Getränke und Brezeln. Etliche Prominenz aus Behörden und Politik war gekommen, Pressevertreter, Fotografen, der Geschäftsführer der Firma „Orion“, von der die Anlage gebaut wurde, und natürlich war auch der ADFC gut vertreten. Ein metallenes Rednerpult war aufgestellt, an dem sich Oberbürgermeister Peter Feldmann und Verkehrsdezernent Klaus Oesterling abwechselten. Beide hoben die Bedeutung des ADFC beim Zustandekommen der neuen Fahrradabstellanlage hervor. In einem einzigen Satz ließ sich viel Lob für unseren Verein und für die Verwaltung unterbringen: Im Dezember 2016 habe Bertram Giebeler den Standort für diese Art von Abstellanlagen vorgeschlagen und bereits wenige Monate später ist alles genehmigt und gebaut. Dem Bauzaun, der vorher hier so lange gestanden hatte, bis sich niemand mehr erinnern konnte, wofür er überhaupt mal errichtet worden war, trauerte niemand hinterher, auch nicht den Müllcontainern drum herum. Oesterling hatte hier nach seinen Worten eines Nachts das Familienleben von Ratten beobachten können.

Beide Redner hoben hervor, wie wichtig der Radverkehr bei der Lösung der innerstädtischen Verkehrs- und Klimaprobleme sei. Feldmann bedankte sich ausdrücklich bei den Radfahrern, die täglich auch an ungemütlichen Stellen und unter widrigen Bedingungen unterwegs seien. Er hob die wichtige Rolle des ADFC hervor, der Druck mache, damit es voran ginge mit dem Fahrradverkehr. Jetzt wird der Radfahrer auch schon mit



Noch etwas ungewohnt: Oberbürgermeister Peter Feldmann und Verkehrsdezernent Klaus Oesterling beim gemeinsamen Versuch, das Velo des Dezernenten in die Höhe zu liften

Foto: Eckehard Wolf

einem Dieselmotor verglichen, aber es stimmt, was Oberbürgermeister Feldmann sagte: Beim Radfahren wird kein NOx produziert. Dem Fahrrad steht also noch eine große Zukunft bevor, das wurde deutlich. Dazu gehören nicht nur sichere Verkehrswege und Abstellmöglichkeiten, sondern auch ganz offensichtlich der vermehrte Einsatz von Leihfahrrädern.

Oesterling kündigte weitere doppelstöckige Fahrradabstellanlagen an, auch an Stellen, an denen man bisher nur zu ebener Erde sein Fahrrad parken könne. Die Kosten für die Errichtung dieser Anlage, es

handelt sich um drei Einheiten zu je 32 Stellplätzen, betragen einschließlich der Fundamente 49.000 Euro. So steht es in der offiziellen Pressemitteilung.

Nach den vielen Worten, die viel politisches Handeln versprochen, kam der handwerkliche Teil für die beiden Festredner. Das rote Band wurde von beiden in mehrere Teile zerschnitten, bis jeder Fotograf auf seine Kosten gekommen war. Dann brachten beide gemeinsam das Pedelec, mit dem Klaus Oesterling gekommen war, auf einen Standplatz in der oberen Reihe. Dazu mussten sie erst einmal eine

der oberen Schienen herunter drücken, was mit Hilfe von zwei Griffen nicht wirklich schwierig ist. Auch das Einstellen und Anheben des Pedelecs gelang ohne Probleme.

Gewöhnungsbedürftig ist natürlich die aufzuwendende Kraft. Zwei Gasdruckfedern drücken jeweils eine Schiene nach oben. Das hilft beim Anheben, erschwert aber natürlich das Absenken der leeren Schiene. Es soll für Fahrräder und Pedelecs bis 25 kg funktionieren. Vorne und hinten ist ein Bügel, der auch einen gewissen seitlichen Halt gibt. Wichtig ist aber trotzdem, das Fahrrad gut anzuschließen, damit es nicht herunter purzelt.

Die neue Abstellanlage ist nicht nur praktisch und in ihrer funktionalen Edelstahlkonstruktion eine Aufwertung für das Erscheinungsbild eines zentralen Platzes der Stadt Frankfurt, sondern sie setzt auch ein deutliches Zeichen. An dieser Stelle kommen täglich viele Menschen vorbei und je mehr Fahrräder sie hier sehen, desto deutlicher prägt sich ihnen ein, dass man nicht nur mit dem Rad bis ins Zentrum gelangen kann, sondern dass man es auch sicher unterstellen kann, um ins Büro zu gehen, ein Café oder ein Geschäft zu besuchen, in die S-Bahn zu steigen oder was auch immer zu erledigen.

Ingolf Biehuse



Noch reichlich Platz für Fahrräder: Die neue Doppelstock-Abstellanlage an der Konstablerwache

Foto: Peter Sauer



Innenstadt Man dachte bisher, eine Absperrung sei eine Sperre, die eine Durchfahrt verhindern soll. Gegenüber dem Eschenheimer Turm wird allerdings nicht ganz klar, wer welche Absperrung und welchen Bauzaun nicht durchbrechen darf. Deshalb umfahren die meisten die Sperre einfach. Die anderen umgehen sie.

Foto: ps



Europaviertel Erst Fußweg, dann provisorischer Radweg, nun Baustelle – an der Europaallee treten Markierer, Sprayer, Absperrer und Stadtbahnbauer in einen edlen Wettstreit um die letzten verbleibenden Freiflächen. Die Absperrer scheinen aktuell die Oberhand zu behalten im täglich neu entbrennenden Kampf.

Foto: ps

(nicht nur) Frankfurter gemischte Fundsachen



Sachsenhausen Richtig: Ein Fahrrad ohne Vorderrad verliert an Wert, es taugt nicht mehr zu der ihm zugeordneten Art der Fortbewegung. Aber es gleich in den Main schmeißen? Vorsichtshalber noch einen Anker hinterher werfen? Damit es nicht abtreiben kann im reißenden Strom, man es zu einem späteren Zeitpunkt wieder heraus holen kann? So ist es dann ja offensichtlich auch gekommen.

Foto: ps



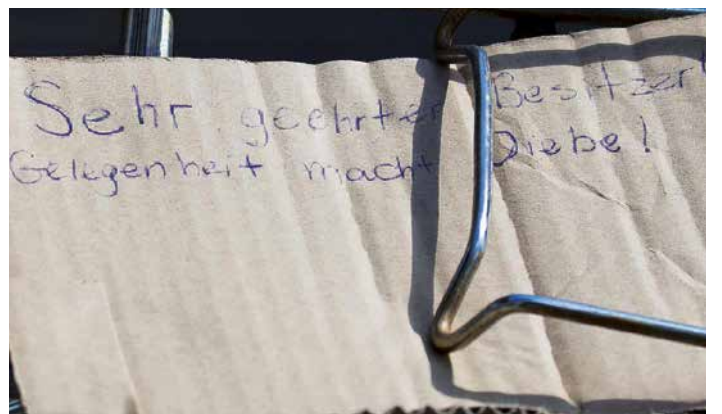
Europaviertel Wer will, dass Rad fahrende auf dem Trottoir fahren, leitet sie durch gelbe Markierungen dorthin. Wer außerdem will, dass Rad fahrende sich entgegen der Fahrtrichtung auf dem linksseitigen Trottoir bewegen, weist dies durch das blaue Schild an. Wem dann noch einfällt, dass dies eventuell keine ganz so gute Idee sein könnte, bittet um langsame Fahrweise. Wie vor kurzem noch in der Europaallee.

Foto: ps



Offenbach Rund zehn Prozent des Werts eines Fahrrades solle man in diebstahlsichere Schlösser stecken, heißt es in der Branche. In Offenbachs Kaiserstraße hat dies jemand offensichtlich gründlich missverstanden, hier liegt der Wert der Schlösser-Kollektion erheblich über der des Fahrrades.

Foto: Dettlev Dieckhöfer



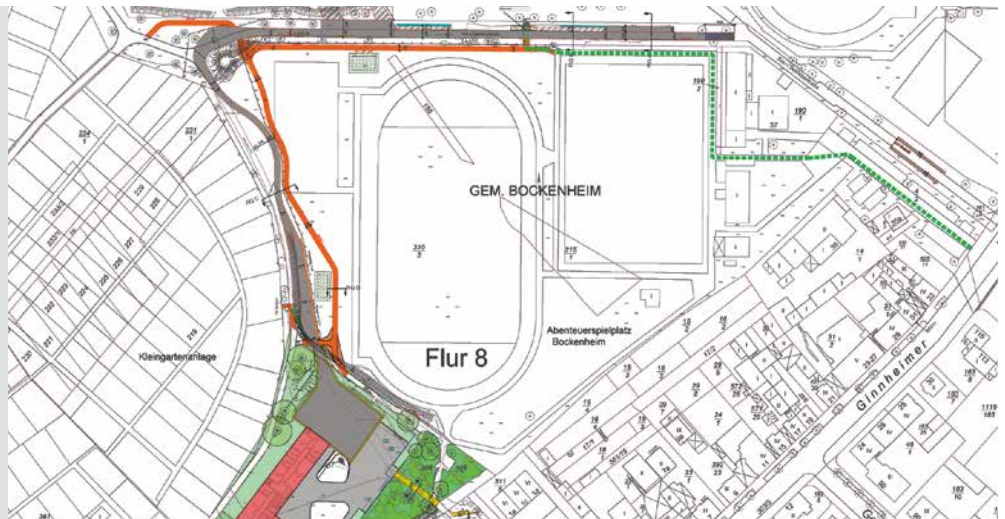
Bockenheim Ein älteres Herrenrad, leicht ramponiert aber fahrtüchtig, steht unabgeschlossen am Wegesrand. Das fiel einer vorübergehenden Passantin auf. Doch statt nun die Gelegenheit zu nutzen und zur Diebin zu werden, zückte sie Pappkarton und Kugelschreiber und hinterließ eine Nachricht. Vorbildlich!

Foto: Jörg Hofmann

Was lange währt, wird endlich gut...

oder „steter Tropfen höhlt den Stein...“

Quelle: Hochbauamt der Stadt Frankfurt am Main



Schon mehrmals wurde hier über den vor allem nach Regentagen unmöglichen Zustand der Hauptverbindung zwischen Bockenheim und Hausen/Praunheim in der Nähe der Sportfabrik berichtet. Ich hatte diesen Zustand mehrmals beim Radfahrbüro Frankfurt und den zuständigen Behörden reklamiert, auch Bertram Giebler, unser verkehrspolitischer Sprecher war involviert. Nun tut sich was, wie „radfahren-ffm“ vor kurzem (hier leicht gekürzt) berichtet hat:

Matschfrei nach Bockenheim

Bis Anfang 2018 wird in Bockenheim westlich der Ginnheimer Straße eine wichtige Radverbindung Richtung Hausen und Praunheim verbessert. Die Gelegenheit dazu ergab sich im Zuge von Baumaßnahmen für eine Schulauslagerung.

Zwischen Hausen, Praunheim und Heddenheim einerseits und dem nördlichen Bockenheim andererseits besteht im Grunde bereits eine gute und direkte Radverbindung. Die Schlüsselstelle führt in

Bockenheim an der Ginnheimer Straße auf Höhe der Sophienstraße (im Bereich der Frankfurter Turn- und Sportgemeinschaft FTG – „Sportfabrik“) durch eine Grünanlage in Richtung Main-Weser-Bahnlinie. Das Problem: Die kaum befestigten Wege in der Grünanlage sind in einem beklagenswerten Zustand und verwandeln sich nach jedem Regenschauer in eine pfützenreiche, teils schlammige Piste. Besonders im Winterhalbjahr mutet die Strecke ihren Nutzern einiges zu.

Im Zuge der zeitweiligen Auslagerung der Bockenheimer Franckeschule auf den Tennenplatz nahe der „Sportfabrik“ ergibt sich die Chance, die dortigen Wege dauerhaft aufzuwerten: So legt das Hochbauamt ab August 2017 zunächst eine Bau- und Betriebsstraße an, um die Container-Schule errichten zu können. Parallel zur Baustraße entsteht ein wassergebundener Geh- und Radweg, der während der Baumaßnahmen für die Schulauslagerung genutzt werden kann und später wieder beseitigt wird.



Demnächst matschfrei unterwegs zwischen Bockenheim und Hausen

Foto: Jürgen Johann

Ursprünglich war vorgesehen, die Baustraße nach Abschluss der Schulauslagerung komplett zurückzubauen. „Doch die Baustraße kann mit einer anderen, später aufgetragenen hellbeigen Asphaltdecke, wie sie vom Niddauerweg bekannt ist, bestehen bleiben – und so die Radverbindung zwischen Bockenheim und Hausen dauerhaft verbessern. Auf diese Lösung haben sich das Verkehrsdezernat und die Untere Naturschutzbehörde verständigt“, erläutert Jan Anandjick vom Radfahrbüro.

Für die Verbesserung der Radverbindung wird zudem ein kurzer Abschnitt nordöstlich des entstehenden Schulgeländes gepflastert. Auch hier kann künftig also matschfrei geradelt werden. Im Gegensatz zu einer aufwändigen Asphaltierung schont die Pflasterung aber das Wurzelwerk des wertvollen Baumbestands in diesem Bereich. Von der Verbesserung der Wegeoberflächen werden die Radler voraussichtlich ab Januar 2018 profitieren können.

Bis es soweit ist, müssen Radfahrer und Fußgänger mit vorübergehenden Sperrungen und Umleitungen rechnen. Die Projektleitung wirbt hierfür um Verständnis. Im Interesse ihrer eigenen Sicherheit werden die Bürger/-innen gebeten, diese Umleitungen zu respektieren.

Falls Rad Fahrende trotzdem auf Behinderungen oder Unklarheiten bei der Wegführung stoßen, empfiehlt das Radfahrbüro, von der betreffenden Stelle ein Foto zu machen und diese über www.meldeplattform-radverkehr zu melden.

Jürgen Johann

Erste Hilfe am Messekreisel

Wer dem Twitterkanal des ADFC Frankfurt folgt, hat es längst erfahren: An der Theodor-Heuss-Allee, direkt gegenüber der Festhalle, bietet eine öffentlich zugängliche Fahrrad-Reparatur-Station der ING-DiBa Bank kostenlos Hilfe zur Selbsthilfe. Luftpumpe mit Manometer, Werkzeuge, die mit Stahlseilen vor versehentlicher Mitnahme

gesichert sind und Reifenheber sind vorhanden, Flicker und Vulkanisiermittel gibt es am Empfang der Bank (zu deren Geschäftszeiten). Zwei stabile Bügel lassen die kleine Werkstatt sogar zu einem echten Montageständer werden.

Etwas gewöhnungsbedürftig ist der Standort der Säule am Rande des tobenden Verkehrs rund um

den Messekreisel. Doch alles wäre bestens, wenn nicht geparkte Motorräder den Zugang zur Luftpumpe erschwerten, so dass man etwas Mühe hat, die Hilfe zur Selbsthilfe in Anspruch zu nehmen. Wir hoffen trotzdem, dass hier vielen Radfahrern geholfen werden kann. Lobenswert ist das Projekt in jedem Fall. (ps)



Foto: ps

TERMINE

Mo.	11.09.	F	Foto-AG
Di.	12.09.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Sa.	16.09.		PARK(ing) Day
Sa.	16.09.		Ehrenamtsmesse im Römer
So.	17.09.		Woche der Mobilität/Codieraktion am alten Flugplatz Bonames
Mo.	18.09.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	20.09.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	21.09.	N	Radlertreff im Norden
Fr.	29.09.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	02.10.	F	Foto-AG
Mi.	04.10.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Mo.	09.10.	VS	Vorstandssitzung
Di.	10.10.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	18.10.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	19.10.	N	Radlertreff im Norden
Fr.	27.10.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Fr.	27.10.		Tag der offenen Tür der Stadt Frankfurt mit Codieraktion auf dem Römerberg
Sa.	28.10.		
Mo.	30.10.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	01.11.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Mo.	06.11.	F	Foto-AG
Di.	14.11.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	15.11.	V	AG Verkehr Plenum

TREFFPUNKTE

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

REPARATUR-WORKSHOPS

Motto: Hilfe zur Selbsthilfe. Praktisches Werkstatt-Angebot für Leute, die unter fachlicher Anleitung lernen wollen, ihr Fahrrad selbst zu reparieren und zu warten sowie für erfahrene Schrauber/-innen, denen das Werkzeug fehlt. Die Teilnahme ist kostenlos.

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
23.09.	Michael Genthner	15 24 39 81
14.10.	Klaus Schmidt-Montfort	51 30 52
04.11.	Christof Beschorner	51 79 88

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

LINKSVERKEHR



Das wäre sowieso knapp geworden, aber man kann gar nicht so dumm denken, wie manchmal gefahren wird. Offensichtlich auch bei Linksverkehr, wenn man dem Busbetreiber im schottischen Edinburgh Glauben schenken kann.

Foto: Peter Sauer

MEHR TERMINE

PARK(ing) Day

Nach dem Erfolg im letzten Jahr findet am 16. September wieder ein PARK(ing) Day statt. Einen ganzen Tag lang wird der ADFC einen Autostellplatz in eine Parklandschaft verwandeln und damit zeigen, was man mit der wertvollen Fläche mitten in der Stadt ganz ohne Auto machen kann. Neben dem ADFC werden sich am PARK(ing) Day Greenpeace Frankfurt, klimattac FFM, Sachen auf Rädern, Transition Town Frankfurt und der VCD Hessen beteiligen. Kleine Parks entstehen auf (Autoabstell-) Flächen in der Bleidenstraße zwischen Friedrich-Stoltze-Platz und Liebfrauenstraße. Kommet zu Hauf und schaut euch an, wie eine Straße aussehen kann, wenn sie nicht als Autoparkplatz missbraucht wird.

PARK(ing) Day, Samstag, 16. September, 10–17 Uhr

Critical Mass

Treffpunkt: Alte Oper immer am ersten Sonntag im Monat um 14 Uhr sowie am darauffolgenden Freitag um 19 Uhr. **Nächste Termine: Sonntag, 1. Okt., 14 Uhr; Freitag, 6. Okt., 19 Uhr.**

Codierungen

Freitags von 16–18 Uhr in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 nach Voranmeldung bei Dieter Werner, Tel. 0152-51 46 42 89.

Kosten: 13,00 € / 8,00 € für ADFC-Mitglieder. Weitere aktuelle Termine unter www.adfc-hessen.de/codiertermine.

Codierungen werden auch vom Fahrradladen Per Pedale durchgeführt.

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 6/2017:
Dienstag, 24. Oktober 2017

Frankfurter Bürgerpreis für Alfred Linder

Im Kaisersaal des Römer wurde Alfred Linder am 26. Juli mit dem Frankfurter Bürgerpreis 2017 für die Kategorie Lebenswerk ausgezeichnet. Die Stadt Frankfurt und die Stiftung der Frankfurter Sparkasse würdigen mit dem Bürgerpreis ehrenamtlich Tätige aus Frankfurt und Umgebung.

Alfred ist 1991 in den ADFC eingetreten und war bereits 1993 Mitglied im Kreisvorstand Frankfurt, das er bis 1996 blieb. Er war Chefredakteur von „Frankfurt aktuell“. 15 Jahre lang hat er zahlreiche Touren geleitet, nicht nur die legendären Sternfahrten am Karfreitag zur Basilika in Ilbenstadt mit bis zu 350 Teilnehmern.

Die AG „Klaunix“ hat Alfred gegründet und 21 Jahre lang geleitet. Seine wichtigste Leistung für den ADFC und den Fahrradverkehr ist sicherlich sein Engagement für die Fahrradcodierung als Diebstahlprävention. Man kann sich kaum noch vorstellen, welche Schwierigkeiten es dabei am Anfang gab. Nicht jeder sieht es gerne, wenn sein nagelneues Fahrrad angekratzt wird, nur um es zu kennzeichnen. Man braucht für diese Aufgabe nicht nur ein Codiergerät, sondern vor allem die Straßencodes. Weil es aber viele Neubauviertel gibt mit Straßen, die es vor



Alfred Linder nahm die Auszeichnung aus den Händen von Peter Feldmann (Oberbürgermeister) und Robert Restani (Vorstand der Frankfurter Sparkasse) entgegen

Foto: Jochen Kratschmer.

kurzem noch gar nicht gab, müssen diese Codelisten ständig aktualisiert und auch einheitlich verwendet werden. Für den Erfolg ist es gleichgültig, ob der ADFC die Listen der Polizei verwendet oder umgekehrt, aber einheitlich müssen sie sein und verfügbar, im ganzen Land. Aus dem bescheidenen lokalen Anfang in Frankfurt mit einem einzigen Codiergerät ist längst eine bundesweite Aktion geworden. Es gibt spektakuläre Fälle, in denen ganze Lagerbestände an gestohlenen Fahrrädern aufgespürt wurden, aber fast nur die codierten Fahrräder ihren rechtmä-

gen Eigentümern zurückgegeben werden konnten. Der Hauptnutzen liegt aber darin, dass codierte Fahrräder für Hehler einen geringeren Marktwert haben als uncodierte, so dass Diebe lieber die Finger von diesen Rädern lassen. Nicht zuletzt sind die Codierungen zu bedeutenden Einnahmequellen für den ADFC geworden, die dann wiederum andere gemeinnützige Aktivitäten ermöglichen.

Auch die Geschichte von „Frankfurt aktuell“ zeigt, dass Alfred nicht nur hart arbeiten, planen und organisieren kann, sondern auch rechnen. Wegen der hohen Porto-

kosten für den Heftversand wurden ursprünglich nur Mitglieder beliefert, die sich bewusst dazu angemeldet hatten. Alfred erdachte die kostenlose Auslieferung durch Ehrenamtliche, die enorme Versandkosten sparte und dadurch eine Erhöhung der Auflage und eine Verteilung an alle Mitglieder ermöglichte. Diese Rechnung ging natürlich nur auf, weil Alfred sich ein ausgeklügeltes System mit Unterverteilern und handhabbar zugeschnittenen Verteilbezirken ausgedacht hatte. Vor allem aber kümmernte er sich jahrelang selbst darum, das gesamte Räderwerk der Verteilung in Gang zu halten. Der Erfolg hat ihm, allen Skeptikern zum Trotz, mittlerweile längst Recht gegeben.

Zu einem gelungenen Lebenswerk gehört auch, für Nachfolger zu sorgen und sich trotzdem selbst nicht ganz überflüssig zu machen. Beides ist Alfred Linder gelungen. Schrittweise hat er in den letzten Jahren Tätigkeiten an verschiedene Hände weitergereicht. Jetzt kann er sich auf grundlegende Planungsarbeit für Codiersysteme konzentrieren, auf die Digitalisierung historischer Dokumente, auf Übersetzungen und auf alles andere, was neben dem Radfahren noch interessant ist.

Ingolf Biehuse

Nordwest-Stammtisch reaktiviert

Nachdem Alfred Linder im letzten Sommer die Organisation des Nordwest-Stammtisches nach mehr als zwanzig verdienstvollen Jahren hatte aufgeben müssen, versuchte ich auf Anregung Egon Schewitz' hin, diese früher so gesellige Runde wiederaufleben zu lassen.

Und so lud ich den von Alfred übernommenen – mehr oder weniger harten – Kern Ende April zur ersten Neuauflage ein. Wir einigten uns dann darauf, Ort und Zeit dieser Treffen vorerst beizubehalten: am letzten Freitag jeden Monats in der Kleingarten-Gaststätte Ginnheimer Höhe am Diebsgrundweg. Geplaudert wird dabei über Alles, was die Nordwestler gerade



Gesellige Runde in der „Ginnheimer Höhe“: Der Stammtisch der ADFC-Stadtteilgruppe Nordwest

Foto: Klaus Schmidt-Montfort

bewegt, wobei Themen rund um das Fahrrad naturgemäß einen Schwerpunkt bilden.

Demnächst könnte sich vielleicht eine intensivere Erörterung über ein aktuelles kommunalpoli-

tisches Problem lohnen: die Ziel- und Nutzungskonflikte bei der Planung für die wachsende Stadt, wozu uns der Magistrat mit der heftig umstrittenen Ausweisung eines riesigen neuen Baugebietes

beiderseits der Autobahn 5 zwischen Praunheim, Niederursel und Steinbach soeben eine Steilvorlage geliefert hat. So führen die gewohnten Strecken der ADFC-Touren von der Praunheimer Brücke aus ins Umland genau durch dieses Gebiet.

Die früher im Sommer angebotenen gemeinsamen Touren vor der Einkehr finden derzeit nicht statt, können aber bei Interesse wiederaufgenommen werden, sofern sich hierfür ein Führer findet. Ein kleiner Nachteil bei diesen ansonsten beliebten Fahrten war der Zwang zur Pünktlichkeit, womit einige, zuvörderst der Verfasser dieser Zeilen, so ihre Probleme hatten ...

Stephan Nickel

Die Spur der Steine

Unterhaltung am Ende der Tour:
Ingolf: Stellt euch doch einmal zu einem Gruppenfoto auf. Du schreibst doch sicher einen Bericht über die Tour, Günter?

Günter: Nein, das hatte ich eigentlich nicht vor. Das wären dann zu viele Artikel von mir hintereinander.

Nach einer Tour mit 18 interessierten Teilnehmenden und einem gemütlichen Ausklang während der Schlusseinkehr im Jahnvolk-Biergarten hatte ich dann doch noch Lust auf eine Nachlese:

Im vergangenen Jahr erschien ein Buch der „Initiative Stolpersteine Frankfurt am Main“ mit beinahe gleichlautendem Titel. Ich besorgte mir das Buch. Beim Lesen kam mir bald die Idee, aus der Vielzahl der beschriebenen Schicksale der von den Nationalsozialisten ermordeten Menschen eine kleine Auswahl zu einer Fahrradtour auszuwählen. Die Idee fand ihren Niederschlag im ADFC-Tourenprogramm 2017, der Termin wurde mit 15. Juli 2017 festgelegt. Das Wetter für die rund 17 km lange Tour mit vielen Stopps war ideal. Sonne und Wolken wechselten

sich ab und es war nicht zu heiß. Schwierig wurde der Start am Römer. Am gleichen Tag fand der Umzug des Christopher Street Day (CSD) statt. Bei Terminplanung war uns das nicht bekannt. Für den Umzug waren in der Innenstadt viele Straßen abgeriegelt. Durch weiträumige Umfahrung konnte ich den Treffpunkt am Römer noch rechtzeitig erreichen. Die Co-Tourenleiterin hatte das Glück nicht. Trotz dieser Verkehrseinschränkung fanden sich 18 Teilnehmer/-innen zu der Tour ein. Heinrich und Thomas erklärten sich spontan bereit, als Co-

Tourenleiter das Ende der Fahrradgruppe zu sichern. Nach einigen Punkten in der Innenstadt und dem Besuch der Gedenkstätte Börneplatz fuhren wir nach Norden. Von Stolperstein zu Stolperstein fuhren wir über das Holzhausenviertel, Dornbusch bis ins Dichterviertel. An 24 Stellen wurde Halt gemacht und kurz über die jeweiligen Schicksale berichtet. Es war eine schwere Kost. Denn hier wurden die Gräueltaten der Nationalsozialisten nicht hinter großen, anonymen Zahlen versteckt. Bei jedem Stolperstein wurde ein Mensch und dessen

Schwere Kost: Tourenleiter Günter Tatar (unverkennbar mit Tropenhelm) informiert über die Schicksale, die sich hinter den Stolpersteinen verbergen Foto: Ingolf Blehusen



alltäglichen Umfeld geschildert. Und dann die Zeit zwischen 1933 und 1945, die alles veränderte. So entstand Stein für Stein ein Mosaik des Unfassbaren mit einigen wenigen Tupfern der Hoffnung und Hilfsbereitschaft.

Das Interesse an den Informationen war groß. Und durch die Mischung aus „Geschichte erfahren“ und Radfahren blieb die Stimmung der Gruppe im Gleichgewicht. Bei über 1.000 in Frankfurt verlegten Stolpersteinen könnte es im nächsten Jahr eine Fortsetzung geben. Das meint

Günter Tatar

Der Mandant steht im Mittelpunkt unseres Handelns.

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

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



Wiegand | Striether | Hofmann
Rechtsanwälte und Notar

Zur Nachahmung empfohlen:

Betriebsradeln mit dem ADFC

Am 12. August fand eine Betriebsradtour der Stadtverwaltung statt, im Rahmen der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von ADFC und AOK Hessen. Organisiert wurde sie vom Personal- und Organisationsamt (Dezernat Personal und Gesundheit, Stefan Majer) und geleitet von Norbert Streeb und Klaus Konrad vom ADFC. Vom Paulsplatz ging es über Goldstein zu Gateway Gardens, Frankfurts neuem Stadtteil, und zurück über Sachsenhausen.

Städtisches Personal bei bester Gesundheit, auch dank der Tourenleitung des ADFC: der vom Personal- und Gesundheitsdezernat organisierte Radausflug am Ziel in Gateway Gardens

Foto: Norbert Streeb



Leser MEINUNGEN

Frankfurter Fundsachen (Frankfurt aktuell 4/2017)

Polizeibus blockiert Durchlass:

Vermutlich soll die Absperrung durch den Polizeibus Anschläge durch mit hoher Geschwindigkeit gefahrene Lkw verhindern.

Ähnliche Situationen sind mir bei anderen Festveranstaltungen aufgefallen, wo Zufahrten durch querstehende Lkw oder durch mobile Betonsperren blockiert waren.

Von daher habe ich Verständnis für den so abgestellten Polizeibus am Opernplatz.

Hans Crauel

Sie zeigen einen Polizeiwagen, der die Zufahrt auf den Opernplatz mit Fest verstellt.

1. Muss man nicht zügig auf einen belebten Platz mit dem Rad fahren!

2. Steht dieses Auto der Polizei dort NICHT, um Radfahrer zu ärgern. Vielmehr wird dies glücklicherweise überall bei Festen gemacht, um LKWs daran zu hindern, auf den Platz zu rasen. Siehe Weihnachtsmarkt Berlin und Nationalfeier in Nizza!

Also nicht meckern, sondern danken!

Kirsten Schulz

Karben bleibt im Kern dunkel! (Frankfurt aktuell 4/2017)

„Nagelneu: Radwegstrecke zwischen Petterweil und Burgholzhausen“.

Nachdem ich immer wieder mal im Nordosten des Frankfurter Umlandes unterwegs bin, hat mich die Info dieses wirklich endlich notwendigen Lückenschlusses sehr erfreut! Also heute aufs Rad, um mal zu schauen:

Welche Enttäuschung :-(

Ja, ein gut Teil des Weges wurde neu hergerichtet, aber die ganze Kuppe ist immer noch eine übelste

Schotterpiste, gefühlt schlimmer, als in den Jahren zuvor. Für mich und mein Liegerad eigentlich unfahrbar.

Warum hat Karl Pfeil das in seinem Kurzbericht überhaupt nicht erwähnt? Es ist für mich so eine Art „Werbesendung der FA“: Schnell geliefert: Alles gut hier – obwohl es doch NUR um Teillösungen geht. Haben wir im Großraum Ffm wirklich gar keine vollständigen Verbesserungen mehr für den Radverkehr zu berichten?

Dann sollten wir das aber auch so rüberbringen!

Wolfgang Hepp

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V.

Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 13)
www.zweirad-ganzert.de

Architekturbüro Göllner GmbH

Stuttgarter Straße 11
www.architekturbuero-goellner.de

Internationaler Bund/ Bike Point

Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein

Am Bahnhof (FFM-Höchst)
(Anzeige Seite 17)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Per Pedale

Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 17)
www.perpedale.de

Radschlag

Hallgartenstraße 56
www.radschlag.de

Sondergeld

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

Stadtmobil Rhein-Main GmbH

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

Main Velo

Alt-Harheim 27
(Anzeige S. 21)
www.mainvelo.de

Fahrradhaus Wagner

Wooßstraße 21
(Anzeige Seite 20)
www.fahrradwagner.de

Impressum

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

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

Redaktionsteam: Ingolf Biehusen, Sigrid Hubert, Brigitte Rebna, Peter Sauer (ps); ADFC Main-Taunus: Gabriele Wittendorfer; ADFC Hochtaunus: Günther Gräning; ADFC Bad Vilbel: Ute Gräber-Seißinger; ADFC Offenbach: Wolfgang Christian

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

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

Vertrieb: Elke Bauer e.bauer@web.de,

Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de, Wolfgang Pischel

Druck: C. Adelman GmbH, Frankfurt am Main, **Auflage:** 4.200

Redaktionsschluss für die Nov./Dez.-Ausgabe: 24. Oktober 2017

Preisfrage: Was ist das?

Einem erfahrenen Radler
muss man das nicht
erklären...
...oder etwa doch?

Foto: Günther Gräning



Viele wissen es nicht, das ist meine Erfahrung, und die ist durchaus teuer erkaufte! Hier ist der Beweis:

Wenn ein wenig erfahrener Radler unterwegs irgendwo glaubt, seinem Reifen etwas Gutes tun zu sollen und zu pumpen beginnt, dann klingeln bei mir als Tourenleiter seit kurzem die Alarmglocken. Hat sein Rad ein solches Ventil (darum handelt es sich), dann muss er äußerst behutsam vorgehen und darf keinesfalls die Pumpe vom Ventil zerren oder drehen, falls sie klemmt. Denn dann kann er das sogenannte „französische“ Ventil herausdrehen oder gar beschädigen und verliert die gesamte Luftfüllung sofort wieder.

Zu dem Ventil: Es handelt sich um ein Schläverand-Ventil, benannt nach seinem Erfinder, dem Franzosen Etienne Schläverand. Seine Vorteile: Es ist bis 15 bar belastbar (andere Ventile nur bis 6 bar), und der Reifen ist mit einer Handpumpe befüllbar. Außerdem ist der Druck mit Standpumpen messbar, und das Loch in der Felge ist kleiner als bei anderen Ventilen. Nachteil: Es reagiert empfindlich auf Misshandlungen, denn es kann leicht verbogen oder gelockert werden.

Früher waren diese Ventile offenbar integraler Bestandteil des Schlauches, so dass bei Luftverlust durch ein defektes Ventil immer ein neuer Schlauch gekauft werden musste. Jetzt reicht es, das Ventil zu ersetzen, was bedeu-

tend billiger ist. Nachteil: Man muss wissen, worum es sich bei dem zweiten der abgebildeten Gegenstände handelt. Den braucht man nämlich unbedingt, um ein Schläverand-Ventil fest- oder herauszudrehen. Mit den bloßen Fingern ist das nicht sicher möglich, und mit einer Zange beschädigt man das Gewinde.

Jeder Radler, der mit dieser Ventilarart fährt, sollte eigentlich ein Ersatzventil und die kleine Schraubhilfe mitführen, falls er beim Pumpen ungeschickt vorgehen sollte.

Ich habe jedenfalls mein mitgeführtes Flickzeug um beides ergänzt, um als Tourenleiter notfalls helfen zu können, ohne den ganzen Schlauch wechseln zu müssen.

Günther Gräning

Post- versand

Die deutsche Post setzt weiterhin auf das Fahrrad. In der Stadt sind Zusteller, die mit einem schwer beladenen Transportrad von Haus zu Haus ziehen, ein alltäglicher Anblick. Da wundert es nicht, dass das Unternehmen im Jubiläumsjahr der Erfindung des Fahrrades seine Liebe zum Rad mit einer schön gestalteten Briefmarke feiert. Wer hätte sich vorstellen können, dass die Drais'sche Laufmaschine einmal einen Schatten als modernes Rennvelo werfen wird? Und dies auch noch gespiegelt, Vorderrad an Hinterrad, Hinterrad an Vorderrad? Richtig, niemand! Deshalb unser Tipp: Wer noch Briefe verschickt, sollte sich unbedingt einen Vorrat an Fahrrad-Marken zulegen. (ps)



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

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



Fatbike-Escorte für Cleopatra

Die größte bike-night ist die 7. Auflage der nächtlichen Fahrrad-Demo zwar nicht geworden. Aber eine der fröhlichsten, buntesten – und lautesten.

Ein Temperatursturz, mehrere Regenschauer und die wegen einer Bomben-Entschärfung anstehende Evakuierung eines großen Stadtgebiets – die Vorboten der bike-night waren nicht gerade optimal. Und wahrscheinlich auch der Grund, weshalb es diesmal mit etwa 2.000 Mitradelnden keinen neuen Teilnehmerrekord gab. Aber den braucht auch nur, wer vom „höher, schneller, weiter“-Denken getrieben ist – nicht aber der ADFC. Ein paar Bestmarken dürfte die 7. bike-night dennoch gesetzt haben: Mit einem tollen, sehr urbanen Rundkurs, mit fröhlicher und entspannter Stimmung, mit Kreativität und Vielfalt der mittransportierten Musik. In einem Mix aus House, Swing und Rock'n Roll radelte Cleopatra neben einer Miniaturnachbildung des Feldbergs auf

einem Fahrradanhänger – umgeben von Liegerädern, Tandems und coolen Fatbikes ohne Ende.

bike-night – das heißt auch: lange radeln, kurz reden. So fielen die Ansprachen der Fahrrad-Demo angenehm „knackig“ aus. Organisator Bertram Giebeler formulierte seine Vision der Frankfurter Verkehrspolitik so, dass die Stadt in Sachen lebenswerte Quartiere, Nahmobilität und Raderverkehrsförderung bald genauso Spitze in Deutschland ist wie bei der Passagierzahl von Hauptbahnhof und Flughafen.

Klaus Oesterling, der autofreie Frankfurter Verkehrsdezernent, brachte ein dazu passendes Versprechen mit. Nachdem die Radverkehrsbeschilderung in Frankfurt quälend langsam gestartet war, soll künftig jeden Monat ein neuer Stadtteil seine Schilder bekommen. Damit losgehen soll es in Höchst. Westliche Stadtteile wie Nied, Sossenheim und Rödelheim werden folgen.

Den Weg zur Zwischenkundgebung in Ginnheim musste die bike-night also noch ohne die neuen



Schilder finden. Dafür aber begleitet von tatkräftigen Polizeikräften und einer versierten Crew von rund hundert freiwilligen Ordnern. Der Polizei und auch den engagierten ASB-Sanitätern gilt hier ein Sonderlob – standen sie wegen der Evakuierung am Sonntag unter einer immensen Zusatzbelastung.

Jörn Klein vom STADTRADELN-Team des Klima-Bündnis nutzte die

Versammlung an der Kreuzung Raimund- und Hängelstraße, um für die in Frankfurt soeben gestartete Aktion zum Sammeln von CO₂-freien Fahrradkilometern zu werben. Die Ergebnisse der Vorjahre können sich zwar sehen lassen, doch Frankfurt hat ein größeres Potenzial. Auch was die Beteiligung von Kommunalpolitikern betrifft. Überhaupt geht es beim STADTRADELN, der ADFC bike-night und Aktionen wie #radlandjetzt des ADFC-Bundesverbands vor allem darum, der Politik „Beine zu machen“, wie es Landesvorsitzender Stefan Janke unter großem Applaus formulierte.

A Propos Politiker: Als Kuriosum kann noch erwähnt werden, dass just eine Partei, die bisher nicht durch besondere Nähe zum Radverkehr aufgefallen ist, sich so frei fühlte, die bike-night zur Wahlwerbung zu nutzen. Ob es Mitradelnde überzeugt hat, sei dahingestellt. Es beweist aber, dass die bike-night nicht nur eine sehr bunte, sondern längst eine überall beachtete und ernst genommene Institution geworden ist.

Torsten Willner





Fotos: Foto-AG ADFC Frankfurt, Torsten Willner





Der Sprung nach vorn

In Offenbach engagiert sich eine Koalition aus ADFC mit drei städtischen Institutionen für den Radverkehr

Wir Offenbacher waren schon ziemlich überrascht über eure Aufmerksamkeit: „Offenbach fährt vor!“ stand auf der Titelseite der letzten Ausgabe. Vier Seiten Lob über das Aschenputtel vor der stolzen Großstadt F – eigentlich ein Unding! Oder doch nicht? Seitdem OFC und SGE drei Klassen auseinander liegen, ist der Ton eh schon nicht mehr so scharf wie einst. Aber solches Lobpreisen?

Ja, denn es hat sich wirklich viel verändert. Nicht nur haben wir den über den Main geschwappten Bauboom – wir haben auch einen Fahrradboom! Unsere Zählstation am R3 registriert bis zu 5.000 Fahrräder am Tag, und die Fahrradparkbügel an den Bahnstationen reichen schon längst nicht mehr.

Was hat sich getan? Das ist eine falsche Fragestellung, denn „sich“ tut sich schon mal gar nichts auf dem strukturell vernachlässigten Fahrradsektor, das wisst ihr aus eigener Erfahrung ebenso wie wir: In der Verkehrspolitik steht die Förderung des Radverkehrs weit, weit hinter der des Deutschen Lieblingsprodukts PKW zurück. Da muss schon mal ein unorthodoxer Zugriff in das kommunalpolitische Routinehandeln nach dem Motto „Da könnte ja jeder kommen!“ geschehen, um dem Radverkehr einen „Sprung nach vorn“ (Mao Tse-tung) einzuräumen.

Und das war vermutlich der Wendepunkt: Das ADFC-Mitglied

Horst Schneider, seines Zeichens Oberbürgermeister und über die ADFC-Forderungen wohlinformiert, greift auf Förderpläne „seines“ Bauamtes von 2008 zurück und lässt den dortigen Fahrradbeauftragten Schritt für Schritt drei größere Projekte auf den Weg bringen:

- Weitreichende Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Freigabe der Fußgängerzone für in Schrittempo fahrende Radler
- Umfassende und einheitliche Beschilderung zur Lenkung des Radverkehrs.

Nichts von alledem war ohne Widerstand aus den autoverliebten Bevölkerungsschichten zu haben: Ärgerlich tönende Leserbriefe in der Offenbach-Post, Geschimpfe in der Fußgängerzone und Ablehnung einer großen Fraktion im Stadtparlament. Aber alle diese „Njets“ waren kurzatmig, denn bald setzte eine stille Konsolidierung ein. Geholfen hatte dazu auch die Haltung einiger Fraktionen im Parlament, aber auch gemeinsame Info-Stände von Bauamt, Umweltamt und ADFC. Wie überhaupt diese Dreierkoalition in Zusammenarbeit mit

Bei seinem Besuch am 3.8.2017 in Offenbach weihte Verkehrsminister Al Wazir ein Banner der Kampagne „Offenbach fährt fair“ ein, für welche die Landesregierung dem ADFC Offenbach den Förderpreis „Ort des Respekts“ verliehen hat. Mit dem Minister freuen sich der ADFC-Vorstand und Multiplikatoren der Kampagne.

der Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft OPG dauerhaft für weitere Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens sozusagen „kämpft“.

Ein erfolgreiches Beispiel dafür ist die Kampagne „Offenbach fährt fair!“ Seit drei Jahren werben wir in Gestalt dieser „Kooperative“ mit diversen Werbemitteln für mehr Respekt und Freundlichkeit auf den Straßen, für Rücksichtnahme statt Aggressivität zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern. Unsere Kampagne hat sogar die finanzielle und ideelle Unterstützung des Hessischen Ministerpräsidenten gefunden!



Der hessische Verkehrsminister Tarek Al Wazir bei der Verleihung der Urkunde „Ort des Respekts“ im Gespräch mit dem ADFC-Vorstand (v.l.) Wolfgang Christian, Andrea Golde und Detlev Dieckhöfer. Außerdem freuen sich Dr. Anna Sander und Heike Hollerbach vom Umweltamt Offenbach über die Auszeichnung.

Nicht zu übersehen in der linken Hand des Ministers: die Rückseite der letzten Ausgabe von Frankfurt aktuell!

Fotos (2): Bernd Georg

ADFC Offenbach

Andrea Golde
Tel. 069 / 86 13 34

adfc-offenbach@web.de
www.adfc-offenbach.de



Nun sind wir noch lange, sehr lange nicht am Ziel: der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer in den baulichen und steuernden Voraussetzungen der Verkehrsanlagen. Von den einfachen Plagen wollen wir gar nicht erst reden, wie schlauch- und felgenmordende Radwegauffahrten, falls dieselben überhaupt befahrbar sind! Nein, es geht uns in Offenbach um die Beseitigung der

schwersten Mängel. Insbesondere sind dies die fehlenden Radwege oder Radstreifen an den Ausfallstraßen, denn nur eine von fünf hat eine akzeptable Qualität. Darüber hinaus fehlt es überall an geeigneten Abstellmöglichkeiten – und ein gelber Pfeil für rechts abbiegende Radfahrer wäre ein interessantes Fernziel. Alles Hürden für viele Leute, vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen.

Mit unserem jüngsten Coup spielen wir allerdings schon Zukunftsmusik: Wir haben sechs Fahrradstraßen mit Anbindungen an die Nachbargemeinden beim Bundesumweltministerium beantragt – die 5-Millionen-Zustimmung haben wir bereits, es fehlt nur noch die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung. Darüber berichten wir in der nächsten Ausgabe.

Wolfgang Christian

links: An der Eröffnungsfahrt des Stadtradelns nahmen rund 20 Radler/-innen aus verschiedenen Teams unter Regie des ADFC teil.

Mitte: Werbeposter für die Kampagne „Offenbach fährt fair“. rechts: Andere Städte, ähnliche Probleme – hier zugedachter Radstreifen in der Luisenstraße

Fotos: Detlev Dieckhöfer



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

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

Kindertransporträder von Christiania,

Bakfiets, Babboe, Winther und Urban Arrow

Kinder- und Jugendräder

von Puky, Falter, Kokua, Morrison und Stevens

Falträder von Brompton, Riese & Müller

und Strida

Qualifizierte Beratung und Service
in unserer Meisterwerkstatt

www.perpedale.de

PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT

90 Jahre
KRIEGELSTEIN



FAHRRÄDER ALLER ART
MEISTERBETRIEB
REPARATUREN · ERSATZTEILE

Hofheimer Straße 5
65931 Frankfurt/Main (Zeilsheim)
Tel. 069/36 52 38

Leverkuser Str. 31 (am Bahnhof)
65929 Frankfurt/Main (Höchst)
Tel. 069/31 25 13

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

März – Sept.	Okt. – Feb.
Montag – Freitag 9.00 – 19.00	9.00 – 18.00
Samstag 9.00 – 16.00	9.00 – 14.00



Alle Jahre wieder: zum Autofreien Weitalsonntag

Weital? Weit weg, im Hintertaunus, könnte man meinen. Als Ziel einer Radtour rückt es jedoch näher, eine Tour de Natur durch viel Grün.

Am ersten Augustsonntag findet jedes Jahr das Autofreie Weital statt. Auf der für den motorisierten Verkehr gesperrten und mit attraktiven Info-Ständen gesäumten Landesstraße zwischen Weilburg und Weilrod rollt dann geräuschlos der mit eigener Muskelkraft betriebene Verkehr.

Zugegeben, die E-Biker erscheinen in immer größerer Anzahl neben den reinen Muskelplägern, verständlich hier im Weital, das so harmlos nach Flussebene klingt, aber doch einige steile Anstiege birgt; wir sind ja im Taunus, das lässt sich nicht leugnen. Die autofreie Straße ist deutlich ebener und ohne Autos auch komfortabler. Deshalb strömen Besucher aus allen Ecken heute hierher. Zwanzigtausend sollen es nach Schätzungen der Polizei sein, die neue Wander- und Radfahr-Lust und wiederentdeckte Heimatliebe zeigt ihre Auswirkungen auch im Hintertaunus. Dabei hatte der Autofreie Weitalsonntag auch schwierigere Zeiten erlebt, vor ein paar Jahren sah es mau aus mit der Veranstaltung, sie wurde abgesagt und dann doch im letzten Moment gerettet.

Wie jedes Jahr befindet sich unter den Ausstellern auch ein Info-Stand des ADFC Hochtaunus. Es ist schon Tradition, dass einige Mitglieder inklusive meines Mannes hier Fahrräder codieren, Kartenmaterial anbieten und verschiedenste Fragen beantworten. Und es ist auch Tradition geworden, dass ich ihn per pedale da am Nachmittag abhole. Alle Jahre wieder schwinde ich mich am ersten Augustsonntag in meinen Sattel und fahre die x-mal geradelte Strecke von Bad Homburg über Sandplacken, den Feldberg-Höhenweg, am Zacken vorbei nach Seelenberg. Vom Riedelbacher Flugplatz an den Windrädern vorbei, auf der durch ihre Breite Schnellstraßendimensionen annehmenden, mit weißem Feinsplitt befestigten Forststraße sause ich zum Eichelbacher Hof und dann den R8 weiter runter nach Rod an der Weil. Die Strecke kenne ich auswendig, keine Navi-Unterstützung als Orientierungshilfe nötig.

Was ist diesmal anders? Viele Waldwege wurden mit einem befestigten Kiesbelag versehen, nun muss sich niemand bei Regen durch Matsch und Schmutz quälen, unsere legendären Herbsttouren zum Eichelbacher Hof, bei denen wir dreckverschmiert nach Hause kamen, sind passé, eigentlich schade. Dafür sind die Wege jetzt E-Bike-tauglich und vorbildlich aus-

geschildert, auch im Hintertaunus. Aber nicht alle Wege lassen sich anstandslos zähmen. Da stand ich, vor einer Woche, auf der Feldbergflanke im Platzregen, die Sintflut um mich tobte längere Zeit und hat den Pfad regelrecht ausgeschwemmt und in einen Bach verwandelt. Der Mensch bessert jedoch unermüdlich nach und so hatte ich die Freude, mich heute auf den neuen spitzen Kiessteinchen, die unter meinen Reifen knirschten, mit für diesen neuen „Belag“ eingesetzter Extra-Kraft hochzukurbeln.

Wie schon erwähnt, die neue Bewegungslust, ausgelöst durch immer erschwierigere Fitness-Gadgets, zaubert auch an früher vollkommen verlassene Streckenabschnitte bunt bekleidete Radfahrer und Wanderer, die irgendwie in ihr Sport-Revier gelangen müssen. Deshalb sind Waldparkplätze besetzt oder quellen regelrecht über und parkende Blechkarossen beanspruchen jeden freien noch erlaubten Quadratmeter Waldfläche, sei es am Forellenhof, Sandplacken oder bei Seelenberg. Dagegen ist der Parkplatz beim Eichelbacher Hof gähnend leer, Sommerpause, nur drei ratlose und scheinbar hungrige Radfahrer stehen vor dem geschlossenen Tor.

Auf der autofreien Weital-Strecke beobachte ich dann das bunte Trei-

ben lycraüberzogener Sportkörper neben gemütlich auf dem Rad schaukelnder Opas und Omas in bequemem Freizeit-Look. Familienausflug mit Radanhänger für Nachwuchs, alle fahrbaren Gegenstände werden hier betrieben und vorgeführt, geparkt während der obligatorischen Wurstpause bei der Feuerwehr oder Kuchen bei den Landfrauen, da kann ich auch nicht widerstehen. Der Magen ist gefüllt, meine Sinne optisch und olfaktorisch gesättigt. Danach entführe ich Wolfgang von seinem ADFC-Dienst und wir tauchen in den nur ein paar hundert Meter entfernten stillen Wald auf der anderen Wealseite, schrauben uns hoch nach Oberlauken und folgen einem neu entdeckten Pfad nach Merzhäusen. Kurzer Stopp am Grünwiesenweiher, wo überzeugte FKK-Anhänger auch zur späteren Stunde noch am Ufer verharren. Am Oberhainer Flugplatz werfen Flugzeuge in den letzten Sonnenstrahlen viel längere Schatten als sonst und dann ist es nur ein längerer Katzensprung nach Hause.

Haben eigentlich die Weitalsonntag-Organisatoren einen Pakt mit Petrus geschlossen? Soweit ich mich erinnern kann, bis auf ein paar Tropfen hat es noch nie geregnet. Alle Jahre wieder... Wir sehen uns 2018.

Andrea Maier-Pazoutova

Autofreies Weital 2017

Nie sind so viele Menschen zwischen Weilrod und Weilmünster unterwegs wie am sogenannten „Weitalsonntag“. Es waren wieder rund 20.000, die am 6. August 2017 ohne Auto, dafür aber per Fahrrad oder per Pedes oder per sonstigen berädherten Gefährten die Landstraße bevölkerten. Erstmals dabei: das Codierteam des ADFC Hochtaunus am Kreisel in Weilrod.

Dank an Susanne Bittner (ADFC Oberursel), Günter Krüger (Chefcodierer des ADFC Hochtaunus), Harald Seebach und Wolfgang Maier (beide ADFC Bad Homburg)!

Und Dank an alle Radler, die (noch) nicht codieren ließen, denn wir hätten nicht alle geschafft und haben auf diese Weise reichlich Potenzial für nächstes Jahr!

Günther Gräning



Foto: Harald Seebach



In Wehrheim endet der Radweg an der Bahnlinie, zur Weiterfahrt muss auf die Straße gewechselt werden

Fotos: Stefan Pohl



Zwischen Wehrheim und der Saalburg wurde im Wald die Wegoberfläche mit weißem Quarzitsand erheblich verbessert

Der ADFC Usinger Land berichtet

Wegausbau Wehrheim - Obernhain

Der Radweg zwischen Wehrheim und Obernhain ist im Abschnitt Wehrheim (Bahnübergang Obernhainer Weg) und dem Abzweig am Rosenhof (vor der Brücke über die Umgehungsstraße) nun durchgehend asphaltiert. An der Bahn-schranke wurde der Radweg absichtlich gerade auf die Bahnlinie zugeführt, ohne dass es in dieser Linie einen Bahnübergang gibt. Dies soll nach Aussagen des Wehrheimer Fahrradbeauftragten Hans-Joachim Steffen-Jesse klar signalisieren, dass mit den Umbaumaßnahmen zur S-Bahn bis Usingen hier ein breiterer Bahnübergang benötigt wird. Damit man jetzt schon fahren kann, knickt der Radweg unmittelbar vor den Schienen rechtwinklig auf die Straße ab. Der ADFC Usinger Land rät, zum flüssigen Fahren kurz vorher auf die Fahrbahn zu wechseln.

Umgestellt wurden auch Fahrradwegeweiser Richtung Hessenpark, eine kurze Zufahrt Richtung dieses Feldweges vom Radweg aus wurde asphaltiert. Der Wegweiser war bisher auf der westlichen Seite angebracht und vom Radweg aus schlecht erkennbar, die Zufahrt mangelhaft befestigt. Wer von Wehrheim kommend am Erlenbach entlang zügig fahren will, sollte weiterhin das kurze Straßenstück bis zum Feldweg benutzen. Man erspart sich eine Querung der Straße

mit Halten und Anfahren im ansteigenden Zufahrtsbereich vom Radweg zum Obernhainer Weg.

Unbefriedigend bleibt die Beschilderung des „Radwegs“ über die Brücke der Umgehungsstraße. Hier sollen Radfahrer absteigen, Radfahrerinnen werden nicht erwähnt und dürfen demnach weiterfahren. Der ADFC rät, diese Anweisung zu ignorieren, da sie sinnlos ist. Nach dem Absteigen dürfte man sofort wieder aufsteigen. Zudem handelt es sich nicht um eine Beschilderung nach Straßenverkehrsordnung, da Zusatzschilder nicht alleine stehen dürfen. Ein Verstoß kann also rechtlich nicht geahndet werden und damit auch zu keiner Strafe führen. Da der Abschnitt eine Engstelle darstellt und mit entgegenkommenden Radfahrern und Fußgängern mit Hunden zu rechnen ist, rät der ADFC situationsabhängig zu einer angemessenen die Fahrweise.

Wegausbau zwischen Saalburg und AS-Süd (Wehrheim)

Zwischen der Anschlussstelle Wehrheim-Süd (kurz: AS-Süd) und der Saalburg wurde auf östlicher Seite der Saalburgchaussee (B456) im Wald auf einem Waldweg die Wegoberfläche erheblich verbessert. Sie stellt sich jetzt im hellen Quarzitsandgemisch mit leichter Wölbung dar. Die Decke ist bereits gut gefestigt, weist keine größeren Steine mehr auf und hat

auch die kürzlichen Starkregenfälle unbeschadet überstanden. Die früher vorhandenen groben Steine und der stark bewachsene Mittelsteifen sind völlig verschwunden. Der Weg ist bergauf wie bergab gut befahrbar, die Steigungen zur Saalburg hoch sind relativ angenehm verteilt. Die Freude trübt ein etwa 200 Meter langer Abschnitt mit einer stark defekten Asphaltdecke in der Nähe der AS-Süd, der schwierig und unbequem zu befahren ist. Aufgrund der früher sehr schlechten Qualität hat dieser Weg bisher keine Aufnahme in das Fahrradroutennetz gefunden.

Der Weg alleine ist nur bedingt nützlich. Sinnvoll wäre als Ergänzung ein direkter Weg für Radfahrer auf der K725 von der AS-Süd bis nach Wehrheim hinein sowie eine Verlängerung des ausgebauten Waldweges bis hinunter zur L3072, mit Mündung etwa in Höhe des Feldweges zum Kloster Thron.

Ein entsprechender Rückbau der K725 von drei auf zwei Kfz-Spuren plus Fahrradweg war im Rahmen der Wehrheimer Umgehungsstraße einmal als Ausgleichsmaßnahme vorgesehen, wurde aber nicht umgesetzt. Diese Direktverbindung wäre von Wehrheim aus über die Saalburg schnell, direkt und attraktiv – besser noch als der Umweg über Obernhain. Ein Radweg auf der östlichen Fahrspur der K725 könnte so gestaltet werden, dass er bei Großveranstaltungen als Parkplatz für den Hessenpark genutzt werden kann.

Der verbesserte Waldweg von der Saalburg herunter knickt im unteren Teil rechtwinklig nach links zur AS-Süd ab. Der direkt zur Landesstraße führende Waldwegabschnitt wurde nicht verbessert. Eine Verlängerung geradeaus auf die L3072 kann künftig die kritische Verbindung zwischen der Saalburgsiedlung (Lochmühle) und der Saalburg ersetzen. Hier verläuft auch der Limesradweg, derzeit nahe am Limes, aber mit 20% Steigung/Gefälle auf wassergebundener Decke in schwankender Qualität und einer engen Kurve im stärksten Gefällebereich. Dieses Steilstück zwischen der Saalburg und dem Köpperner Tal (Höhe Lochmühle) ist extrem gefährlich. Selbst auf ADFC-Touren sind erfahrenen Radfahrern ohne Gepäck schon Unfälle passiert, sogar schon auf einer ADFC-Feierabendtour. Für einen Fernwanderweg wie den Limesradweg, auf dem Radfahrer mit Gepäck unterwegs sind, ist dieser Abschnitt zu meiden, auch ohne Gepäck ist der Weg ungeeignet. Warnungen vor einem steilen Gefälle auf dem Limesradweg fehlen zudem, aber das ist ein anderes Thema.

Der jetzt ausgebauten Weg von der Saalburg wäre also als gerade in Verlängerung auf die L3072 in Verbindung mit dem anstehenden Ausbau des Radwegs im Köpperner Tal (Verbreiterung, Fortführung von der Lochmühle bis zur AS-Süd) eine sinnvolle Alternative für den Limesradweg. Einen solchen ➤➤

➤➤ Vorschlag hat der ADFC Hochtaunus bereits vor zig Jahren in einer Untersuchung zum Limesradweg im Hochtaunuskreis erarbeitet, die Presse und den Hochtaunuskreis informiert – leider bislang ohne jegliche Reaktion seitens des Hochtaunuskreises, während die lokale Tagespresse das Thema aufnahm. Auch in der aktuellen Planung für die Verlängerung des Radwegs aus dem Köpperner Tal bis zur AS-Süd ist ein direkter Anschluss – wie hier für sinnvoll gehalten – nicht vorgesehen.

Zusammenfassung sinnvoller Ergänzungsmaßnahmen:

- Rückbau der K725 zwischen AS-Süd und Wehrheim von drei auf zwei Kfz-Spuren und einem Zweirichtungsradweg auf östlicher Seite auf der dritten Fahrbahn dergestalt, dass der Radweg als Parkplatz für Großveranstaltungen im z. B. Hessenpark weiter genutzt werden kann
- Aufnahme der ausgebauten Wege in diesem Bereich in das Fahrradroutennetz, inklusive Er-

gänzung der Fahrradwegweisung
- Verbesserung der Oberfläche in der Nähe der AS-Süd (Waldweg ab dem Parkplatz des Naturparks, etwa 200 Meter lang)

Fahrradroutennetz im Bereich Wehrheim, Obernhain, Saalburgsiedlung/Lochmühle und Saalburg

Anlass der Thematisierung ist die Verbesserung der Wegoberfläche des Waldweges zwischen der Saalburg und der Wehrheimer Anschlussstelle Süd (AS-Süd) östlich der B456 im Wald über rund 1,2 Kilometer. Die aktuelle Wegverbesserung sowie der geplante Ausbau zwischen Lochmühle (Köpperner Tal) und der AS-Süd eröffnen neue Möglichkeiten im gesamten Bereich Saalburg – Wehrheim – Obernhain – Lochmühle für Fahrradfahrer.

Lässt man den Radroutenplaner Hessen die Wegstrecke zwischen der Saalburg und Wehrheim rou-

ten, schickt er Radfahrer über den kürzesten Weg über die Lochmühle und die Saalburgsiedlung. Dieses Stück enthält das gefährliche Steilstück mit 20% Neigung auf wassergebundener Decke. Dieses Stück ist praktisch nicht fahrbar, nur echte Könnner kommen hier heil hinauf und herunter, erst Recht als Radwanderer mit Gepäck auf dem Limesradweg. Sage und schreibe 56 Höhenmeter Höhenverluste müssen für den gesamten Höhenunterschied von 96m (Wehrheim: 312m, Saalburg-Buswendekreis: 408m) gefahren werden. Höhenverluste sind Höhenmeter, die auf einer Strecke unnötig (gemessen an der reinen Höhendifferenz zwischen Start- und Zielpunkt) bergauf gefahren werden müssen.

Nur 200 Meter länger, nämlich 5,7 Kilometer, ist die 2. Variante über Obernhain. Die Verbindung besteht bereits, ist zudem gefahrlos und inzwischen bis Wehrheim vollständig asphaltiert. Hier betragen die reinen Höhenverluste 33 Meter.

Unschlagbar ist die 3. Variante über die AS-Süd. Sie ist mit 4,3 Kilometern mit Abstand die kürzeste Variante und weist nur 30m Höhenverluste auf.

Wird, wie geplant, in naher Zukunft der Radweg entlang der Landesstraße L3072 zwischen der

Lochmühle und der AS-Süd gebaut, ergibt sich für den Limesradweg eine alternative Wegführung, die der ADFC Hochtaunus bereits vor etlichen Jahren im Rahmen der Überprüfung des Limesradwegs im Hochtaunuskreis vorgeschlagen hat. Dazu müsste noch ein kurzer, ca. 400 Meter langer Wegabschnitt eine bessere Wegoberfläche erhalten, um den jetzt ausgebauten Waldweg direkt an die L3072 anzuschließen. Die Strecke mit dem 20%-Steilstück könnte dann entfallen, der Limesradweg verlegt werden und die kritische Stelle aus dem Radroutennetz herausgenommen werden.

Zusammengefasst stellt sich das so dar:

- Ausbau des Waldweges zwischen Saalburg und der AS-Süd ab der nordwestlich abknickenden Kurve zur AS-Süd hin geradeaus weiter bis zur L3072 in mindestens der gleichen Qualität
- zügige Verlängerung des Radwegs durch das Köpperner Tal von der Lochmühle bis zur AS-Süd
- Verlegung des Limesradwegs nach Ausbau in Zusammenarbeit mit dem Verein Deutsche Limesstraße zwischen Saalburgsiedlung (Lochmühle) und Saalburg nach Ausbau der Radroute Lochmühle - AS-Süd.

Stefan Pohl

Beratung & Service

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

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

www.FahrradWagner.de

Fahrradhaus Wagner

Familientradition seit 1929

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

Öffnungszeiten:

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

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr

ADFC-Kontakte im Hochtaunuskreis

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

ADFC Bad Homburg/ Friedrichsdorf

Info@ADFC-Bad-Homburg.de
www.ADFC-Bad-Homburg.de
Bad Homburg: Elke Woska,
Tel. 0 61 72/30 22 41

ADFC Kronberg

Kronberg@ADFC-Hochtaunus.de
Christian Gremse
Jutta Kabbe
Tel. 0 61 73/64 04 43

ADFC Glashütten

Hans-Joachim Fuchs
Tel. 0 61 74/6 20 37

ADFC Oberursel/Steinbach

Susanne Bittner
Tel. 0 61 71/97 18 97
oberursel@adfc-hochtaunus.de
www.adfc-oberursel.de

ADFC Usinger Land e.V. Neu-Anspach, Usingen, Wehrheim

usinger-land@
adfc-hochtaunus.de
Stefan Pohl
Tel. 0 60 81/5 84 65 35

ADFC Weilrod

Hans-Friedrich Lange
Tel. 0 60 83/15 88

Projekt Radroutennetz HT

Stefan.Pohl@ADFC-Hochtaunus.de,
<http://adfc-hochtaunus.de/Routennetz.html>

Mit dem Rad zum Landrat!

ADFC Main-Taunus führte über 500 Radfahrende zum Tag der offenen Tür im Landratsamt

ADFC Aktive beim MTK Radtag 2017

Foto: Gabriele Wittendorfer



Von Eppstein, Kelkheim, Schwalbach, Bad Soden, Eschborn, Sulzbach, Liederbach, Hochheim, Flörsheim, Hattersheim, Wallau und Kriftel folgten Interessierte dem ADFC-Aufruf: Mit dem Rad zum Landrat!

Dabei mussten die ADFC-Tourenleitungen, die allesamt aus dem Osten des MTK kamen, schon vor der eigentlichen Tour ganz schön in die Pedale treten. Aber was tut man nicht alles, um den Leuten zu zeigen, dass sich das Rad super eignet, um am Taunushang von A nach B zu kommen...

In Hochheim machten die Turngemeinde Hochheim 1845 e. V. und der Freundeskreis Le Pontet mobil. Dazu kamen in Flörsheim Radfreunde des Ball-Sport-Clubs, BUND und KAB dazu. Mit zusätzlichen Mitradlern aus Hattersheim kam diese Gruppe unter der ADFC Tourenleitung von Matthias Funke, Clemens Rabe, Birgit Buberl und Eru Frank (Danke an diese Unterstützung aus

Wiesbaden!) insgesamt 65 Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Aus Eschborn, Schwalbach, Sulzbach, Liederbach, Eppstein, Kelkheim und Bad Soden zusammen kamen nochmal so viele Mitradler nach Hofheim. Die ADFC-Tourenleiter Oliver Stöppler, Hans-Jörg Simonis, Dr. Holger Küst, Holger Kleipa, Thomas Buch und Helge Wagner brachten alle gut ans Ziel.

Auch der TSV Wallau 1861 wollte sich diesen Spaß nicht nehmen lassen. Am Ende waren 20 Teilnehmer der Einladung von Michael Kage gefolgt und erlebten unter der ADFC-Tourenleitung von Jürgen Oberfrank den Wickerbach, die Flörsheimer Warte und die Weilbacher Quelle per pedale. Dank an Birgit Schumann-Jenko, die extra aus Bonn in den MTK kam, weil uns eine Schlussfahlerin fehlte!

Den absoluten „Massenstart“ legten die „Wir radeln für Marc“-Freunde hin: Auf dem Krifteler Festplatz waren um 9.44 Uhr nicht nur Bürgermeister, Krifteler Karnevals-

klub-Präsident und ADFC vor Ort, sondern sage und schreibe 405 Krifteler Unterstützer mit Fahrrädern. Dank der im Vorfeld organisierten Sicherung durch Sonja Rühl vom Krifteler Ordnungsamt und Arne Krummel vom Regionalen Verkehrsdienst der Polizeidirektion Main-Taunus kamen um 11 Uhr alle wohlbehalten auf dem Hof des Landratsamts an – zwischen ADFC-Tourenleitung Gaby Wittendorfer und Schlussfahrer Felix Gath. Letzterer hat hiermit seine Feuerprobe als „letzter Mann“ im ADFC – selbst für die etwas unübersichtlichen Radgruppen bravourös bestanden.

Während die einen in die Pedale traten, wirkten die anderen auf dem Hof des Landratsamts. Am Ende sorgten Sabine Küst, Bernward und Mechtild Trepczyk und Regina Vischer dafür, dass alle Fragen interessierter Besucher beantwortet wurden, der eine oder andere seine Wünsche für den Radverkehr im MTK loswerden konnte und wieder ein paar den wichtigen Unterschied

zwischen uns und dem ähnlich lautenden Club auf vier Rädern kennen lernten. Der gesamte Infostand samt Logistik im Vorfeld und danach wurde organisiert von Bernward Trepczyk, dessen Gewächshaus jetzt endlich wieder frei ist für seine eigentliche Nutzung.

Zum Glück verliefen alle Radtouren unfallfrei und so konnten auch die mitfahrenden DRK-Radler den Tag genießen. Eine 5-jährige Wallauerin schaffte die 22 km-Radtour ganz ohne Unterstützung von Papa, nicht nur Marc aus Kriftel war mit einem Spezialrad unterwegs und einige über 80-jährige Mitradler zeigten, dass Radfahren selbst im MTK keine Frage des Alters ist. Was bleibt nach dem Fahrradfest zum Geburtstag des Landratsamts? Es gibt über 500 MTKler/-innen mehr, die jetzt wissen, dass unser Kreis viel zu schön ist, um ständig in einer Blechkiste zu sitzen.

Wir vom ADFC sagen: Rauf aufs Rad – nicht nur einmal im Jahr!

Gabriele Wittendorfer

Landkarten Schwarz
GmbH & Co. KG

Kornmarkt 12
(am Parkhaus Hauptwache)
60311 Frankfurt am Main
Telefon 069 - 55 38 69 & 069 - 28 72 78
Fax 069 - 59 75 166
www.landkarten-schwarz.de

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

Rund um die Welt
- alles in Karten.



Anhänger
Dreiräder
Falträder
Liegeräder
Reha-Specials
Tandems
Transporträder

Main Velo
Spezialräder und Anhänger

info@mainvelo.de
www.mainvelo.de

Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt
06101 / 48 9 58

Wir können auch „biken“

Neues Vokabular, aber bekanntes Glück auf zwei Rädern



Die Staufen-Runde: Belohnt wird die Schinderei mit toller Fernsicht am Staufenstein

Fotos: Oliver Stöppler



Tour-Guide, erfahrene Mountainbikerin und begeisterter Trekkingradfahrer in Falkenstein

Im Dezember 2016 startete ich den Feierabend-Workout für Schwalbach, der jeweils am 1. Mittwoch im Monat stattfindet. Erwartungsgemäß musste ich in den Wintermonaten meine angebotenen Touren alleine fahren. Im Februar und im März war die Witterung insgesamt besser geworden, und am 5. April ging es auf meine erste ADFC-MTB-Tour.

Falkenstein-Runde

Auf der Falkenstein-Runde begleiteten mich zwei Teilnehmer. Eine erfahrene Mountainbikerin und ein begeisterter MTK-ADFC-Trekkingradfahrer, der neugierig darauf war, Wege außerhalb der regulären Rad-Routen kennen zu lernen. Um „Offroad“ mithalten zu können, hat er sich kurzentschlossen für die Tour ein MTB ausgeliehen.

Die Falkensteinrunde setzt sich aus mehreren Spezialitäten zusammen. Der 1. Teil ist der sportliche Uphill-Kurs. Er führt auf Radwegen von Schwalbach nach Kronberg zur Waldsiedlung-Oberursel. Von dort auf einem Waldweg am Stuhlbergbach entlang, über den Kaiser-Friedrich-Weg nach Falkenstein (Waldautobahn). Hier ist sportliche Fitness gefragt, da es von der Waldsiedlung ein paar lange Kilometer bergauf geht.

In Falkenstein fahren wir über einen breiten Wanderweg, einen – ich nenne ihn „Willensbrecher“ – hinauf zum Dettweiler Tempel. Hier haben wir eine grandiose Fernsicht über Falkenstein hinweg nach Offenbach, Frankfurt und den Flughäfen bis hin zum Odenwald.

Jetzt ist der 2. und technische Downhill-Teil der Tour erreicht. Vom Dettweiler Tempel geht es über einen kleinen Trail nach Königstein. Unser Trekking-Radler hatte bis hierhin gezeigt, dass er gut mithalten konnte. Doch nun befuhr er unbekanntes Terrain. Den Trail hinter hat er im ersten Abschnitt geschoben, da die Steine auf dem Weg zu starke Treppenstufen bildeten. Er hat es sehr gut gelöst und hat sich nicht übermütig ins Ungewisse gestürzt. In Königstein lenkte ich in einen weiteren Trail oberhalb von Mammolshain ein. Den befuhren wir gemeinsam; er bereitete beiden Teilnehmern eine große Freude. Der Abschluss des Trails ging über die sogenannte „Donau-Welle“. Sie beinhaltet eine Fahrspur mit großen waschbrettähnlichen Wellen und eine kleinere Wellenfahrschneise. Nach kurzem Zögern wurde die kleine Welle von der MTB-erfahrenen Teilnehmerin souverän und mit viel Spaß gemeistert. Für die große Welle fühlten sich beide Teilnehmer noch nicht fit genug, weil diese Welle doch sehr steil und hoch ist. Dennoch hatten beide ihren Spaß, an diese Herausforderung herangeführt zu werden. Trotz Einbruch der Dunkelheit fuhren wir einen weiteren Trail am Waldbach bis zu den Sportplätzen in Neuenhain entlang. Von da aus über weitere Feld- und Waldwege zurück nach Schwalbach.

Beide Teilnehmer waren begeistert. Für den Trekking-Radler bot die Tour unerwartet viele neue und interessante Einblicke in die Facetten des Mountainbikens – die nächste Tour vielleicht schon mit einem eigenen MTB?

Staufen-Runde

Beim zweiten Treffen waren wir zu viert. Ziel war dieses Mal der Staufen bei Kelkheim/Fischbach. Hier fordern nicht die langen Berge, sondern eher die kurzen aber steilen Uphill-Passagen, die sich bis zum Staufenstein steigern. Der steilste Abschnitt mit seiner 22%-Steigung bietet den krönenden Abschluss unterhalb des Staufensteins. Belohnt wird die Schinderei mit schönen Naturwegen und toller Fernsicht am Staufenstein. Vom Staufenstein schießt man mit 50-60 km/h den Waldweg downhill Richtung Gundelhard und befährt dabei noch ein paar nette bewurzelte Trails. Über den Meisterturm in Hofheim fuhren wir auf Feldwegen, Grasspur- und Nebenwegen in Richtung Kriftel und weiter zurück nach Schwalbach.

Adlertreffen

Zum Treffen mit den Adlerkönigen fuhren wir zu fünft zur Waldsiedlung nach Oberursel. Wir waren erstaunt, als auf einmal ca. 15 Trekkingradfahrer eintrafen. Doch kurz darauf trudelten noch 5 Mountainbiker ein. Wir fuhren alle gemeinsam den Waldweg hoch zum Kaiser-Friedrich-Weg. Wir Mountainbiker pausierten kurz in einer Waldhütte. Auf schroffen und teilweise steilen Pfaden ging es dann an der „weißen Mauer“ vorbei auf die hochgelegenen Wege um den Altkönig. Belohnt wurden wir mit einem tollen Sonnenuntergang und der genialen Downhillfahrt

Richtung Falkenstein. Schon auf den ersten Downhillmetern mussten wir allerdings einen zu schlapp gepumpten Reifen wegen eines Snakebites flicken. Im weiteren Verlauf hat dann noch ein weiterer Reifen den Geist aufgegeben. Man kann die Traktion durch das Ablassen von Luft zwar steigern, aber wenn der Reifen zu wenig Luftdruck hat, sollte man an den Steinen vorbeizirkeln oder langsamer fahren.

Langsam setzt die Dunkelheit ein, das Licht muss jetzt am Rad montiert werden. Wir bewegen uns auf technisch anspruchsvollen Wegen, Konzentration ist gefordert um nicht an einem aus dem Boden ragenden Felsstein eine Rolle zu machen. Kleine Stufen versüßen den Kurs. In Falkenstein angekommen fuhren wir noch einen Fußweg unterhalb der Burg, herunter dann nach Königstein. Auf dem letzten Trail im Mammolshainer Wald überschlug sich unser ältester Mitstreiter aus unerklärlichem Grund. Da wir ausreichend Abstand untereinander einhalten, kam es nicht zu einem Massensturz. Glücklicherweise gab es, abgesehen von einer Prellung in der Schulter, nur ein verbogenes Vorderrad.

Da wir Biker zusammenhalten, hat sich sofort jemand bereit erklärt, sein Auto zu holen um Fahrer und Bike nach Hause zu fahren. Abgesehen vom Sturz war das eine sehr abenteuerliche und aufregende, geile Tour.

Team gut, Bikes gut, Laune noch besser! Wer Lust hat dabei zu sein, meldet sich einfach bei mir unter: oliver.stoeppler@adfc-mtk.de

Oliver Stöppler,
zertifizierter ADFC-Tour-Guide



Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Eppsteiner Radtour mit dem Bürgermeister zum Wochenmarkt Foto: Palmert

Stadtradeln in Hofheim und Eppstein

Bereits in den vergangenen Jahren haben Eppstein und Hofheim bei der Aktion „Stadtradeln“ (www.stadtradeln.de) des Klimabündnisses mitgemacht. Dabei geht es darum, dass in drei aufeinander folgenden Wochen die Kommunen öffentlichkeitswirksam Werbung für das Verkehrsmittel Fahrrad machen und teilweise herausragende Persönlichkeiten ihren Fahrzeugschlüssel für den Zeitraum der Aktion abgeben und Strecken primär ohne Auto zurück legen.

Seit dem 20. August und bis zum 9. September läuft in diesem Jahr

das Stadtradeln in Hofheim und in Eppstein, und es gibt einen ersten Zwischenstand der ersten Aktionswoche. Die teilnehmenden Radler in der Kreisstadt haben in der ersten Woche 5.871 Kilometer zurück gelegt, diejenigen der deutlich kleineren Stadt Eppstein 2.607 Kilometer. Während in Hofheim unter den 67 Radlerinnen und Radlern ein Mitglied des Kommunalparlaments ist, ist in Eppstein unter den 25 Teilnehmerinnen und Teilnehmern bedauerlicherweise kein Mitglied des Kommunalparlaments. Unter den teilnehmenden Teams

ist in Hofheim StorchEnergy bei 12 Teilnehmerinnen und Teilnehmern mit fast 1.200 Kilometern das aktivste Team der ersten Woche, in Eppstein sind es die Breendeeler Bier Biker bei fünf Teilnehmern mit einer etwas mehr als halb so weiten Strecke.

Die Zahlen sind zwar ganz nett, doch reale Orte auf der Erde kann man sich leichter vorstellen. Die Entfernung der von den Eppsteiner Teams in der ersten Woche zurück gelegten Strecke bedeutet summiert eine Luftlinien-Distanz von Eppstein bis zum Ural in Russland,

die in Hofheim zurück gelegte Strecke entspricht einer Entfernung von Hofheim bis nach Karatschi in Pakistan.

In Eppstein hat Bürgermeister Alexander Simon eine Radtour vom Rathaus in Vockenhausen zum Wochenmarkt geleitet, an dieser Tour nahmen fünf Radler teil, die am Ziel zu einer Erfrischung eingeladen wurden. In Hofheim wurde am Ende der zweiten Woche (nach Redaktionsschluss dieses Heftes) eine Radtour zur Nidda vom Fachbereichsleiter Axel Wilkens angeboten. Ferner fördert die Stadt Hofheim die Teilnahme durch die Verlosung von wasserdichten Packtaschen und Anhängern. Interessierte können noch bis Mitte September ihre Strecken auf den Webseiten der Aktion eintragen, dies ist auch rückwirkend möglich.

Holger Küst

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

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

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

seit 1846 der
zuverlässige Partner
für Qualitäts-
drucksachen aller Art



Ihre Druckerei
im Herzen
von Rhein-Main

info@cadelmann.de
www.cadelmann.de

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

Neuer Teilnehmerrekord

ADFC Bad Vilbel/Karben im Festzug zur Eröffnung des Bad Vilbeler Marktes



Im Kreisel waren einige Extrarunden fällig – schließlich waren wir mit unseren Rädern die schnellsten

Fotos: Christian Martens



Mit Teddy auf Tour zum Jahrmarkt

Mittlerweile zum siebten Mal in Folge nahmen wir als sogenannte Motivgruppe an dem festlichen Umzug durch die Innenstadt Bad Vilbels teil, der alljährlich zur Eröffnung des Bad Vilbeler Marktes stattfindet. Selbiger öffnete seine Pforten am 19. August, erstreckte sich über zehn Tage und wurde zum – sage und schreibe – 197. Mal veranstaltet.

Dabei stellten wir einen neuen Rekord auf: Inklusive Teddy im

Fahrradanhänger waren wir 33 Personen – von jung bis nicht mehr ganz so jung, auf einem sechssitzigen Conference Bike, einem Dreirad, drei Tandems, fünf Einrädern, einem Pedersen-Rad, einem Pedelec und letztlich auch elf „ganz normalen“ – aber nichtsdestoweniger festlich in den ADFC-Farben geschmückten Fahrrädern. Leider hatte das Hinterrad eines Tandems schon nach den ersten Metern einen heftigen Nervenzusammen-

bruch. Sprich: Der Reifen platzte mit einem lauten Knall. Dafür hatte die Fahrerin auf dem hinteren der beiden Sitze erstmals die Gelegenheit, sich das Ganze in aller Ruhe anzusehen, angelehnt an die Wand eines Hauses in der Rittergasse.

Böse Zungen behaupten, dass der in der Nähe weilende Ordnungspolizist in Wahrnehmung des mächtigen Knalls augenblicklich den Kopf eingezogen haben soll – er vermutete womöglich Schlimme-

res. Gut, dass er prophylaktisch die Schutzweste angezogen hatte!

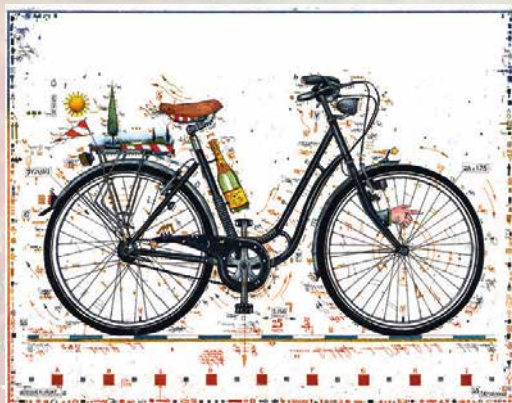
Ute Gräber-Seißinger
Klaus-Peter Armbrust

ADFC Bad Vilbel e.V.

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

Christian Martens
Tel. 0 61 01 / 12 84 26

www.adfc-bad-vilbel.de



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

terranova
Romantisch reisen mit Stil

Radreise-Manufaktur in Frankfurt-Sachsenhausen

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

terranova Radreisen

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

Die Kunst der Interpretation

Neue Verkehrszeichen erleichtern Autofahrern das Leben – ganz ehrlich!

Als gottes- und StVO-fürchtiger Mensch bin ich spätestens seit meiner Ausbildung zum ADFC-Tourenleiter stets bestrebt, die Verkehrsregeln auch mit dem Fahrrad zu beachten. Das ist mitunter nicht leicht, da gerade an Übergängen zwischen sogenannten Radverkehrsanlagen und öffentlichen Straßen nicht alles so genau geregelt ist – und schon gar nicht immer praktikabel umgesetzt wurde.

Trotzdem will ich gerade als Tour-Guide Vorbild sein und mag die Rüpel- und Kampfradler-Parolen nicht mehr hören. In jüngster Zeit beobachte ich aber in Bad Vilbel ein Verhalten motorisierter Verkehrsteilnehmer, welches durchaus in die Kategorie der so Gerügten fällt – wobei freilich deren Kampfgewicht um mindestens eine Zehnerpotenz höher liegt. Ich kann mir dieses Verhalten – auf das ich so gleich näher eingehen werde – nur dadurch erklären, dass manche Verkehrszeichen durch die Windschutzscheibe einfach anders wahrgenommen werden.

Ich scheue keine auch noch so große Mühe, um der momentanen Einbahnstraßenregelung in der Homburger Straße in Bad Vilbel auch mit dem Fahrrad Folge zu leisten. Also fahre ich beispielsweise zum Einkaufen von meinem Wohnort in Massenheim über den Schulweg zum sogenannten Schwimmbadkreisel, um dann wieder ein Stück bergauf zu Aldi oder REWE zu gelangen. Währenddessen kommen mir auf dem Heimweg in genau diesem Stück Einbahnstraße immer wieder Pkw entgegen,



deren Fahrer die 50 Meter lange Einbahn-Passage einfach ignorieren und zur Not über den Gehweg zu Aldi abbiegen. Auch durch gelegentliche Polizeikontrollen konnte diesem Verhalten noch nicht Einhalt geboten werden.

Was Wunder! Wird doch beim Blick durch die Windschutzscheibe Folgendes klar: Hier ist das neue Verkehrszeichen 267a aufgestellt, welches die Einfahrt nur für Radfahrer verbietet. Bei tiefergelegten Pkw mit getönter Windschutzscheibe erscheint sogar zuweilen das weiße Zusatzschild mit der Aufschrift „Nur bei Gegenverkehr“. Diese Erkenntnis ist mir kürzlich wie im Traum erschienen. Oder wie Schuppen von den Augen gefallen? Ehrlich gesagt, ich weiß es nicht mehr so genau.

Und noch von einer weiteren Beobachtung will ich berichten: Der Schleichverkehr über die Straße Im Mühlengrund und die B3-Brücke zur

Huizener Straße hat zugenommen. Eigentlich sollte hier nur der VILBUS fahren, aber das, was ich bislang für Vogeldreck auf dem Zusatzschild gehalten habe, entpuppt sich beim Blick durch die Windschutzscheibe ganz klar als neue Regelung: „Schleich- und Linienverkehr frei“. So hat Massenheim auch während der umfangreichen Baumaßnahmen einen zweiten Ausgang bekommen.

Jede Baustelle hat ein Ende, und so habe ich doch noch die Hoffnung, dass sich auch diese Wahrnehmungsstörungen wieder zurückbilden werden.

Matthias Marcks

Drei Städte – zwei Kreise – ein Problem!

Auf der Regionalkparkrundroute von Burgholzhausen

möchte man gerne bis nach Karben sausen.

Doch mittendrin gibt's holprige Stücke,

die Stadt Rosbach sollt' glätten die Lücke.

Ich hoffe, dort gibt es nicht nur Banausen.

Karl Pfeil

Bad Vilbels erste E-Bike-Tankstelle am Niddaradweg

Seit dem Beginn der warmen Jahreszeit hält die Straußwirtschaft in der Hasengasse in Bad Vilbel eine Neuerung bereit. Während der Öffnungszeiten an den Wochenenden können Gäste, die mit dem Pedelec oder E-Bike kommen, jetzt gleich zweimal tanken.

Außer dem Hausschoppen steht auch eine E-Bike-Tankstelle zur Verfügung. In einer Kooperation mit dem ADFC Bad Vilbel wurde die Möglichkeit geschaffen, den Fahrrad-Akku aufzuladen, während man in der Straußwirtschaft Station macht.

Das ist ein wunderbares Kombi-Angebot für Radfahrende, die am Wochenende auf dem Niddaradweg unterwegs sind: Die E-Bike-Tankstelle ist ein kleiner und feiner Baustein im Rahmen einer ökologisch sinnvollen Freizeitgestaltung. Die Straußwirtschaft in der Hasengasse 1, nur wenige Meter neben dem Niddaradweg gelegen, hat bei trockenem Wetter jeweils samstags und sonntags von Ende Mai bis Ende September ihre Pforten geöffnet. Neben Apfelwein und Apfelsaft werden POMOLO-Obstsecco mit und ohne Alkohol serviert. Auf der kleinen Speisekarte warten neben Schmalzbrot und Wurststeller diverse Handkäs-Variationen auf die Pedaleure.

Ute Gräber-Seißinger



Ute Gräber-Seißinger vom ADFC Bad Vilbel (rechts) sowie Malena und Jürgen Pfeiffer von der Straußwirtschaft Hasengasse stoßen auf die Installation der E-Bike-Tankstelle an.

Foto: Johann Lischewski



Dolomitenradweg in Cortina d'Ampezzo Fotos: Christian Martens

München – Venedig? Ja, das klingt gut!

Ein Reisebericht. Teil 1: München – Treviso

Matthias Marcks' Reisebericht (siehe Frankfurt aktuell, Ausgabe 4/2016) hatte mich angefixt. Als dann zeitgleich zur Publikation des Berichts ein Freund die Idee äußerte, die Strecke München – Venedig zu radeln, ließ mich der Gedanke nicht mehr los, ihn dabei zu begleiten.

Er als Lehrer in Bayern ist an die dortigen Schulferien gebunden. Damit man mich zu Hause nicht allzu sehr vermissen würde, suchten wir einen Zeitraum, in dem hier in Hessen der normale Alltag anstehen würde. Wir einigten uns recht schnell auf die bayerischen Pfingstferien, die Schulkinder in Hessen nicht kennen. Ansonsten war nicht viel zu planen, verbindet doch seit 2015 ein neuer Fernradweg von gut 560 Kilometern Länge und 3.000 Höhenmetern die beiden Städte. Etappen wollten wir auch nicht festlegen, sondern Tag für Tag je nach Wetterlage und körperlichem Befinden beschließen, wo wir nächtigen würden. Außerhalb der Hauptsaison sollte das unproblematisch sein.

Leider ließ sich der Freund nicht auf meinen Wunsch ein, für den Rückweg anstelle der Bahn den 2012 eröffneten 410 Kilometer langen Alpe-Adria-Radweg zu neh-

men. Den zweiten Teil der Reise würde ich also alleine zurücklegen.

Am Pfingstmontag geht es nach Eching nördlich von München, wo wir am Dienstag gemeinsam starten wollen. Der Wetterbericht drückt am Abend auf die Stimmung, kündigt er doch den Dienstag, vor allem nachmittags, als eher regnerisch an. Aber nach so viel Vorfreude ist unsere innere Unruhe zu groß, als dass wir den Start nochmals hinausschieben würden. Deshalb beschließen wir, früh loszufahren und zu schauen, wie weit wir kommen werden. Bad Tölz, so die Hoffnung, ließe sich vielleicht doch noch trocken erreichen.

Gesagt, getan. Am Dienstagmorgen um 6.30 Uhr sind wir startklar. Der Himmel ist reichlich grau, aber es ist immerhin trocken von oben. Beim Binden der Radschuhe reißt dann aber erst mal ein Schnürsenkel. Das geht ja gut los! Aber, um es vorwegzunehmen: Es bleibt das einzige Materialversagen während des gesamten Urlaubs.

Immer dann, wenn man glaubt, früh dran zu sein, wird man eines Besseren belehrt: Am nahegelegenen Baggersee, bei Kilometer 1, beobachten wir einen Schwimmer,

der gerade aus dem kühlen Nass steigt. Wir sind versucht, es ihm gleichzutun, aber die Wetterprognose treibt uns weiter gen Süden.

Durch München geht es entlang der Isar und durch den Englischen Garten. So früh am Morgen teilen wir die Strecke mit vielen Berufspendlern und Joggern. Hinter München halten wir uns zunächst nicht an die ausgeschilderte Strecke, sondern wählen einen direkteren Verlauf auf Nebenstraßen. Die offizielle Strecke sei weitgehend geschottet, so mein an dieser Stelle noch ortskundiger Begleiter.

Der Himmel bleibt im Westen grau, Richtung Osten zeigen sich gelegentlich kleine blaue Löcher, während wir zügig und trocken vorankommen. Am Sylvensteinstausee rasten wir zum ersten Mal. Wir sind ja schon weiter als erhofft. Ein Blick aufs Regenradar zeigt, dass das Regengebiet hinter uns durchzieht. Da hat sich der frühe Start auf jeden Fall gelohnt.

Weiter geht es zum Achensee, aber angesichts des trüben Himmels verkneifen wir uns auch dort ein Bad. Es wirkt alles sehr touristisch, aber zum Verweilen fehlen doch ein paar Sonnenstrahlen.

Kurz vor der Abfahrt ins Inntal erwischt uns dann doch noch der Regen. Bis Schwaz aber, durch Sil-

berbergbau einst ein großes Wirtschaftszentrum und auch Wohnsitz der Fugger, wollen wir auch bei Nässe noch kommen – so zumindest der neue Plan. Das aufklarende Wetter und ein kräftiger Mitwind im Inntal sorgen dafür, dass wir letztlich erst in der Salz- und Münzstadt Hall auf Quartiersuche gehen und dort die längste Etappe der Reise im Straßencafé auf dem Marktplatz bei Sonnenschein und Topfenstrudel beenden. Das heftige Gewitter am Abend kann uns schon nichts mehr anhaben. Da sitzen wir bereits beim Abendessen und stärken uns für den Brenner, der am nächsten Tag auf uns wartet.

Am nächsten Morgen beim Frühstück überrascht uns der Blick aus dem Fenster: Das Unwetter am Vorabend hat die Bergspitzen ringsum bepudert. Jetzt aber zeigt sich das Wetter freundlich und angenehm temperiert.

Ein paar Wolken sorgen dafür, dass der erste heftige Anstieg bis Patsch nicht allzu schweißtreibend wird. Die Alpengipfel ringsum werden langsam höher, die Brenner-Autobahn hält sich in akzeptabler Distanz auf unserem Weg zum Brennerpass. Die Nebenstraße auf halber Höhe hat so einige Extrahö-



Zeit für einen Badestopp: Der Lago di Santa Croce

henmeter für uns parat, dafür ist der Verkehr sehr gering. Nur für den letzten Anstieg werden wir auf die Bundesstraße geleitet.

Die Shoppingmeile am Brennerpass ignorieren wir und gehen gleich zur Abfahrt über. Italien begrüßt uns mit heißem und sonnigem Wetter. Kurz nach der Grenze schwenkt der Radweg auf eine ehemalige Bahntrasse, und so rollen wir mit viel Schwung in Richtung Sterzing, wo wir ein schattiges Plätzchen zum Rasten finden. Kurz vor Brixen verlassen wir das Eisacktal und biegen nach Osten ins Pustertal ab. Gerade rechtzeitig vor einem Schauer erreichen wir Bruneck, wo wir uns einquartieren.

Nach dem Duschen scheint schon wieder die Sonne und wir genießen das Flair der Altstadt.

Der Morgen des dritten Tags meiner Radreise ist angebrochen. Beim Frühstück stellen wir fest, dass das gesamte Hotel voller Radurlauber ist. Die meisten davon sind in einer Gruppe mit Gepäcktransfer unterwegs. Ein Rennradfahrer aus Stralsund erzählt uns, dass er von Wien nach Marseille unterwegs ist – und wirft damit die Frage auf, warum eine Alpenüberquerung immer in Nord-Süd-Richtung verstanden wird.

Wir lassen uns davon aber nicht beirren und starten Richtung Toblach zum Anfangspunkt des Dolomitenradwegs. Auch dieser Radweg verläuft spektakulär auf einer

ehemaligen Bahntrasse, die im Ersten Weltkrieg aus militärischen Gründen erbaut wurde. Eine elektronische Zählstelle zu Beginn verrät, dass in diesem Jahr bis heute gut 7.200 Radler diese Stelle passiert haben – was mir angesichts der tollen Strecke und all der Radler, die wir sehen, doch wenig vor kommt.

Der Toblacher See ist uns zu kalt zum Baden, und so bleibt es leider bei dem schönen Anblick des türkisblauen Wassers mit Dolomitenpanorama. Weiter geht es vorbei am Dreizinnenblick und durch den mondänen Ort Cortina d'Ampezzo, 1956 Austragungsort der Olympischen Winterspiele. Ab hier wechselt der Belag des Bahntrassenradwegs von Schotter zu Asphalt. Umso flotter erreichen wir Tai di Cadore, wo uns der erste Fahrradwegweiser nach Venedig begegnet.

Noch 186 Kilometer, verkündet er. Ein Straßenschild offenbart, dass uns Radlern ein paar Extraschleifen zugedacht sind, denn für Autos beträgt die Strecke 50 Kilometer weniger.

Auf der sich anschließenden stillgelegten, perfekt ausgebauten Staatsstraße geht es weiter zügig bergab, und so entschließen wir uns, bis Belluno durchzuradeln und damit den Fahrradtag weiter südlich als ursprünglich geplant zu beenden. Belluno gehörte jahrhundertlang zu Venedig. So ist es nicht verwunderlich, dass es durch zahlreiche Palazzi an die Lagunenstadt erinnert. Wir sind äußerst positiv überrascht vom Stadtbild Bellunos. Als wir etwas ratlos vor der bereits geschlossenen Touri-Info stehen, gibt uns ein hilfsbereites deutsches Paar spontan kund, wo es sich einquartiert hat. Schnell

ist die Hotelsuche damit beendet und wir genießen den Abend.

Belluno liegt etwas abseits der offiziellen Radroute und so geht es am nächsten Morgen erst mal auf einer stärker befahrenen Straße ein Stück zurück. Bald taucht der Lago di Santa Croce auf, der mit angenehmer Wassertemperatur und bei Sonnenschein zum Baden einlädt. Nun endlich ist die Zeit für den ersten Badestopp auf unserer Tour gekommen.

Der weitere Streckenverlauf sollte nun stetig bergab führen, so denken wir. Aber nein, die Streckenplaner hatten anderes im Sinne. Deshalb werden wir immer wieder zu Stellen mit schöner Aussicht geführt, die wir genießen, sobald kein Schweiß mehr in die Augen rinnt. Streckenweise der Strada del Prosecco folgend, erreichen wir Treviso.

Auch diese Stadt überrascht. Es ist Freitagabend, sie ist voller Jugend in Partylaune, der Baustil venezianisch, ein paar Kanäle durchfließen die Altstadt. Die Jugendlichen fahren fast ausnahmslos stylische Singlespeeds. Leihräder unterstreichen, dass hier auch im Alltag Rad gefahren wird.

Unser B&B-Zimmer hat eine eigene Dachterrasse und so können wir stilvoll den letzten gemeinsamen Abend verbringen und auf vier tolle Radeltage zurückblicken.

*Christian Martens
(wird fortgesetzt)*



Schotterpiste auf dem Bahntrassenweg vor Cortina d'Ampezzo

FÜR ~ ECHTE BIKER

FRILUFTS
HAIFOSS JACKET
59,95 €

KAMIK
MATSCH TRÄGERHOSE
24,95 €

DIE RICHTIGE AUSRÜSTUNG FÜR ENTDECKERKINDER