

Zwei Jahre Fahrradroute Nordweststadt-Innenstadt – eine Bestandsaufnahme

Mit Baudezernent Franz Zimmermann (FDP) auf Erkundungstour

Am 11. September jährte sich der Tag zum zweiten Mal, da der damalige Baudezernent Martin Wentz (SPD) zur Einweihung der Fahrradroute Nordweststadt-Innenstadt am Rande der Kreuzung Hülgelstraße / Raimundstraße / Ginnheimer Hohl geladen hatte. Schon damals gab es die eine oder andere hämische Nachfrage ob der Tatsache, dass die Route keineswegs so fertig war, wie sich die Benutzer das gewünscht hätten. Zwei Jahre später ist es ein neuer Baudezernent, der anlässlich der nächsten Einweihungsfeier (s. FRANKFURT aktuell 5/02 „Es geht voran“) dem ADFC-Sprecher das Angebot macht, einmal im Monat gemeinsam in den Sattel zu steigen, um sich der Realität zu stellen, die für Frankfurts Radfahrer/innen Alltag ist. Am 31. Oktober war Premiere auf der Fahrradroute Nord-

weststadt-Innenstadt. Treffpunkt 16 Uhr U-Bahn-Station „Römerstadt“. Mit von der Partie Stadtrat Franz Zimmermann (FDP), Stefan Majer, Stadtverordneter der Grünen, und für den ADFC Fritz Biel und Tom Orlowski. Gegenstand des Interesses: die Mängel, die noch immer die Radelfreude trüben auf dieser wichtigen Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Frankfurter Nordwesten.

Wegweisung Fehlzanzeige

Fahrradrouten sollen dem Radverkehr, wo immer es geht, einen Weg bahnen abseits der großen Rennstrecken des Autoverkehrs. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Erfolg dieses Konzepts ist die Wegweisung. Auf der Fahrradroute Nordweststadt-Innenstadt steht zwei Jahre nach der Eröffnung noch immer kein einziges Schild.

Schrankenlose Zukunft

Es war zunächst gar nicht so einfach, das Interesse von Franz Zimmermann auf das Hindernis zu lenken, das seit einigen Jahren den



Vorwärtsdrang der Radfahrer unter der Brücke am Hadrianbunker bremsen. Das Fahrrad von Tom Orlowski erschien ihm viel interessanter. Es ist ja auch immer wieder ein Erlebnis, wenn sich so ein Brompton-Faltrad auf sein Hinterteil setzt – immer bereit, sich zum Fortkommen seines Besitzers blitzschnell wieder zu entfalten.

Seit vor einigen Jahren anlässlich des Ausbaus der Geschwister-Scholl-Schule unter der Brücke eine breite Durchfahrt für die Zufahrt zur Baustelle geschaffen wurde, verwehrt eine massive Schranke die Nutzung der komfortablen Passage auch für den Radverkehr. Stattdessen teilen sie sich daneben einen

Fritz Biel, Stadtrat Franz Zimmermann und Stefan Majer (von links) bei der Arbeit an der schrankenlosen Zukunft **Foto: Tom Orlowski**

schmalen Schlauch mit den Fußgängern, der in der einen Richtung als Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) beschildert ist, während ihn das Schild in der Gegenrichtung als Getrennten Geh- und Radweg ausweist (Z. 241 StVO).

Der ADFC fordert: Ersatz der Schranke durch eine für Radfahrer passierbare Absperrung, Aufhebung der unsinnigen Führung über den Fußweg. *weiter auf Seite 3*

Adressfeld

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

www.adfc-Frankfurt.de

Einladung zur Weihnachtsfeier

am Donnerstag, dem 12.12.2002, 19.00 bis 22.00 Uhr (Helfer sind ab ca. 17.30 schon gerne gesehen) im Bürgerhaus Bockenheim, Schwälmerstr. 28. Wie immer zum Jahresende kommen wir in gemütlicher Runde zusammen. Im Kerzenlicht und beim Knabbern an selbstgebackenem und selbstgekauftem Gebäck und dem Genuss von Früchtetee und heißem Apfelwein, wollen wir das nunmehr bald zu Ende gehende Jahr Revue passieren lassen. Humoristische Einlagen und mitgebrachte Fotos zu speziellen ADFC-Aktivitäten sind willkommen (wenn möglich, bitte eine Auswahl der Fotos bereits vorab an Fritz Biel per E-Mail schicken). Mitglieder sowie Freunde und Förderer des ADFC Frankfurt sind herzlich eingeladen!

(rha)

2002





Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

ADFC Frankfurt am Main e.V.

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

Kassenwart: Jean Coquelin

ADFC Frankfurt am Main e.V. und Infoladen:

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

Öffnungszeiten:

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

Kontoverbindung:

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

Kontakte für die Arbeitsgruppen

Redaktion FRANKFURT aktuell:

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

AG Kartografie:

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

AG Technik: Ralf Paul

technik@adfc-frankfurt.de

AG Touren: Johannes Wagner,

Jürgen Johann
touren@adfc-frankfurt.de

AG Verkehr: Verkehrspolitischer

Sprecher: Fritz Biel
verkehr@adfc-frankfurt.de

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

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

Frauengruppe: Christina Romeis

Infoladengruppe: Gisela Schill
info@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen:

Bockenheim/Westend:
Christina Romeis

Bornheim (in Gründung):
Ulla Herrmann

Frankfurt-West:
Christian Kümmerlen

Nordwest: Petra Honermann

E-mail, Telefon, Fax

Fritz Biel

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

Jean Coquelin ☎ 069/45 99 17

Hinrich Garrels ☎ 069/63 25 94

Bertram Giebeler

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

Ralf Haselhorst

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

Lothar Hennemuth

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

Ulla Herrmann ☎ 069/46 34 82

Petra Honermann

☎ 069/51 68 26

Jürgen Johann

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

Klaus Konrad

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

Christian Kümmerlen

☎ 069/30 27 95

Alfred Linder

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

Ralf Paul ☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

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

Oliver Ramstedt

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

Christina Romeis

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

Michael Samstag

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

Gisela Schill ☎ 069/670 11 14

Johannes Wagner

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

Anne Wehr

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

Eckehard Wolf

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

Editorial

Zunächst einmal haben wir uns für eine schwere Panne im letzten Heft zu entschuldigen. Dort ist es uns gelungen, den Preis des Hund-mit-dem-Fahrrad-Ausführgerätes „Springer“ locker zu ver-10,08333...-fachen. Statt der angegebenen 605 Euro kostet das Gerät nur 60 Euro. Auf Seite 20 berichten wir deshalb noch einmal kurz über den „Springer“.

Ansonsten werden die Zeichen deutlicher, dass wir uns der ungemütlichen Jahreszeit nähern. Man kann bereits Lebkuchen, Adventskalender und anderes Weihnachtzubehör erwerben. Die Geschäfte sind an den Wochenenden etwas voller als normal – offensichtlich folgen nicht alle Menschen der Tradition, sich um die Geschenke für das „besinnliche“ Fest frühestens ab dem 20. Dezember zu kümmern. Das Redaktionsteam empfiehlt, es bei den Geschenken entspannt angehen zu lassen und auch an den Infoladen und sein reichhaltiges Angebot an Fahrradkarten und Radreisebüchern zu denken. Adres-

se und Öffnungszeiten finden sich auf dieser Seite oben links.

Und es gibt noch zwei weitere Dinge, die in dieser Jahreszeit auch und insbesondere für Radler/innen bedeutend sind. Das zunehmend schlechtere Wetter – daran können wir nichts ändern – und das neue Preissystem der Deutsche Bahn AG – daran können wir auch nichts ändern.

Bei ersterem hilft der Hinweis auf die richtige Kleidung, bei letzterem wird es schon etwas komplizierter. Daher haben wir uns vorgenommen, im nächsten Heft, wenn sich die Aufregung über Vorbuchungsfrist und Zugbindung etwas gelegt hat, über Radler/innen-relevante Themen von Preissystem und Fahrplan zu berichten. Wir bitten dazu die Leserinnen und Leser, uns ihre Meinungen und ggf. auch erste Erfahrungen im Vorverkauf mitzuteilen, damit wir die wirklich relevanten Punkte behandeln können.

Angenehmes Herbststradeln wünscht

Ralf für das Redaktionsteam

Inhalt

- 1 Zwei Jahre Fahrradroute Nordweststadt-Innenstadt – eine Bestandsaufnahme**
Einladung zur Weihnachtsfeier 2002
- 2 Editorial, Kontakte**
- 5 Bike&Ride Station Hausen ■ Barrierefreiheit**
- 6 Sicherheitspartnerschaft: ADFC und Polizei**
- 8 Aktivenfest im September**
- 9 Termine, Treffpunkte, Ortsbeiräte**
- 10 Bad Vilbel: Nichts Neues aus dem Stadtparlament**
Fahrradwerkstatt im Ef-Zet ■ Es gibt auch kleine Erfolge
- 11 Wegen Ferien geschlossen. Ein Herbstausflug in die Berge**
- 14 Saar per Velo. Ein Reisebericht**
- 16 „Route der Industriekultur“ – ideal per Rad!**
ADFC freut sich über Umweltpreis ■ Noch eine Hochzeit
- 17 „best for bike 2002“ entschieden**
SPD und Grüne sind aufs Fahrrad eingestellt ■ Kleinanzeige
- 18 Leserbriefe**
- 19 Leserbriefe ■ Impressum**
- 20 Rad und Hund für nur 60 Euro ■ Neuen-Treffen**
Touren, Aktionen, Codierungen ■ Tourenprogramm 2003

Fahrradroute Nordweststadt-Innenstadt

(Fortsetzung von Seite 1)

Herbstliche Rutschbahn

Wenige Meter weiter zeigte sich der Weg zum neuen Niddasteg in voll-tem Herbstlaub. Eine dicke Schicht von nassem Blättermatsch verbarg den hässlichen Asphalt – Anlass für den ADFC, den Stadtrat auf die Notwendigkeit der Reinigung von Fahrradroutes anzusprechen. Das gilt nicht nur für die Beseitigung der Blättermassen im Herbst, sondern auch für die Schneeräumung. Die Straßen in den Tempo 30-Zonen werden im Winter nicht geräumt.

Im städtischen Reinigungsprogramm sind die Fahrradroutes bislang kein Thema. So mussten die Radler in der Hansaallee tagelang auf die vielbefahrene Fahrbahn ausweichen, weil der stadteinwärts führende Radfahrstreifen wegen der vom Sturm gerupften Blättermassen nicht gefahrlos zu befahren war.

Der ADFC meint: Das muss sich ändern.

Polleritis

Kaum war der neue Steg über die Nidda fertig, wurden Benutzern wieder die ersten Poller in den Weg gepflanzt. Um die Befahrung durch Autos zu verhindern, brachte das zuständige Amt in der südlichen

Zufahrt zwei Poller an, immerhin rot-weiß gestreift und nicht nachgrau, wie so häufig. Dem Ortsbeirat 8 war das nicht genug. In einem Antrag forderten die Grünen, dass auch am anderen Ufer zwei Pfosten aufgestellt werden, um durch die so entstehende Unfallgefahr die Radfahrer zu bremsen. Als das Grünflächenamt ablehnte („Nur Drängelgitter hätten den erwünschten Effekt“), legte die grüne Fraktion nach: „Flehentliche Bitte um zwei Pfosten für sonnige Sonntage“ überschrieb sie den neuen Antrag. Die Probleme auf dem sonntags bei schönem Wetter zweifellos überbevölkerten Niddauerweg löst man auf diese Weise natürlich nicht, aber man macht halt ein bisschen Stimmung gegen die Radfahrer. Dass immer wieder schlimme Unfälle passieren durch diese Art von Hindernissen, nimmt man dabei in Kauf.

Besonders problematisch ist die am südlichen Ufer gewählte Anordnung von zwei Pollern, gerade auch im Gewimmel an sonnigen Sonntagen, da für niemanden eigentlich klar ist, wo er denn nun durchfahren soll. Im Zweifelsfall trifft man sich zwecks Kollision in der Mitte – trotz ausreichender Breite der Brücke.

Der ADFC hat Stadtrat Zimmermann vorgeschlagen, als Kompromiss auf beiden Seiten jeweils einen Poller in die Mitte zu setzen.

Unterführung Woogstraße

„Rutschgefahr – Radfahrer absteigen“ – so ein Schild auf einer Fahrradroute macht keinen guten Eindruck, abgesehen davon, dass sich sowieso niemand dran hält. Früher waren die Rampen der Unterführung an der Woogstraße gekackelt, wenn auch – wegen mangelhafter Ausführung – nicht lange. Seit einigen Jahren gibt es einen neuen, rutschfesten Belag. Es war vom Straßenbauamt zugesagt, dass die Schilder mit der Eröffnung der Fahrradroute verschwinden, aber sie hängen noch immer.

Der ADFC fordert: Endlich weg damit!

Wie verhindert man, dass Fußgänger und Radfahrer sich gegenseitig in die Quere kommen? Man stellt Ihnen Hindernisse in den Weg! So haben sich das zumindest die Planer der Unterführung



Problematische Gestänge – Edelstahlgeländer in der Unterführung Woogstraße

Foto: Tom Orłowski



Kinderanhänger nicht vorgesehen – Hindernisparcour an der Rampe zur Unterführung Woogstraße

Foto: fb



Platzhirsche unter sich – Schutzstreifen am Dornbusch

Foto: fb



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Volkmar Gerstein

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

ADFC Bundesverband e.V.

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



Gefährliche Ecke – schlechte Sichtbeziehungen durch Falschparker auf dem Radweg und fehlende Furtmarkierung an der Kreuzung Hansaallee / Miquelallee

Foto: fb

➤ gedacht. Sie hätten besser für vernünftige Sichtverhältnisse gesorgt. Die Edelstahlgeländer am Ende der Treppenabgänge (siehe Foto) leisten jedenfalls so, wie sie angebracht sind, keinen Beitrag zur Sicherheit. Im Gegenteil: Sie stellen eine Gefahr dar, weil sie ausge-rechnet an den unübersichtlichsten Stellen den Bewegungsraum einengen und Ausweichmanöver behindern.

Der ADFC fordert: Versetzung der gefährlichen Hindernisse.

Auf der Ginnheimer Seite stehen den Benutzern direkt am Beginn der Rampe gleich vier Poller im Weg (siehe Foto). Sie sollen wohl verhindern, dass Autofahrer die Treppe benutzen. Ob es dafür gleich so viele braucht, darüber kann man sicher streiten. Warum aber ausge-rechnet hier ein Papierkorb hängen muss, weiß wohl nur der Himmel.

Der ADFC meint: Die Hälfte der Poller tut's auch und der Papierkorb muss da weg!

Raimundstraße – Lückenschluss

Sie misst keine 100 Meter, die Lücke im Radstreifen zwischen Hülgel- und Pfeiferstraße, aber sie markiert mit aller Deutlichkeit den fortdauernden Vorrang des Autos, selbst auf Fahrradrouten. Weil einmal am Tag, wenn die nahe Telekom Feierabend macht, sich kurzzeitig hier die Autos stauen, sind an der Ampel in Richtung Hülgelstraße zwei Fahrspuren als Stauraum markiert. Dazu kommen die Schleichwegespezialisten durch die Tempo 30-Zonen, die in der abendlichen Rush-Hour über die Platenstraße und die Stefan-Zweig-Straße dem Stau auf der Hülgelstraße entgegen wollen.

Der Platz fehlt unübersehbar in den restlichen 23 Stunden des Tages für die Anlage des stadteinwärts führenden Radstreifens. Wehe dem Radfahrer, der sich hier zu weit in Richtung Bordstein abdrängen lässt, er wird ohne Rücksicht auf ausreichenden Seitenabstand auf engstem Raum überholt. Die ängstlicheren Gemüter weichen gleich auf den schmalen Gehweg aus – zu Lasten der Fußgänger.

In der Gegenrichtung ist zwar ein schmaler Rad-

streifen vorhanden, er wird aber rechts von den rechts abbiegenden Autos geführt. Das führt in Verbindung mit der viel zu kleinen Aufstellfläche vor der Ampel immer wieder zu gefährlichen Konflikten, wenn nicht die Autofahrer den Radstreifen gleich mitbenutzen, um ein wenig mehr Distanz zu den Stau-partnern auf der Nachbarfahrbahn herzustellen.

Der ADFC fordert: Schluss mit dem Mut zur Lücke! Zwei Fahrspuren müssen an dieser Engstelle für den Autoverkehr reichen. Anlage von ausreichend breiten Radfahrstreifen in beiden Fahrrichtungen und Vergrößerung der Aufstellfläche an der Ampel.

Raimundstraße – fehlende Markierungen

Seit 1993 gibt es in der Raimundstraße Radstreifen. Genauso lange fordert der ADFC, unterstützt vom zuständigen Ortsbeirat, dass endlich die auf weiten Strecken fehlende Trennmarkierung zwischen Park- und Radstreifen angebracht wird. Im September 1995 hatte der Magistrat dem Ortsbeirat versprochen, die fehlenden Markierungen „kurzfristig“ anzubringen. Sie fehlen noch heute.

Der ADFC empfiehlt: Weiterbildung zur Bedeutung des Begriffs kurzfristig.

Raimundstraße – Falschparker

Falschparker auf Radverkehrsanlagen sind ein leidiges Thema. Das gilt auch für die Raimundstraße. Ein Kiosk, eine Bäckerei und eine Auto-werkstatt sorgen gegenüber der Einmündung Stefan-Zweig-Straße für Dauerbelegung. Die zuständige Ordnungsbehörde erklärt in Sachen Falschparken in zahlreichen Magistratsberichten seit Jahren faktisch ihre Kapitulation.

Der ADFC fordert: Der Magistrat muss endlich ein Konzept vorlegen, wie er der grassierenden Wiedergeburt des Faustrechts Einhalt gebieten will.

Hansaallee / Miquelallee – tödliche Falle

Am 29.11.2000 – mehr als zwei Monate nach der Einweihung der Fahrradrouten – antwortete Herr Bruss vom Straßenbauamt auf eine Intervention des ADFC: „Wir sind

uns der Wichtigkeit der Radmarkierung an der Hansaallee bewusst und versuchen mit Hochdruck die fehlenden Markierungen noch in diesem Jahr aufzubringen.“ Heute, zwei Jahre später, warten wir an der gefährlichsten Stelle der ganzen Strecke noch immer auf die Furtmarkierungen über die Miquelallee. Stattdessen parken dort unmittelbar vor der Kreuzung regelmäßig bis zu drei Fahrzeuge auf dem Radweg und blockieren damit die lebensnotwendigen Sichtbeziehungen. Das Ordnungsamt, vom ADFC mit Fotos unter anderem auf ein tagelang dort abgestelltes Unfallfahrzeug aufmerksam gemacht, konnte, laut schriftlicher Auskunft, dort keine Falschparker feststellen. Wie auch, wo die meisten der Falschparker in den angrenzenden Wohnungen leben und mit ihren Autos dort erst eintreffen, wenn auch die Mitarbeiter des Ordnungsamtes bereits ihren verdienten Feierabend genießen.

Vor wenigen Wochen wurde ein Radfahrer an dieser Kreuzung von einer Autofahrerin aus Richtung Eschersheimer Landstraße angefahren und tödlich verletzt. Noch steht die Unfallursache nicht definitiv fest, aber nach allem was hier bekannt ist, hat die Autofahrerin sehr wahrscheinlich die rote Ampel missachtet. An dieser Stelle tut man dies oft und mit hoher Geschwindigkeit. Es handelte sich aber nicht um den von uns seit langem befürchteten Abbiegeunfall. So zynisch es angesichts des tragischen Unfalls klingt, aber der ➤

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt/Main e.V.

- **Per Pedale**
Leipziger Straße 4
(siehe Anzeige S. 17)
www.perpedale.de
- **Radschlag**
Hallgartenstraße 56
(siehe Anz. S. 17)
www.radschlag.de
- **Landkarten Schwarz**
Eckenheimer Landstraße 36
(siehe Anz. S. 11)
- **Storck oHG**
Alexanderstraße 1
- **Fahrradhaus Wagner**
Woogstraße 21
(siehe Anz. S. 20)
www.fahrradwagner.de

Wo gibf's

SCHOTTENPREISE ?



Hamburger Allee 49-53

60486 Frankfurt

☎ 069 / 97 99 20 20

►► Magistrat müsste seiner jahrelangen Untätigkeit wegen an dieser Stelle zum Dank eigentlich sämtliche Glocken Frankfurts läuten, dass es nicht anders kam.

Hat man diese gefährliche Stelle wohlbehalten hinter sich gebracht, droht wenige Meter weiter neue Gefahr. Weil sich das Land als Betreiber der Universität seit vielen Jahren nicht mit dem Bund über die Abwicklung der Grundstücksangelegenheiten im Gefolge des Abzugs der Amerikaner einig wird, kann die Stadt nicht wie geplant den Bürgersteig verlegen, und so fehlen an dieser kritischen Stelle noch immer etwa 25 Meter Radweg. Das hinderte das Straßenbauamt freilich nicht daran, bei der Markierung des weiterführenden Radstreifens so zu tun, als gäbe es die Lücke nicht. Sollen die Radfahrer doch illegal über den Gehweg fahren.

Der ADFC fordert: Markierung der fehlenden Furt über die Miquelallee zum Schutz des Radverkehrs vor Rechtsabbiegern, aber nur bis Fahrbahnmitte, solange die Fortführung des Radwegs auf der anderen Straßenseite nicht gewährleistet ist. Schnellstmögliche Verlegung des Gehwegs und Schließung der Radwegelücke, entsprechend den bereits 1995 beschlossenen Plänen. Sicherung der Sichtbeziehungen durch wirksame Maßnahmen gegen die Falschparker auf dem Radweg Hansallee / Ecke Miquelallee.

Fortsetzung folgt – wann?

Die Route, von der hier die Rede ist, umfasst 4 Kilometer und erstreckt sich von der Bremer Straße bis zum Erich-Ollenhauer-Ring am Nordwest-Zentrum. Sie ist nur eine Teilstrecke der in der Radverkehrskon-

zeption vorgesehenen Verbindung zwischen der Innenstadt und Weißkirchen. Die Fortsetzung in Richtung Innenstadt ist bereits seit 1998 beschlossen und wird hoffentlich im nächsten Jahr endlich umgesetzt. Die Weiterführung stadtauswärts befindet sich seit vielen Jahren in der Ämterabstimmung.

Der ADFC fordert: Es muss endlich auch für die Radverkehrsprojekte eine mittelfristige Investitionsplanung aufgestellt werden, um eine verlässliche Zeitplanung zu ermöglichen und zu einer kontinuierlichen Umsetzung beschlossener Planungen zu kommen.

Fazit

Am Ende hat sich Franz Zimmermann doch über die vorgesehene Stunde hinaus Zeit genommen. Nun ist er nicht der erste Baudezernent, der sich mit dem ADFC auf's Rad schwingt – das haben andere vor ihm auch schon getan – aber ich habe den Eindruck gewonnen, dass dieser Stadtrat einen sehr direkten Zugang hat zu den vielen kleinen Unzulänglichkeiten, die leider noch immer geeignet sind, aus der besten Vorplanung schlechte bauliche Realität werden zu lassen.

Wem hier die ein oder andere Problemstelle fehlte, dem sei gesagt: Wir kennen sie alle, aber wir haben uns bewusst auf Fragen konzentriert, die in die direkte Zuständigkeit des Baudezernenten fallen. Die Tour hat Franz Zimmermann sichtlich Spaß gemacht und wir waren uns einig, dass wir diese Treffen in regelmäßigen Abständen fortsetzen wollen.

Auf das nächste Mal freut sich schon

Fritz Biel

Bike&Ride Station Hausen



Foto: Jürgen Johann

Auch wenn das Motto „Leichter Start in den Sommer“ nun nicht mehr der Jahreszeit entspricht: Die Bike&Ride-Station in Hausen, deren Ausbau von mir in die Wege geleitet wurde, ist zwischenzeitlich gut benutzt. Dies liegt ganz sicher nicht nur an dem (durchaus berechtigten) sechswöchigen Busfahrstreik in Frankfurt. Jürgen Johann

Barrierefreiheit



Überführung am Heiligenstock über die B3

Foto: Wulfhard Bäumlein

Was für Radler ein lästiger Umstand ist, stellt sich für andere (z.B. Rollstuhlfahrer) als unüberwindliches Hindernis dar. Die Überführung am Heiligenstock wurde seinerzeit so „intelligent“ konzipiert, dass es für diese Gruppe unmöglich ist, halbwegs umstandslos etwa von der Gaststätte „Zollhaus“ zum Lohrberg zu kommen.

Fazit: Die Lobbyarbeit für den Radverkehr ist meist auch ein Beitrag zur Barrierefreiheit für Behinderte, Mütter (und Väter) mit Kinderwagen und anderen!

Wulfhard Bäumlein

Bett & Bike




Fahrradfreundliche Gastbetriebe

Die praktischen ADFC-Radfahrer:

- über 2.900 fahrradfreundliche Gastbetriebe vom Sterne-Hotel bis zur Jugendherberge
- touristische Infos
- Checkliste für den Fahrradurlaub
- Tipps & Tricks rund ums Rad

Erhältlich als ausführliche, bestillierte Länderverzeichnisse mit vielen regionalen Informationen oder als kompakt gefasstes bundesweites Verzeichnis im Buchhandel oder beim ADFC-Shop (Tel. 0421/3463925)



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Esterbauer

Sicherheitspartnerschaft: ADFC und Polizei

Bericht aus der AG Unfall

Der folgende Artikel hat zwei Ziele:

1. Er will berichten über die erfreuliche und konstruktive Zusammenarbeit mit der Polizei.
2. Er will hinweisen auf besondere Gefährdungen, die durch regelwidriges Verhalten von Radfahrerinnen und Radfahrern entstehen.

Schon seit längerer Zeit gibt es eine Zusammenarbeit zwischen der Direktion Verkehrssicherheit des Polizeipräsidiums Frankfurt und dem ADFC Frankfurt, genauer den Mitarbeitern in der AG Unfall. Diese erfolgte zum Beispiel bei Gelegenheit verschiedener Aktionen in der Öffentlichkeit. Mittelbar hatten wir Kontakt bei der Auseinandersetzung mit dem Bericht des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung, beruhend auf der Arbeit der Kommission zur Erfassung und Beseitigung von Unfallschwerpunkten (KEBU). Seit April 2001 ist diese Zusammenarbeit auf eine neue Basis gestellt und hat sich bisher sehr positiv entwickelt.

Am 11. April 2001 fand auf Initiative der AG Unfall des ADFC ein Gespräch mit der Direktion Verkehrssicherheit des Polizeipräsidiums Frankfurt statt. Die Direktion Verkehrssicherheit ist eine Dienststelle des Polizeipräsidiums, welche unter anderen Aufgaben die Straßenverkehrsunfälle im Bereich der Stadt Frankfurt statistisch erfasst und analysiert. Werden dabei Unfalldhäufungen festgestellt und ereignen sich mehrere gleichartige Unfälle an einem Ort in einem bestimmten Zeitraum, so wird dieser Ort zu einem Unfallschwerpunkt erklärt. Diese Unfallschwerpunkte werden der KEBU gemeldet, welche dann ihrerseits die Aufgabe hat, nach deren Ursachen zu suchen und Vorschläge zu ihrer Beseitigung zu erarbeiten. Dazu wird bereits von der Direktion Verkehrssicherheit Vorarbeit geleistet.

In angenehmer und offener Atmosphäre fand das Gespräch unter dem Vorsitz des damaligen Leiters der Direktion Verkehrssicherheit, Herrn König statt. Ein



Abb. 1 Einmündung der Auerhahnstraße in die Jägerallee in Ffm-Griesheim: Markierungen verdeutlichen die Vorfahrtsregelung, rücksichtsvolleres Fahren ist die Folge.

Foto: Fitz Bergerhoff

wichtiges Anliegen des ADFC war es, radfahrrelevante Informationen von der Direktion Verkehrssicherheit zu bekommen, damit wir uns rechtzeitig mit den entsprechenden Unfällen auseinandersetzen können. Ziel sollte dabei sein, die Vorstellungen und Vorschläge des ADFC mit der Direktion Verkehrssicherheit abzusprechen, damit sie berücksichtigt werden können. Diese rechtzeitige Information wurde uns in dem Gespräch zugesagt. Dabei wurde allerdings auch die Einschränkung gemacht, dass von uns vorgeschlagene Maßnahmen nicht unbedingt von der Polizei auch vertreten werden können oder gar müssen, was uns einsehbar war. Außerdem sind an der Bearbeitung der Unfallschwerpunkte auch andere Ämter beteiligt wie Straßenbauamt und Ordnungsamt, deren Vorstellungen in der KEBU Gegenstand der Diskussion sind. Und schließlich spielen nicht zuletzt auch Fragen der Finanzierung eine

wesentliche Rolle. In der Folgezeit wurden uns nun eine Reihe von Unfallschwerpunkten genannt und Unterlagen zur Verfügung gestellt, mit denen wir uns befasst haben und zu denen wir auch Stellungnahmen und Vorschläge an die Direktion Verkehrssicherheit gegeben haben. Dabei hat sich herausgestellt, dass die Vorstellungen von Polizei und ADFC sich in wesentlichen Teilen decken und beide durchaus an einem Strang ziehen.

Die erste Meldung eines Unfallschwerpunktes geschah Ende August 2001. An der Einmündung der Auerhahnstraße in die Jägerallee in Ffm-Griesheim hatte sich am 24.08.2001 ein Unfall ereignet, in dessen Folge die von einem PKW erfasste Radfahrerin den schweren Verletzungen erlag. In diesem Einmündungsbereich hatte es schon mehrere Unfälle zwischen PKWs gegeben, aber dieses war der erste mit einem Fahrrad und gleich mit Todesfolge. Trotz Tempo 30-Zone

wird hier meist sehr schnell gefahren, offenbar, um die Ampel an der Mainzer Landstraße noch bei grün zu erreichen.

In einem Gespräch mit den Anwohnern beklagten diese die verkehrlichen Zustände an dieser Stelle und berichteten von Eingaben bei der Stadt schon seit 1996, die bisher erfolglos blieben. Die Bemühungen der Polizei mit unserer Unterstützung und unserem Nachhaken führten schließlich zur Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Heute (im September 2002), ein Jahr nach dem Unfall stellen wir fest, dass die entsprechenden Markierungen auf den Fahrbahnen aufgebracht sind (siehe Abb. 1). Die Vorfahrtsregelung ist nunmehr deutlich und ein rücksichtsvolleres Fahren ist die Folge.

Der nächste Verkehrsunfall mit schwerem Personenschaden ereignete sich in Höchst an der Einmündung der Albanusstraße in die Dalbergstraße am 18.01.2002. Auch dieser Unfallort liegt in einer Tempo 30-Zone. Ein Radfahrer hatte die Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ missachtet und wurde von einem PKW erfasst. Hier stellte sich heraus, dass an der Straßeneinmündung eine irreführende Markierung aufgebracht war. Diese stammte noch aus der Zeit vor Einführung der Tempo 30-Zone und sollte die Vorfahrtsberechtigung der Dalbergstraße vor der Albanus-

THOMAS SCHEEL Malermeister

Das Flexibelste was Ihnen mit Farbe passieren kann

• **Fassaden-Herbst-Aktion** •

Preisgünstige Ausführungen sämtlicher Tapezier-,
Anstrich- u. Bodenbelagsarbeiten

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

straße deutlich machen. Diese Halte- linie suggerierte nun offenbar eine Vorfahrtsberechtigung, die nach der Einführung der Tempo 30- Zone nicht mehr bestand. Dies wurde von uns dokumentiert (siehe Abb. 2) und entsprechende Änderungen haben wir vorgeschlagen. Die Verkehrsdirektion konnte sich unseren Vorschlägen anschließen und heute ist die irreführende Markierung entfernt (siehe Abb. 3).

Mehrere Stellen im Stadtgebiet wurden zu Unfallschwerpunkten, weil immer wieder Radfahrerinnen und Radfahrer an Grundstücksein- und -ausfahrten von PKWs erfasst wurden. Auch hier gibt es oft Gründe, die in der Gestaltung der Radwege oder in Sichtbeziehungen zu suchen sind. Dies ist zum Beispiel der Fall

- in der Schwarzwaldstraße bei der Ein- und Ausfahrt zur Niederräder Rennbahn,
- in der Hügelstraße beim Aja-Textor-Goethe-Haus,
- in der Ginnheimer Landstraße am Markuskrankenhaus.

Auch in diesen Schwerpunkten wurden Änderungsvorschläge gemacht.

In diesen Fällen sind allerdings auch sehr oft Radfahrerinnen und Radfahrer beteiligt, die den Radweg entgegengesetzt der normalen Fahrtrichtung widerrechtlich benutzen. Damit trifft sie nach den verschiedenen Gerichtsurteilen immer eine Teilschuld, auch wenn es in § 10 der StVO zum Einfahren und Anfahren heißt: „Wer aus einem Grundstück, aus einem Fußgängerbereich, aus einem verkehrsberuhigten Bereich auf die Straße ... einfahren ... will, hat sich dabei so zu verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“

Schwieriger noch ist die Situation, wenn sich derartige Unfälle an Straßeneinmündungen in vorfahrtsberechtigte Straßen ereignen, die von einem Einrichtungsweg begleitet werden. Auch solche Unfallschwerpunkte wurden uns gemeldet, an denen mehrfach Radfahrerinnen und Radfahrer, gegen die vorgeschriebene Richtung radelnd, von PKWs erfasst wurden. Dies waren immer PKWs, die aus der Nebenstraße in die Hauptstraße nach rechts einbogen. Die Fahrerinnen

oder Fahrer schauen zwar nach links, um den vorfahrtberechtigten Verkehr zu beobachten, rechnen aber anscheinend dann nicht mit regelwidrig von rechts kommenden Radfahrern. Als solche Unfallschwerpunkte wurden gemeldet

- die Straße Am Industriehof bei der Tilsiter Straße,
 - in Ffm-Unterriederbach die Gotenstraße an der Einmündung der Euckenstraße.
 - die Saalburgallee an der Einmündung der Andreaestraße,
- Derlei Verkehrsunfälle hat es sicher auch an vielen anderen Stellen gegeben. An den genannten waren es mindestens drei der gleichen Art. Und dies soll hier Anlass sein mit Nachdruck auf die Gefährdungen hinzuweisen.

Schließlich führt das regelwidrige Benutzen von Einrichtungswegen nicht nur durch motorisierte Verkehrsteilnehmer zu Gefährdungen. Auch den Regeln folgende radfahrende Mitbürger können betroffen sein und durch dieses regelwidrige Verhalten bei Unfällen Schäden erleiden. Oft genug hat der Autor es erlebt, dass er, gerade in der bevorstehenden winterlichen Jahreszeit, auf Einrichtungswegen entgegenkommende Zeitgenossen, auch noch ohne Beleuchtung, erst in letzter Sekunde sah.

Auf einen weiteren Unfallschwerpunkt soll hier noch die Aufmerksamkeit gerichtet werden. Das ist die Kreuzung Bockenheimer Landstraße / Senckenberganlage / Zeppelinallee. Auch hier ereigneten sich zahlreiche Verkehrsunfälle, an denen Radfahrerinnen und Radfahrer beteiligt waren. Und leider ist festzustellen, dass es in den meisten Fällen Rotfahrer betraf. Radfahrer, die von der Bockenheimer Landstraße zur Bockenheimer Warte bei Rot über die Zeppelinallee fahren wollten, wurden von Autos erfasst, die von der Senckenberganlage geradeaus die Zeppelinallee weiter fahren wollten. Auch wenn vielleicht überhöhte Geschwindigkeit, ungünstige Ampelphasen und anderes eine Rolle spielen mag, entscheidend ist doch die Nichtbeachtung des Rotlichtes für Fußgänger und Radfahrer. An dieser Kreuzung muss man besondere Vorsicht walten lassen.

Fitz Bergerhoff



Abb. 2 Die Markierung an der Einmündung der Albanusstraße in die Dalbergstraße suggerierte eine nicht mehr bestehende Vorfahrtsberechtigung (aus der Zeit vor Einführung der Tempo 30-Zone). Foto: Fitz Bergerhoff



Abb. 3 Heute ist die irreführende Markierung entfernt. Foto: Fitz Bergerhoff

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

Aktivenfest im September



Im Vorjahr musste die Veranstaltung noch im Infoladen stattfinden – Regen verhinderte das geplante Gartenfest. Doch diesmal konnte endlich in einer der letzten lauen Sommernächte der Garten hinter der Geschäftsstelle eingeweiht werden. Aus fast allen AGs und Stadtteilgruppen waren Aktive gekommen, um feuchtfröhlich bis in die späten Abendstunden zusammen zu sitzen. Star des Abends war der wenige Tage alte Matthias, Sohn des Hausmeisterpaars, das auf dem mittleren Bild neben Anne Wehr zu sehen ist.

Auch ohne musikalische Untermalung war die Veranstaltung im Hinterhof laut genug, was als Beweis dafür herhalten kann, dass es offensichtlich allen Gästen gefallen hat. Grund genug für den Vorstand, über eine Wiederholung im nächsten Jahr nachzudenken.

Anne Wehr / (ps)



Zweirad Ganzert

Mainzer Landstraße 234
60326 Frankfurt (Galluswarte)

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

MERIDA

PEUGEOT
CYCLES


PINARELLO

DIAMANT

HERCULES

KETTLER ALU-RAD

GIANT BIKES

KTM
Bikes vom Besten

VILLIGER
SWISS FINEST

JUCHEM
CUSTOM MOUNTAIN BIKES

TREK 

TERMINNE

Mo.	11.11.	T	Technik-Stammtisch
Di.	19.11.	R	Redaktionsteam
Mi.	20.11.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	20.11.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	25.11.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	25.11.	BN	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bornheim (in Gründung)
Mo.	25.11.	VS	Vorstandssitzung
Do.	28.11.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Fr.	29.11.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	09.12.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	09.12.	R	Neuen-Treffen ab 19.30 in der Geschäftsstelle / Infoladen
Mo.	16.12.	VS	Vorstandssitzung
Di.	17.12.	R	Redaktionsteam
Mi.	18.12.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	18.12.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Do.	19.12.	BW	Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend trifft sich um 19 Uhr an der Bockenheimer Warte zur Fahrt auf den Weihnachtsmarkt
Mo.	23.12.	BN	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bornheim (in Gründung)
Fr.	27.12.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	06.01.	T	Technik-Stammtisch
Mi.	15.01.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	15.01.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Do.	16.01.		Tourenleiter-Treffen, Bürgerhaus Bockenheim (siehe S. 20)
Mo.	20.01.	T	Technik-Stammtisch
Di.	21.01.	R	Redaktionsteam
Mo.	27.01.	BN	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bornheim (in Gründung)
Do.	30.01.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Fr.	31.01.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest

TREFFPUNKTE

BN	19.00	Bistro Bernstein, Im Prüfling 42 (U4, „Seckbacher Landstraße“, Bus 38/43 „Prüfling“)
BW	19.30	Kneipe „Pielok“, Jordanstraße 3 (U4/U6/U7, Straba 16 „Bockenheimer Warte“)
NW	19.00	Römerschenke an der Nidda, Hadrianstraße 48 (am Niddafer-Radweg, U1 „Römerstadt“)
R	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 (U1/U2/U3, „Grüneburgweg“)
T	19.30	„Im Hinterhof“, Egenolfstraße 17 (Straba 12 „Rothschildallee“ Bus 32 „Günthersburgallee“)
V	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 (s.o.)
VS	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 (s.o.)
W	19.30	Zum Goldenen Löwen, Unterliederbach, Liederbacher Str. 60 a (Bus 57, „Unterliederbacher Markt“)

FAHRRAD-REPARATUR-WORKSHOPS

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

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
09. November	Udo Müller	4 69 15 12
23. November	Ralf Paul	4 94 09 28
11. Januar	Lars Langefeld	97 98 14 77

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

KURZ-RAD



E' consentito il transito sui marciapiedi alle biciclette che non superino la lunghezza di 1,10 m

Befahren des Gehsteigs nur für Fahrräder mit einer Höchstlänge von 1,10 m

COMUNE DI BOLZANO

E' VIETATO CALPESTARE PRATI AIUOLE E COGLIERE FIORICANI AL GUINZAGLIO

STADTGEMEINDE BOZEN

ES IST VERBOTEN RASEN UND BEETE ZU BETRETEN SOWIE BLUMEN ZU PFLUCKEN HUNDE SIND AN DER LEINE ZU FÜHREN

Bozen, Südtirol, Italien

(kh)

ORTSBEIRÄTE

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

OBR 1	(Bahnhof/Gallus/Innenstadt) 03.12.
OBR 2	(Bockenheim/Kuhwald/Westend) 25.11.
OBR 3	(Nordend) 05.12.
OBR 4	(Bornheim/Ostend) 03.12.
OBR 5	(Niederrad/Oberrad/Sachsenh.) 29.11.
OBR 6	(Goldstein/Griesheim/Höchst/Nied/Schwanheim/Sindlingen/Sossenheim/Unterliederbach/Zeilsheim) 26.11.
OBR 7	(Hausen/Industriehof/Praunheim/Rödelheim/Westhausen) 26.11.
OBR 8	(Heddernheim/Niederursel/Nordweststadt) 28.11.
OBR 9	(Dornbusch/Eschersheim/Ginnheim) 28.11.
OBR 10	(Berkersheim/Bonames/Eckenheim/Preungesheim) 26.11.
OBR 11	(Fechenheim/Riederwald/Seckbach) 25.11.
OBR 12	(Kalbach) 29.11.
OBR 13	(Nieder-Erlenbach) 26.11.
OBR 14	(Harheim) 25.11.
OBR 15	(Nieder-Eschbach) 06.12.
OBR 16	(Bergen-Enkheim) 26.11.

Nichts Neues aus dem Stadtparlament

Am 27.08.2002 befasste sich die Bad Vilbeler Stadtverordnetenversammlung mit einer Reihe von radverkehrsbezogenen Anträgen, die durch unsere verkehrspolitische Tour angestoßen wurden (FRANKFURT aktuell 5/2002). Aus diesem Grunde war auch Dr. Ute Gräber-Seißinger als ZuhörerIn zugegen. Ihre Eindrücke von dieser Sitzung in folgenden Zeilen.

Man sollte meinen, die CDU habe es angesichts ihrer saten Mehrheit im Bad Vilbeler Stadtparlament nicht nötig, all ihr Tun in den Dienst gegen den politischen Gegner zu stellen, unabhängig vom Gehalt der Sache. Doch weit gefehlt. Wer der Sitzung der Stadtverordneten am vergangenen Dienstag mit einer unvoreingenommenen Grundhaltung beigewohnt hat, der dürfte von dieser Erwartung schnell abgerückt sein.

Zwei Beispiele: Die SPD beantragt, den Magistrat aufzufordern, sich beim Land Hessen dafür einzusetzen, dass die Zuschüsse für den Verein „Wildwasser“ (der sich der Unterstützung sexuell missbrauchter Mädchen verschrieben hat)

nicht gekürzt werden - schließlich leistet auch die Stadt zur Finanzierung der Arbeit des Vereins einen Beitrag. Um diesen Antrag zu diskreditieren, ist jedoch der CDU kein Argument zu abwegig. Tatsächlich soll doch von einer solchen Maßnahme ein „negatives Signal“ auf alle übrigen Vereine ausgehen, die ja dann verbal-ideell leer ausgingen. Dass man auch als Mitglied eines solchen Vereins auch immer durchaus in der Lage ist, Solidarität zu üben anstelle von Konkurrenzdenken, das ist dem in Rede stehenden Vertreter der CDU offenbar nicht in den Sinn gekommen. Eine beschämende Vorstellung wurde da gegeben, indem dieser Antrag abgelehnt wurde.

Beispiel Nr. 2: Die SPD beantragt eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der städtischen Radwegesituation. Ein Punkt: das Drängelgitter am Rand des neben dem Hallenbad gelegenen Spielplatzes. Stadtrat Jörg Frank begründet den extrem schmalen, beispielsweise für Radfahrer und für Gehbehinderte mit Rollstuhl kaum nutzbaren Durchlass damit, dass nur so vom Spielplatz kommende Kinder vor

rasenden Autofahrern aus Richtung Parkstraße geschützt werden könnten (Immerhin will er die Durchlassbreite des Drängelgitters dennoch überprüfen lassen). Doch fast im selben Atemzug wird eben diese Spezies von Autofahrern zu einer mustergültigen Art, wenn Herr Frank im nächsten Punkt, Schöllberg stadteinwärts im Vorfeld der Ampelkreuzung Friedrich-Ebert-Straße bzw. Berliner Straße, jede Gefährdung von Radfahrern bestreitet. Fakt ist, dass dort der Radweg aus Richtung Frankfurt abrupt endet, Radfahrer sich mithin in den

Autoverkehr irgendwo zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegespur einfädeln müssen. Wem es da zu mulmig wird, der muss notgedrungen auf die Rechtsabbiegespur oder den Bürgersteig ausweichen. Die Partei, die bei uns in Bad Vilbel das Sagen hat, wählt ihre Argumente gerade so, wie sie zur eigenen Ansicht passen, nur hat eben derjenige Pech, der sich dabei unversehens in Widersprüche verstrickt. Eine Einladung, wieder zu kommen, war diese Stadtverordnetensitzung jedenfalls nicht. Schade! *Dr. Ute Gräber-Seißinger*

Es gibt auch kleine Erfolge



Am Ritterweiher: Vorher (oben) und nachher – eher suboptimal ausgeführt.

Fotos: Wulfhard Bäumlein

Fahrradwerkstatt im Ef-Zet



Betreut „seine“ Werkstatt: Michael Stier (links). Foto: Wulfhard Bäumlein

Eine erfreuliche städtische Einrichtung ist der Werkstattcontainer des Freizeitentrums (früher Jugendzentrum). Unter der kompetenten Anleitung von Gymnasiallehrer Michael Stier aus Frankfurt kann hier jedermann/frau die Mucken und Zipperlein seines Rades auskurieren. Von der ordinären Behebung eines Platten bis zur anspruchsvollen Reparatur (z. B. Neu-

einzeichnung eines Laufrades) ist hier alles möglich. Auch jetzt in der kalten Jahreszeit; verfrorenere Zeitgenossen sollten sich dazu allerdings etwas wärmer einpacken.

Geöffnet ist die Fahrradwerkstatt jeden Montag (außer in den Ferien) von 19.00 bis 22.00 Uhr. Weitere Auskünfte unter Tel.: 06101/54 21 00.

Wulfhard Bäumlein

Wenn auch die Stadtverwaltung bei vielen Dingen nicht mit uns konform liegt (z. B. Einbahnstraßen, Problematik Schulwegrouten von Dortelweil-West), lässt sie sich doch in kleinen Dingen etwas auf unsere Einflüsterungen ein. So jetzt kürzlich am Waldspielplatz am Ritterweiher. Nach erfolgter Umgestaltung mit Pflanzrabatte und Totalabsperzung für Zweiräder trug man dem Umstand Rechnung, dass es sich hier um eine der

Haupttrouten von Bad Vilbel nach Bergen handelt. So begrüßenswert diese nachträgliche Maßnahme ist, es bleiben noch zwei Fragen:

- Warum denkt man bei solchen Umgestaltungen nicht gleich an den Radverkehr?

- Und was hindert die Verantwortlichen daran, die neu geschaffene Auffahrt ordentlich zu befestigen und gegen parkende Kraftfahrzeuge abzumarkieren?

Wulfhard Bäumlein

Wegen Ferien geschlossen

Ein Herbstausflug in die Berge Italiens, Österreichs und der Schweiz

Es ist kalt. Einfach saukalt. Ein schneidender Wind pfeift über die Wiesen und lässt den Radler nur mühsam vorankommen. Lange Winterhose, Pullover, Anorak, Handschuhe, Halstuch unter strahlend blauem Himmel. Ringsum schneebedeckte Berggipfel, davor herbstlich gefärbte Bäume – ein grandioses Panorama mit fantastischer Fernsicht, hier kurz unterhalb des Reschenpasses. Abseits der stark befahrenen Hauptstraße, die immer in Sichtweite ist, leitet eine (nicht ganz perfekte) Beschilderung den Velotouristen mit pfadfinderischem Gespür fast autofrei durch die südtiroler Kälte. Steil ist es, bis zu 15%, und schattig. Vor kurzem in Prad (am Stilfserjoch) gestartet, führt der Weg durch Obstplantagen und über ausgedehnte Weiden zum mittelalterlichen Glurns und nach Mals. Hier gelingt es mir nach einer überschaubaren Wartezeit, die Fernstraße lebend zu überqueren. Durch den alten Ortskern, in dem mir erstaunte Kirchgänger nachblicken, steigt der Weg an, ein Wegweiser weist nach Ulten, das, nur wenige Kilometer entfernt, einige hundert Höhenmeter über Mals liegt. Der Rest ist ein Rechenexempel à la „100 m Steigung auf 1 km sind 10%, also sind X m Steigung auf Y km soundsoviel Prozent = ziemlich steil, aber wenn es hier schon 15% hat, muss es ja bald besser werden... usw.“ So bleibt neben dem Kreislauf auch in dieser Kälte das Gehirn in Bewegung. Irgendwann steht dann an einem Gasthaus die aktuelle Höhe über dem Meeresspiegel. Das Schlimmste scheint geschafft, das

Sträßchen windet sich über flache Wiesen, nur der Gegenwind bleibt. Ein Mountainbiker-Pärchen überholt, eingepackt wie im tiefsten Winter. Wenige Meter weiter stehen die beiden am Straßenrand und versuchen, die Blutzirkulation in ihren Füßen wieder in Gang zu bringen. Dank Wollsocken muss ich mich nicht dazu gesellen, sondern kann entspannt nach St. Valentin hinunter rollen, wo ich, wegen der nicht ganz perfekten Beschilderung, für wenige hundert Meter teilhaben kann am Strom der automobilen Reisenden, jetzt am Sonntag relativ LKW-frei. Doch auch das geht vorüber. Eine Ampel bietet die Möglichkeit zum Überqueren der Hauptstraße, wo es dann hinter dem Dorf bequem auf die Reschensee-Staumauer zugeht, entlang großer, öder Schotterplätze neben Seilbahnstationen und vielen „Wegen Ferien geschlossen“-Schildern an Gasthöfen und Hotels (es ist Ende September). Im windgeschützten Wald steigt links eine kleine Straße bis hoch über den See. Schaumkronen zieren dessen Oberfläche, und auf der gegenüberliegenden Seite dröhnt der Verkehr durch die Lawinengalerien auf der Hauptstraße (die auf separatem Radweg zwar ohne direkte Lebensgefahr befahren werden kann und damit einige anstrengende Höhenmeter spart, aber dem starken Wind voll ausgesetzt ist).

Hier oben ist es, in windgeschützter Lage, recht warm. In der ausgedehnten Picknickpause kommt weder ein Auto- noch ein Motorradfahrer an diesem relativ idyllischen Ort vorbei. Das ändert sich zwar

eine paar Kilometer weiter, das Sträßchen wird breiter und verlässt die Dimensionen eines befestigten Waldweges, aber im Vergleich zu den Zuständen jenseits des Sees herrscht hier große Einsamkeit. Immer wieder ist durch die Bäume der berühmte Kirchturm von Graun in einer Bucht des Sees zu sehen. Er blieb zur Erinnerung an den Ort erhalten, der in den 40er Jahren dem Stauseeprojekt zum Opfer fiel und etwas höher neu erbaut wurde.

Ein paar enge Serpentinaugen bringen mich dann hinab zum See nach Reschen, ein wenig lebenswertes, aber namensgebendes Dorf rechts und links der Reschenstraße hinter (oder, von hier aus betrachtet, vor) dem Reschenpass. Die letzten zwei Kilometer bis zur ehemaligen Zollstation müssen mangels Alternativroute auf der Straße zurückgelegt werden. So erreiche ich zügig die riesigen asphaltierten Abstellplätze für LKW um die geschlossenen und inzwischen schon leicht verwahrlost aussehenden Zollabfertigungsgebäude, die übrig geblieben sind zwischen den blauen Europaschildern mit den Aufschriften „Italien“ und „Österreich“ im goldenen Sternenkranz. Weiterhin gut besucht scheinen aber die Imbiss- und Andenkenbuden, die Tankstellen und Schnapsläden, die den ehemaligen Kontrollpunkt zieren. Dank pfadfinderischen Gespürs finde ich den kleinen Weg, der unbeschildert von einer der Asphaltflächen hinter ein paar Müllcontainern abzweigt und als Radroute nach Nauders taugt. Wunderbar ungestört vom Fernverkehr rollt es, jetzt überraschenderweise ohne jeden Wind, über die Hochfläche dahin. Ich folge in Nauders der Wegweisung „St. Moritz“, werfe einen letzten Blick auf den Verkehr der Reschenstraße, die rechts unten zwischen den Felsen verschwindet, nehme im Ausflugslokal „Norberts Höhe“ unter strahlender Sonne auf der Terrasse Kaffee und Kuchen zu mir und rausche dann durch >>

Rote Züge vor schneebedeckten Dreitausendern – Veloland Schweiz



Seit
1903

Landkarten Schwarz

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



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

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

»» breite Kehren hinunter ins Innal. Hier sind die Zollstationen noch besetzt, ich verlasse Europa und werde von einem schweizer Grenzpolizisten in die Eidgenossenschaft gewunken.

Veloland Schweiz. Man zahlt mit Franken statt mit Euro und folgt ansonsten einfach der roten Radwegbeschilderung. Die Landkarte könnte getrost in einer der hinteren Gepäcktaschen verschwinden, sie wird in den nächsten Tagen nur noch selten zur Orientierung beitragen müssen. „Scouls 20 km, St. Moritz 90 km“ steht am ersten Velowegweiser am Zoll Martina – damit lässt sich doch etwas anfangen, denkt der Reisende und vertraut sich den roten Schildern an. Entlang der breit in der Nachmittagssonne liegenden, fast unbefahrenen Nationalstraße verläuft der gut ausgebaute Radweg am Inn entlang. Die Straße wird mehrfach mit Unterführungen gekreuzt, aber nie berührt. Durch ruhige Dörfer radelt man gemächlich und stressfrei dahin. Kurz vor einer Einmündung auf die kaum befahrene Nationalstraße überholt der gelbe Postbus, wodurch erst in letzter Sekunde der rote Pfeil, der dem Velotouristen den Weg weist, zu sehen ist. Vollbremsung kurz vor der Kreuzung, die leer und breit in der Nachmittagssonne liegt, nach links zu der kleinen steilen Rampe hinüberschwenken, in einem Tunnel zum Fluss hinab fahren, scharf rechts auf steilem Stück wieder hinauf in Richtung Innbrücke, im letzten Augenblick die Kette auf das größte Ritzel bringen, um nicht absteigen zu müssen – und siehe da, ich befinde mich, gerade mal 10 Meter weiter, auf der anderen Seite der Kreuzung mit der Nationalstraße, die, wie schon erwähnt, weiterhin breit und leer in der sonntäglichen Sonne liegt. Schweizer Perfektion.

Über den Inn geht es zwischen ein paar Bauernhäusern hindurch zum Waldrand. Und hier warnt zum ersten Mal ein Schild vor dem Berg: „Steigt 150 m auf 2,5 km“. Wo kann dieser Weg da vorne am steilen Hang über dem Inn verlaufen? Vielleicht doch besser zurück zur (kaum befahrenen, bequem und stetig steigenden) Straße? Zweifelnd fahre ich weiter. Der Forstweg verläuft durch traumhaften Herbst-

wald, die Sonne scheint, kein Mensch weit und breit, und rechts rauscht der Inn. Das kann ja so nicht lange gut gehen, immerhin ist der Tacho ein untrüglicher Anzeiger für die Entfernung, und danach müsste doch bald eine Steigung kommen (jedenfalls dann, wenn diese noch fahrbar sein sollte). Die oben bereits erwähnten Rechenexempel werden erneut durchgeführt, die Grundkenntnisse über Dreisatz und Prozentrechnung aufgefrischt. Und es kommt, wie es kommen muss: Der Waldweg verlässt den Fluss, zwei enge Serpentinien und ein steiler Anstieg am Hochufer entlassen den schwitzen-



den Radler aus dem Wald auf eine große Wiese. Weit oben ist eine Kirche zu sehen, auf die der inzwischen nur noch schmale Schotterpfad zuläuft. An Fahren ist nicht mehr zu denken, das Hinterrad dreht immer wieder durch in dem rutschigen Untergrund. Leise fluchend, bei fantastischer Aussicht auf die schneebedeckten Dreitausender des Unterengadins und das glitzernde Wasser des Inns, schiebe ich mühsam bergauf, dem Kirchlein entgegen. Unten, im Tal, liegt die bequeme Straße weiterhin unbefahren da – jetzt allerdings über weite Strecken im Schatten.

Oben dann grüßen freundliche alte Schweizer, die das bisherige Treiben des Touristen von ihrer sonnigen Aussichtsbank interessiert verfolgt haben. Natürlich grüße ich betont locker zurück, bevor ich am Brunnen Wasser tanke und den

kleinen Ort, der eigentlich vom falschen Ende her angefahren wurde, auf einer guten Naturstraße verlasse.

Bis Scouls fahre ich im Tal durch die Wälder leicht dahin. Die Hauptstraße verläuft jetzt weiter oben (und erinnert daran, dass diese Höhe irgendwann erreicht werden muss), die kleinen Bergdörfer liegen noch weit darüber. Die Aussicht vom Talboden aus ist naturgemäß etwas eingeschränkt, dafür bietet die Strecke interessante Aspekte der Radwegführung im Gebirge. Immer wieder werden fehlende Wegstücke zwischen den Endpunkten bestehender (und sehr

Zum Bahnhof der hier endenden Linie der Rhätischen Bahn müssen die ersten Höhenmeter überwunden werden. Der Bahnhofskiosk überzeugt durch sein breites Angebot an Postkarten und Schokolade und lädt damit zum kurzen Verweilen ein. Langsam vertreibt die Sonne die morgendliche Kälte, so dass die Entscheidung gegen Handschuhe von allen Fingern akzeptiert wird. Durch die Unterführung am Bahnhof werden noch einmal ein paar flotte Meter bergab gerollt, dann das kleine Kettenblatt mit dem großen Ritzel verbunden und langsam hinauf nach Ftan gefahren – immer den roten Schil-

gut befahrbarer) Forstwege durch enge, teilweise knapp am Wasser oder darüber am Steilufer verlaufende Pfade verbunden. Schilder weisen auf Engstellen und Steilstücke hin, bei Gegenverkehr ist Vorsicht geboten. Doch Gegenverkehr findet heute kaum statt, erst bei Scouls, im Einzugsbereich der Stadt, kreuzen Wanderer und ein paar Biker den Weg.

Die letzten Meter hinauf in die Stadt sind dann doch noch recht steil. Aber das Tourismus-Büro, das Hotel und die notwendigen Geschäfte liegen alle an der Hauptstraße, die bretteben durch den Ort führt – so geht es steigungsfrei ins Bett und am nächsten Morgen auch steigungsfrei zu einem Besuch des örtlichen Lebensmittelhandels.

Weniger steigungsfrei ist allerdings der weitere Verlauf der Veloroute Nr. 6, der Graubündenroute.

Veloroute 6 im Unterengadin

dem folgend. Fast allein auf weiter Flur, ab und zu nur ein Postauto (wie der Bus hier genannt wird) oder ein Kleinlaster irgendeiner Handwerksfirma. Scouls bleibt tief unten im Tal zurück, ebenso die Hauptstraße, auf der hier ein wenig mehr Verkehr herrscht als zwischen Scouls und der Grenze nach Österreich. Die Bahnlinie, ebenfalls unterhalb gelegen, wird regelmäßig von roten Zügen befahren, gegenüber ist Schloss Tarasp auf einer Bergspitze zu sehen, und im Hintergrund mal wieder die schon erwähnten schneebedeckten Dreitausender – stellt man sich so nicht die ideale Schweiz vor?

Irgendwann kommt der Kirchturm von Ftan in Sicht. Aber wie so oft täuscht die Entfernung, die überholenden Handwerker sind nicht

gleich am Dorfeingang zu sehen, sondern tauchen erst nach einigen Minuten dort auf. Und richtig, es folgen noch ein paar Serpentinien auf dem offenen Berghang, bevor endlich die Kirche erreicht ist. Am Brunnen lehnt ein Fahrrad mit Gepäcktaschen, ein anderes am Gasthof, die dazugehörigen Reisenden sitzen auf einer Bank in der Sonne. Beruhigend, dass es noch mehr solcher Menschen gibt, auch, wenn sie in die andere Richtung fahren und sich auf die beeindruckende Abfahrt nach Scouls freuen können.

Ich dagegen bleibe auf der Höhe und folge einer kleinen Panoramastraße, rolle hinter Ftan an Baukrä-

ze erfassen, dass es bis Boscha wohl kaum ohne Schweiß abgehen wird. Selbst das Bikerpärchen, das ohne Gepäck langsam an mir vorbei fährt, stöhnt und schwitzt. Dafür herrscht aber ansonsten erstaunliche Ruhe bei herrlicher Aussicht. Trotz häufiger Kurzpausen zur Entspannung der Wadenmuskulatur erreiche ich Boscha, hier hat die Schinderei ein Ende. Das Dörfchen mit seiner Handvoll Häuser und einem etwas heruntergekommen wirkenden Gasthof ist vom Strom des Tourismus offensichtlich kaum gestreift worden. Die Ortsdurchfahrt ist ein unbefestigter staubiger Platz, und bis auf



nen und Ferienhäusern vorbei, lasse dem schweren RollsRoyce, der vom edlen Landhotel kommt, die Vorfahrt und genieße den Blick hinunter ins Tal. Nach einigen Kilometern fällt die Straße leicht nach Ardez hinab, einem typischen engadiner Bergdorf mit schweren steinernen Häusern, deren Fassaden kunstvoll bemalt sind. Dort erreiche ich wieder Hauptstraße und Bahnlinie. Gegenüber Scouls sind ungefähr 200 Höhenmeter gewonnen, aber die Veloroute 6 überwindet für diesen Gewinn deutlich mehr – recht spektakuläre – Höhenmetern.

Am Ortsende, vor dem Erreichen der Hauptstraße, steht dann wieder eines dieser roten Warnschilder an dem schmalen Weg hinauf in die Berge: Steigt 210 m auf 2,5 km. Hier sind keine aufwendigen Rechenoperationen notwendig, um

Ortsdurchfahrt Guarda alle Fotos: ps einige Wanderer ist kein Mensch zu sehen. Das ändert sich aber in Guarda, nur wenige Kilometer weiter. Ausflugslokale, Spaziergänger, Geschäfte, und, unterhalb des Dorfes, ein großer Parkplatz mit öffentlicher Toilette für den Guarda-Besucher. Aber auch das ist noch weit entfernt von den wahren touristischen Zentren in den Alpenländern, der Ort erinnert immer noch an ein abgelegenes Bergdorf hoch über dem Inntal (das dann auch bald auf velotauglichen Wanderwegen im Örtchen Lavin erreicht wird).

Hier trifft die Route auf das Tunnelportal der Vereina-Bahnlinie, die die Anfahrt ins Engadin erleichtert. Die Fortsetzung dieser Radtour auf der anderen Seite des Tunnels erfolgt in einer der nächsten Ausgaben von FRANKFURT *aktuell*. (ps)

FAHRRAD BRÜGELMANN

... der Fahrrad-Shop

Europas größter Fachversand für den Radler

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

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

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

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

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

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

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



Inh. Peter Ringeisen

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

koga miyata
THE QUALITY PEOPLE IN CYCLING

GIANT
BICYCLES

ORTLIEB
OUTDOOR EQUIPMENT

PIAGGIO SERVICE

DEKRA Stützpunkt

Roller- u. Fahrradfinanzierung • Radkoffer-Verleih

Öffnungszeiten:

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

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

www.peters-radtreff.de

Saar per Velo

Ein Reisebericht



Sonntag, 11.08.

Unsere Gruppe aus zwölf Teilnehmern bricht Sonntag früh in bester Urlaubsstimmung auf. Wie viele andere ADFC Gruppen auch, reisen wir zu unserem Urlaubsziel mit der Bahn an. Die Fahrt bis Mannheim verläuft sehr gemütlich, auch das Umsteigen in den Zug nach Saarbrücken klappt reibungslos. Am Zielbahnhof in Saarbrücken kommt es tatsächlich noch zu einer Stresssituation. Der Angestellte am Bahnsteig gibt nach zwei Minuten Aufenthalt das Signal zur Weiterfahrt, obwohl wir noch dabei waren unsere Räder auszuladen. Auch eine so flotte Truppe wie wir benötigt für das Ausladen von 12 Rädern und Gepäck ein bisschen mehr Zeit. Jürgens mutiges Eingreifen verhindert das Schlimmste.

Durch diesen Vorfall lassen wir uns nicht die Laune verderben. Gemütlich radeln wir 20 km entlang der Saar zu unserem Hotel in Sitterswald. Dabei fahren wir ein kurzes Stück durch Frankreich. Nur ein kleiner Stein am Wegrand verrät, dass hier die Grenze verläuft. In dem Ort Großblittersdorf auf franzö-

sischem Gebiet überqueren wir die Brücke nach Kleinblittersdorf, das wiederum auf deutscher Seite liegt. Diese ständigen Grenzübergänge werden wir bei fast allen Touren erleben.

Bei Ankunft in unserem Hotel haben zwei Teilnehmer das große Los gezogen und bekommen die Suite mit Whirlpool zugeteilt. Am Abend genießen wir nach einem Aperitif an der Bar in stilvollem Ambiente die Kochkünste von Jean, dem französischen Koch. Er wird uns auch die nächsten Tage stets aufs Neue begeistern.

Montag, 12.08.

Das heutige Ziel ist das Bitcher Land. Am Stadtrand von Sitterswald überqueren wir die Grenze und befinden uns in der Lothringer Kleinstadt Sarreguemines. Dort teilen wir uns in eine Dreisterne- und eine Viersterne-Gruppe, die sich frohen Mutes auf den Weg machen. Zunächst läuft alles bestens. Wir kaufen uns noch frische Croissants in einer Boulangerie und legen die ersten Kilometer flott zurück. Dann allerdings haben wir mit den ersten Schwierigkeiten zu kämpfen. Ein

Völklinger Hütte: Einst Arbeitsplatz für Tausende, heute ein von der UNESCO geschütztes Weltkulturerbe

auf der Karte eingezeichneter Weg entpuppt sich als matschiger Trampelpfad. Schon nach kurzer Zeit sind Reifen und Bremsen eingeschlammt und müssen mühsam sauber gemacht werden. Wenig später setzt lästiger Nieselregen ein. Wir ziehen in Erwägung, umzukehren und die Tour abzubrechen. Ein wenig Schokolade als Nervennahrung gereicht hebt die Stimmung, und wir beschließen, zumindest noch ein wenig weiterzuradeln. Und dafür werden wir voll auf belohnt, denn schon nach kurzer Zeit hört der Regen auf und auch die Sonne lässt sich blicken. Wir erreichen am frühen Nachmittag die Stadt Bitche, wo wir eine längere Rast machen. Bitche hat 7800 Einwohner und wird von einem Sandsteinmonolith überragt. Auf dessen Kuppe befindet sich eine mächtige Festung, die der Sonnenkönig Ludwig XIV bauen ließ. Die Festung galt als uneinnehmbar. Auch die Deutschen haben dies 1870/ 1871 im Krieg gegen die Franzosen zu spüren bekommen.

Nach unserer Pause in Bitch radeln wir durch schöne Wald- und Hügellandschaften zurück. Wir kommen so gut vorwärts, dass uns noch Zeit für eine kurze Einkehr in einem Cafe bleibt. Zufrieden und hungrig kehren wir nach den insgesamt 120 km ins Hotel zurück, wo die kulinarischen Genüsse bereits auf uns warten. Nach dem Essen lassen wir den Abend gemütlich an der Hotelbar ausklingen.

Dienstag, 13.08.

An diesem Tag wollen wir es etwas gemütlicher angehen lassen und uns die Völklinger Hütte und Saar-

louis ansehen. Wir folgen dem Saarradweg, durchqueren Saarbrücken und sind wenig später in Völklingen.

Das riesige Eisen- und Stahlwerk „Völklinger Hütte“ wurde 1873 gegründet. Tausende von Menschen hatten hier Arbeit. Zeitweise war die Völklinger Hütte der größte Arbeitgeber der saarländischen Stahlindustrie. Der Niedergang begann mit der Stahlkrise 1975. Die Hochöfen wurden 1986 stillgelegt. Heute ist die Völklinger Hütte ein von der UNESCO geschütztes Weltkulturerbe und Museum. Auf dem Rundgang werden die komplizierten Produktionsabläufe anschaulich dargestellt. Die Hütte galt lange als eine der modernsten der Welt. Beispielsweise wurden die Ofenabgase zum Antreiben der Gebläsemaschinen benutzt, die die Hochöfen mit heißer Luft versorgten.

Auf zahlreichen Videos und Fotos, wie zum Beispiel in der Kokelei, ist aber auch zu sehen, dass trotz aller Technologie die Arbeit in der Völklinger Hütte ein gesundheitsschädigender Knochenjob war. Die Frage mag naiv sein, aber sie stellt sich dem Autor trotzdem: hätte man in so einem modernen Stahlwerk nicht bessere Arbeitsbedingungen schaffen können?

Die Viersternegruppe beendet den Museumsbesuch etwas eher, um noch bis zur Saarschleife bei Mettlach zu kommen. Die Dreisternegruppe radelt gemütlich bis zur Kleinstadt Saarlouis. Nach kurzer Einkehr in einem Eiscafe radeln wir zügig zum Hotel zurück, wo man uns bereits freundlich erwartet.

An der Hotelbar abends geraten Thomas und Niels ins Gespräch mit einem saarländischen Stammgast und erfahren so einiges über die Lebensart der Saarländer. „Hauptsach gud gess“ oder „Wir Saarländer und Franzosen sind Freunde“

Demeter-Produkte

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

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

JETZT warm eindecken:
155 x 220 Kassettenbett
Orig. la GÄNSE-Daunen
nur € 127,-



- Das Haus mit den GÄNSEN -

Wilhelm-Epstein-Str. 61
Frankfurt-Ginnheim
www.dormiciel.de

Grosana®
SCHLAFSYSTEM

Zur Messbettberatung am besten gleich anmelden: 069-53 32 53



sind die wesentlichen Slogans dieses Vortrags, die in Erinnerung bleiben werden.

Mittwoch, 14.08.2002

Auch heute haben wir wieder bestes Radlerwetter mit Sonne und angenehmen Temperaturen. Es geht an die Lothringer „Seen-Platte“. Zunächst radeln wir in den Nachbarort Sarreguemines. Dann folgen wir dem Saar-Kohlen-Kanal. Der Radweg ist teils sehr holprig, teils in absolut gutem Zustand. Abseits des Kanals findet man noch große Flächen unberührter Natur mit Wiesen, Wäldern und Seen. Sehr schön sind die Schleusen, die alle paar Kilometer aufeinander folgen und exakt durchnummeriert sind. An einem Bauernhof haben wir einen netten Plausch mit dem Besitzer dieses Hofes.

Wir erreichen gegen Mittag einen See und lassen uns die Gelegenheit nicht entgehen, Fahrradhose gegen Badehose zu tauschen. Nach einem kurzen Sonnenbad begeben wir uns auf dem selben Weg zurück auf die Heimfahrt. An der Schleuse 16 kehren wir kurz ein. Niels hätte die Bedienung am liebsten mitgenommen. Die letzten Kilometer vor Sarreguemines legen wir im Sprint zurück. Christine zeigt uns, was eine wahre Frau ist und hängt uns lässig ab. Das intensive Training der letzten Tage macht sich also bemerkbar.

Donnerstag, 15.08.2002

Auf dem Programm stand unsere „Luschitour“, eine ganz sanfte Tour also. Zunächst radeln wir nach

Blieskastel und benutzen dabei die alte Bahnlinie von Saargemünd nach Homburg. Diese Zugverbindung ist mittlerweile stillgelegt. Die ehemalige Bahntrasse ist zu einem komfortablen Highway für Räder umgebaut worden. Einige Kilometersteine am Wegesrand und Schotterreste verraten noch, dass hier früher eine Bahnlinie verlief. In Blieskastel machen wir unser Picknick in der Orangerie und schauen uns die gemütliche Altstadt an. Wir verlassen die Stadt und fahren zum Niederwürzbacher Weiher, in dem wir uns ein kühlendes Bad nicht entgehen lassen. Anschließend geht es über kleinere Umwege bergauf und bergab zurück zum Hotel.

Dabei kommen wir durch waldreiches Gebiet, bei dem sich das Saarland von seiner schönsten Seite zeigt. Unterwegs schauen wir noch bei einem Waldfest vorbei und verarbeiten bei kühlen Getränken die Strapazen der letzten Kilometer.

Freitag, 16.08.2002

Diesmal wird wenig geradelt, denn wir besichtigen Saarbrücken. Vom Sankt Johanner Markt aus führt uns der Weg zuerst zur bekannten Konditorei Schubert, dessen Spezialitäten voll unseren Geschmack treffen. Dann radelt die Viersternegruppe den Schwarzenberg zum Aussichtsturm hoch. Die Dreisternegruppe zieht es dahingegen in den Deutsch-Französischen Garten an der Grenze zu Frankreich. Diese großzügig angelegte Parkanlage ist ein Gemeinschaftswerk von deutschen und französischen Architekten. In einer simulierten Heidelandschaft essen wir die Köstlichkeiten von der Konditorei Schubert. Nahe



beim Ausgang befindet sich ein alter Friedhof. Viele der Gräber sind von deutschen oder französischen Soldaten, die 1870 beim Erstürmen der Spicherer Höhen gefallen sind. Wir leben zum Glück in friedlicheren Zeiten und brauchen die Spicherer Höhen nicht zu erstürmen, sondern bewältigen die Steigung friedlich mit dem Fahrrad. Oben verweilen wir eine Weile am riesigen Denkmal für die Gefallenen der französischen Armee. Das freundliche Gasthaus Woll nebenan bringt uns wieder auf heitere Gedanken. Wir radeln im Anschluss zum Saarbrücker Schloss. Von der Schlossmauer schauen wir runter auf die Saarbrücker Innenstadt.

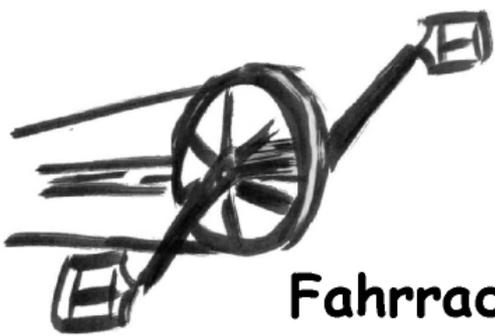
Von dieser Perspektive ist deutlich zu sehen, wie ein Flusssufer der Saar komplett durch die Stadtautobahn verbaut wurde. Der reinste Wahnsinn! Es bleibt uns noch ein wenig Zeit, die Ludwigskirche anzusehen. Diese protestantische Kirche beeindruckt durch ihre elegant-

te Form und ihren hellen Innenraum. Danach bleibt noch Zeit für eine Kaffeepause am Sankt Johanner Markt, dem Herz der Stadt. Es ist ein Platz mit südländischer Atmosphäre. In der Mitte ein großer Brunnen und ringsum die Cafés und Kneipen. Der Abschied von Saarbrücken fällt uns ein wenig schwer, aber die Zeit drängt und wir müssen zurück ins Hotel.

Samstag, 19.08.2002

Lustlos packen wir unsere Taschen. Im Vergleich zur Hinfahrt verlief die Rückfahrt absolut problemlos. Je näher wir Frankfurt kommen, umso stiller wird unsere Gruppe. Unser Zug überquert einen Fluss, und jemand seufzt: „Es ist bloß der Main“. Wie gerne wären wir noch an der Saar. Auch der schönste Urlaub geht irgendwann zu Ende. Aber wir kommen bestimmt bald wieder. Und warum nicht bereits zum Saarbrücker Weihnachtsmarkt?

Niels Raczek



Verkauf
Versand
Vermietung
Indiv. Radbau
Service

Fahrradscheune
Liege-, Touren- & Spezialräder

Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt

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

„Route der Industriekultur“ – ideal per Rad!

Kurzer Tourbericht vom 1. September 2002 – Plädoyer für den weiteren Ausbau

Eifrige Rundschau-LeserInnen verfolgen schon seit Monaten, dass im Rhein-Main-Gebiet ein wichtiges Projekt verfolgt wird, bei dem Denkmalpflege und Nahtourismus eine ideale Kombination eingehen: die „Route der Industriekultur“, die von Bingen bis Aschaffenburg entlang an Rhein und Main führen wird.

Eins wurde allen TeilnehmerInnen dieser Tour deutlich: es gibt keine bessere Möglichkeit, sich diese Sehenswürdigkeiten im urbanen Ballungsraum zu erschließen, als per Fahrrad! Wir werden uns dafür einsetzen, dass die künftige „Route der Industriekultur“, wie heute schon im Ruhrgebiet, mit attraktiven Radwegen vernetzt wird.

Bertram Giebeler / Anne Wehr



Architektonisch und künstlerisch markante Gebäude, Infrastruktureinrichtungen und Skulpturen geben Zeugnis von Dynamik und Technioptimismus in Gründerzeit und Zwischenkriegszeit. Ein Großteil der Gebäude aus dieser Epoche wurde im 2. Weltkrieg zerstört, vom Rest fiel noch einmal Vieles den Waschbeton-Modernisierungen der 60-er und 70-er Jahre zum Opfer.

Um so wichtiger ist es, die letzten noch verbliebenen steinernen Zeitzeugen zu erhalten und zu würdigen. Im Ruhrgebiet gibt es schon ein erfolgreiches Vorbild, der Planungsverband Rhein-Main hat hierzu die Initiative ergriffen, die Frankfurter Rundschau unterstützt es publizistisch, und auch der ADFC Frankfurt hat schon mal eine erste Tour mit diesem Thema veranstaltet. Sie zeigte nur einen kleinen Ausschnitt, hauptsächlich auf Frankfurter Gebiet.

Vom Römer über Weseler Werft, Großmarkthalle, Mousonturm, Engelhardtsche Pharmawerke, Union-Brauerei, Kampfmeyer-Mühle, Gaswerk Ost, Cassella, Schlachthof Offenbach führte der Weg zur Mittagspause in die Offenbacher Obermühle. Nach einer längeren „Verdauungs-Radtour“ kam der Höhepunkt des Tages, die Besichtigung des Klärwerks Niederrad und seinem verblüffenden historischen Trakt mit Jugendstilmalerei. Der Schichtleiter nahm uns freundlich in Empfang und zeigte ausführlich sowohl den historischen Teil - zur Gründungszeit war dies Europas größte Kläranlage - als auch den modernen Teil, auch heute eins der leistungsfähigsten Klärwerke Deutschlands.

ADFC freut sich über Umweltpreis

Projekt „Deutschland per Rad entdecken“ ausgezeichnet

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat für das Projekt „Deutschland per Rad entdecken“ einen Umweltpreis des Deutschen Reisebüro- und Reiseveranstalter-Verbands (DRV) erhalten. Als Begründung führte die DRV-Umweltjury an, dass der ADFC sich seit Jahren dafür einsetzt, das Radreiseland Deutschland bekannter zu machen.

Die Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ vom ADFC und der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT) lädt ein, der Hektik und dem Stress des Alltags zu entfliehen. Sie präsentiert Deutschlands

schönste Gegenden zum Erholen von der Nordseeküste bis zum Alpenrand, denn nirgends kann man so gut Stress abschütteln wie bei Bewegung in schöner Umgebung.

Der stellvertretende ADFC-Bundesvorsitzende Ulf Keutmann freut sich über die Auszeichnung: „Schön, dass das Engagement des ADFC im Fahrradtourismus durch einen solchen Preis Anerkennung findet. Wer mit dem Rad in den Urlaub fährt, hat nicht nur tolle Erlebnisse, sondern schont die Umwelt und sichert zudem auch Arbeitsplätze in strukturschwachen Gegenden.“ Laut ADFC-Radreise-

analyse 2002 wählt rund die Hälfte aller deutschen Radtouristen Deutschland als Reiseziel.

Die Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ kann beim ADFC, Stichwort „Deutschland per Rad“, Postf. 10 77 47, 28077 Bremen, Tel. 01805/003479 (0,12 €/Min), Fax 0421/3462932 oder unter www.adfc.de (Versandkostenpauschale 5 € per Scheck vorab oder per Überweisung) bestellt werden und liegt auch in den ADFC-Geschäftsstellen und bei vielen Fahrrad-Händlern aus.

Pressemitteilung des ADFC-Bundesverbandes

Noch eine Hochzeit



Nachdem wir im letzten Heft über eine wirklich bergfähige Hochzeit berichteten, freuen wir uns diesmal die Hochzeit von Lutz Ritzel und Martina Werner (jetzt Martina Werner Ritzel) verkünden zu können. Die kirchliche Hochzeit fand am 16.08.2002 in der alten Nikolaikirche auf dem Römerberg statt. Etwas besonders Fahrrad-typisches ist der Redaktion über diese Hochzeit nicht zu Ohren gekommen. Dennoch möchten wir es nicht versäumen, dem seit vielen Jahren in der Verkehrs-AG aktiven und ehemaligen Fahrradbeauftragten der Deutsche Bahn AG, Lutz Ritzel, und seiner Frau zur Hochzeit zu gratulieren und für die gemeinsame Zukunft alles Gute zu wünschen.

(rha)

„best for bike 2002“ entschieden Fahrradfreundlichste Idee kommt von ADFC und AOK

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), Landesverband Bayern, und die AOK Bayern haben mit dem Gemeinschaftsprojekt „Mit dem Rad zur Arbeit“ den Wettbewerb „best for bike 2002“ gewonnen. Der Wettbewerb prämiiert jährlich besonders fahrradfreundliche Ideen. Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Ernst Schwanhold übergab auf der Fahrradmesse IFMA in Köln die mit 3333 Euro dotierte Trophäe.

Schon zum dritten Mal hat der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) in Kooperation mit der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS) die fahrradfreundlichste Idee des Jahres prämiiert, in diesem Jahr erstmalig vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unterstützt.

An dem bayrischen Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit“ beteiligten sich insgesamt knapp 10.000 Mitarbeiter in 912 Unternehmen aus 31 bayrischen Städten. In vierköpfigen Teams versuchten sie, an mindestens 50 Prozent der Arbeitstage das Rad auf dem Weg zur Arbeit zu benutzen. Als Belohnung standen attraktive Preise in Aussicht. Die Aktion soll in den nächsten Jahren fortgeführt werden.

Das Engagement von ADFC und AOK fördert die regelmäßige körperliche Bewegung im Alltag. Bewegungsarmut ist der Hauptrisikofaktor für Herz-Kreislauf-Erkrankungen in Deutschland. Die daraus entstehenden Kosten stellen eine große Belastung für die Unternehmen und das Gesundheitswesen dar.

*Pressemitteilung des
ADFC-Bundesverbandes*

SPD und Grüne sind aufs Fahrrad eingestellt

Koalitionsvertrag schreibt Radverkehrsförderung fest

Die Regierungsparteien SPD und Bündnis 90/Die Grünen bekennen sich in ihrem frisch unterzeichneten Koalitionsvertrag zur Förderung des Radverkehrs. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) begrüßte dies: „Damit ist eine wichtige Voraussetzung erfüllt, um das Programm des Nationalen Radverkehrsplans zu verwirklichen“, sagte ADFC-Bundesvorsitzender Karsten Hübener.

Eckpunkte des Papiers „Fahrrad! – Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012“ sind Verbesserungen für den Radverkehr in den Bereichen Recht, Tourismus, Forschung, Infrastruktur, Wirtschaft

und Öffentlichkeitsarbeit. Mit der konsequenten Umsetzung des Plans soll der Anteil des Radverkehrs in Deutschland deutlich erhöht werden.

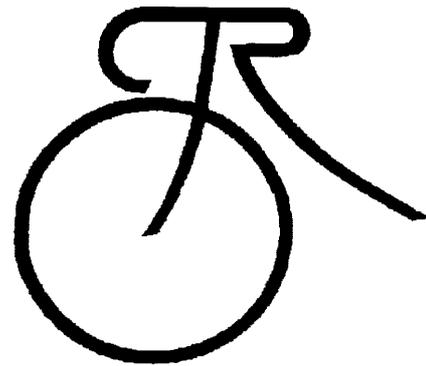
Laut ADFC beträgt der Radverkehrsanteil in Deutschland derzeit etwa zwölf Prozent. Städte wie Münster und Freiburg zeigen aber, dass schon heute Anteile von über 30 Prozent möglich sind. Voraussetzung dafür sind neben einer fahrradfreundlichen Infrastruktur, Serviceleistungen wie Fahrradstationen an Bahnhöfen, ein nationales Radfernwegenetz und gezieltes Marketing.

Der ADFC befürwortete, dass im Koalitionsvertrag noch weitere Maßnahmen pro Fahrrad enthalten sind. So wird der Bund mehr Mittel für Radwege an Bundesstraßen einsetzen, die Entwicklung innovativer Verkehrsdienstleistungen unterstützen und mehr für die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer tun.

*Pressemitteilung des
ADFC-Bundesverbandes*

■ Klein ANZEIGE

Compaq PC 486 kpl. mit 15" Bildschirm + Drucker sowie Works for Windows (Excel 4.0, Word 2.0, Powerpoint etc) für ADFC-Aktive als billige Alternative zur Schreibmaschine kostenlos abzugeben. Tel. 069 / 76 29 28



radschlag

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

www.radschlag.de



Räder für alle Lebenslagen

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

 **Qualifizierte Beratung
und Service**

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

■ Leser BRIEFE

Noch mehr Mängel...

Sehr geehrte Damen und Herren, dem Beitrag in der Ausgabe Nr. 5 über die Behinderung in der Bertamstraße kann ich nur zustimmen. Die Abfahrt vom Radweg ist auch teilweise Samstags zugeparkt. Aber ich habe noch zwei Anmerkungen:

1. Die im Bild gezeigte Abfahrt ist ca. 3 - 4 cm hoch. Kennt man (frau) die Stelle nicht und fährt im zügigen Tempo, kann man sich leicht die Hände stauchen, anderweitig verletzen oder auch sein Rad beschädigen. Die Bordsteinkante dieser Abfahrt ist höher als die der PKW-Zufahrt zum ca. 50 m weiter gelegenen großen Sendesaal.

2. Warum der Radweg dort endet ist auch unverständlich, denn der zum Gehweg farblich

abgesetzte Radweg führt weiter bis zur Ecke der Bertamstraße.

Und noch etwas: praktisch unter den Augen der Beamten des 3. Reviers, das seit einigen Monaten schon im neuen Polizeipräsidium residiert, wird der Radweg der dem Revier gegenüberliegenden Seite der Adickesallee häufig von Motorradfahrern benutzt, die den dortigen POLO-Laden aufsuchen.

Last but not least: auch die neu gestaltete Zufahrt zum Radweg an der Ecke Adickesallee / Eschersheimer Landstraße stadtauswärts ist dermaßen hoch, dass leicht „Verbiegefahr“ der Felgen besteht. Hier ist unbedingt Nachbesserung zu fordern. Kümmern Sie sich darum?

Mit freundlichen Grüßen

Peter Clauss

Radweg ohne Funktion

Liebes ADFC-Team,

ich wohne im westlichen Gallusviertel in Frankfurt und benutze häufig den Radweg an der Mainzer Landstraße, um in die Innenstadt zu kommen. Dieser Radweg, der durch einen Streifen von der Straße abgegrenzt ist, wird von Taxis, Lieferfahrzeugen und anderen Autos offensichtlich als Haltestreifen missverstanden, da ich fast noch nie die gesamte Länge des Radweges fahren konnte, ohne mehrmals wegen haltender Fahrzeuge auf die Fahrbahn ausscheren zu müssen. Besonders um die Mittagszeit gleicht die Fahrt einem Spießbrutenlaufs um haltende Lieferfahrzeuge herum. Als besonders unangenehm empfinde ich die Situation, seit ich mit einem Kinderanhänger unterwegs bin, mit dem ich mich dann durch den star-

ken und schnellen Verkehr der Mainzer Landstraße durchschlängeln muss.

Meiner Meinung nach büßt dieser Radweg durch die haltenden Fahrzeuge seine Funktion völlig ein; erhöht im Gegenteil das Risiko für den Fahrradfahrer, da Autofahrer weniger auf die Fahrräder achten (denn es gibt ja einen Radweg...) und ständiger Spurwechsel unvermeidbar ist. Kann in einem solchen Fall etwas unternommen werden, um den Radweg für Fahrradfahrer freizuhalten? Oder wird eine solche Situation als unabwendbar hingenommen?

Ich würde mich freuen von ihnen zu hören, ob dieses Problem bekannt ist und ob über geeignete Maßnahmen nachgedacht wird.

Mit freundlichen Grüßen,

Christine Heeren (geb. Schüll)

Parkmarken zum Wegwerfen!?

Folgender Brief an das Management des Hessen Centers erreichte die Redaktion in Kopie:

Betr.: Fahrradwege am Hessen Center.

Mit Verwunderung habe ich festgestellt, dass die Einfahrt mit dem Rad neuerdings auf der Nordseite von Osten kommend durch eine Klappverlängerung der Schranke verhindert wird.

Bei erstmaliger Durchfahrt kann dies leicht übersehen werden und ist eine echte Unfallgefahr. In Folge wurde ein Pylon an diese Gefahrstelle gesetzt. Auf Rückfrage wurde mir im Büro erklärt, die Maßnahme sei aus Sicherheitsgründen erfolgt und vor der Schranke seien Fahrradständer aufgestellt.

Ich halte dies für einen groben Unfug und den Kunden gegenüber mehr als unüberlegt. Ich gehe davon aus, dass 10% der Kunden mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuß zum Hessen Center kommen, weitere 10% mit dem Rad und der Hauptteil mit dem Auto. Die Radfahrer sind von Anbeginn schlechthin vergessen worden, das

Aufstellen von Fahrradständern erfolgte zögerlich mit wechselnden Standorten und war zuletzt erträglich. Was jedoch immer vergessen wurde, ist die Ausfahrt der Radfahrer. Es fehlt ein langfristiges Gesamtkonzept in und um das Hessen Center. Hier sollte eine Absprache mit der Polizei, dem Ortsbeirat 16 und dem ADFC als Radexperte eine Klärung herbeiführen.

Aus der Sicht eines Radfahrers möchte ich folgendes zu bedenken geben:

1. Die Anfahrt im Center kann weitgehend auf der Straße erfolgen, es sind kaum Unfälle zwischen Radler und Autofahrern bei Tempo unter 30 zu erwarten.

2. Die Aufstellung der Fahrradständer muss in der Nähe der Einkaufswagen erfolgen. Nach Umladen der Einkäufe vom Wagen auf das Rad steht dieses unbeaufsichtigt und nicht gegen Diebstahl geschützt (im Gegensatz zum verschlossenen Kofferraum des Autos), wenn der Einkaufswagen zum Standplatz zurückgebracht wird.

3. Zur Ausfahrt nach Norden und somit stadteinwärts ist seit kurzem

eine für Rollstuhl geeignete Rampe zur Borsigallee errichtet worden. Dies ist sehr schön, aber leider keine Meisterleistung des Architekten, weil die Schleife nach Westen in einem zu engen Bereich geführt wurde. Nach Osten wäre viel mehr Platz gewesen.

4. Zur Ausfahrt nach Osten, was die meisten Radler betrifft, wäre eine Abmarkierung auf der Einfahrtsstraße direkt am Gehweg auf der Nordseite des Gebäudes angebracht. Das Radfahren entgegen der „Einbahnstraße“ setzt sich zunehmend durch und dient bei beiderseitiger Rücksichtnahme der Verkehrsberuhigung. Hier müsste auf dieser Trasse dann ein Kanaldeckel um 90 Grad gedreht werden, der von Anfang an falsch eingesetzt wurde. Die Rillen müssen quer und nicht längs zur Fahrtrichtung verlaufen.

5. Auf der Ostseite außerhalb des Gebäudes könnte die Markierung bis zur gegenüberliegenden Straßenseite fortgeführt werden. Die Weiterfahrt nach Norden und weiter nach Osten auf vorhandenem Radweg führt nach Enkheim.

6. Nach Süden über die Autobahnbrücke nach Fechenheim wäre ein Radweg auf der Südseite der Straße „Am Hessen-Center“ einzurichten. Dieser sollte an der Einmündung der von Norden kommenden Straße beginnen und zuletzt auf dem Fußweg bis zur Vilbeler Landstraße führen. Es ist zu überlegen, ob für die Busse an dieser Stelle eine abknickende Vorfahrt errichtet wird.

7. Bei der Installation von Radständern sind diese meist zu eng konzipiert. Die alten Normen mit schmalen Lenkern stimmen nicht mehr. Die heute breiteren Lenker verhaken sich leicht. Zum Einkauf werden meist Räder mit Einkaufskorb auf dem Gepäckträger benutzt. Es hilft dann wenig, wenn das Vorderrad hochgestellt ist und der Korb hinten das Nachbarrad versperrt.

Ich hoffe auf eine Beseitigung der verlängerten Schranke oder wollen Sie, dass die Radler an der Einfahrt eine Parkmarke ziehen und sie wegwerfen?

Mit freundlichen Grüßen

Dr. G.W. Eckardt

■ Leser BRIEFE

Radweg = Rad weg!

Meiner Ansicht nach ist eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht dringend erforderlich, denn Radwege und auch die als Alternative so vielbeschworenen Fahrradstreifen auf der Fahrbahn tragen nicht zur Sicherheit des Radverkehrs bei, sondern vorzugsweise zu dessen Gefährdung und Behinderung. Die Liste der Mankos ist lang:

- zu schmal (gilt auch für fahrbahngleiche Radstreifen)
- Zweirichtungsradwege, die oft gerade mal breit genug für ein Rad sind
- aberwitzige Streckenführung im Slalom
- häufig extrem verschmutzt
- keine Winterreinigung
- in baulich katastrophalem Zustand
- zugesperrt (gilt auch für fahrbahngleiche Radstreifen)
- unübersichtlich
- von Autofahrern nicht als Teil des Verkehrsraums wahrgenommen und respektiert
- Parkstreifen links vom Radweg
- von Fußgängern nicht als Fahrradweg respektiert
- sehr häufig zwangsweise gemeinsame Nutzung mit Fußgängern (Radfahrer = „Fußgänger auf Rädern“)

Das Gefühl der Sicherheit auf Radwegen und Radstreifen ist nur eine Illusion, denn wenn auf der Fahrbahn ein Auto ein Fahrrad mit einem Mindestabstand überholen

muss (was leider zu oft missachtet wird), so rauscht der motorisierte Verkehr an Radwegen und Radstreifen erlaubterweise oft nur wenige Zentimeter entfernt vorüber. Aus dem verkehrsrechtlich viel kritischer bewerteten Überholvorgang wird so eine relativ harmlose „Vorbeifahrt“, obwohl sich die gefährliche Situation genauso oder schlimmer darstellt. Tödliche Unfälle durch unachtsame Rechtsabbieger, die im Kreuzungsbereich den geradeausfahrenden Radler einfach übersehen, passieren mit unschöner Regelmäßigkeit, ebenso wie nicht selten aus Einmündungen und Einfahrten herauspreschende Kfz den Radweg und seine Vorfahrt missachten. Viele Radstreifen sind so eng, dass Fahrradfahrer gezwungen sind, zu nah am Fahrrad zu fahren, was dem von den Gerichten geforderten Sicherheitsabstand des Radlers zum Fahrbahnrand und ruhemdem Verkehr widerspricht. So werden die Radwege und Radstreifen regelrecht zur gefährlichen Falle. Wie sich hier für Fahrradfahrer ein subjektives Gefühl der Sicherheit einstellen kann, ist mir vollkommen schleierhaft.

Radwege dienen lediglich dazu, das vermeintlich langsame Fahrzeug Fahrrad von der Fahrbahn zu entfernen (Radweg = Rad weg!) und diese zur „Autospur“ zu machen.

Dies zeigt sich auch darin, dass viele Kommunen immer noch die Fahrradnovelle von 1997 (also geltendes Bundesrecht!) hartnäckig ignorieren und widerrechtlich Wege als benutzungspflichtige Radwege ausschildern oder ausgeschildert lassen, die nicht den gesetzlichen Standards entsprechen. Denn leider herrscht in vielen Köpfen noch die Meinung vor, ein Fahrrad sei langsam und somit Verkehrshindernis. Durch diese Sichtweise wird dem Fahrrad bzw. Radfahrer einerseits abgesprochen, selbst Teil des Verkehrs zu sein, andererseits wird verkannt, dass der motorisierte Verkehr selbst sein allergrößtes Hindernis ist: Die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Autos in den Städten liegt oft unter der eines Fahrrades, und allermeist blockiert

sich der Kfz-Verkehr selbst durch schlicht hohes Fahrzeugaufkommen.

Aus all diesen Gründen kann ich als Mitfrau im ADFC auch nicht nachvollziehen, dass sich Teile des ADFC noch für Radwege und Radstreifen einsetzen (d.h., aus meiner Sicht dem ADAC in die Hände spielen), statt sich dafür stark zu machen, dass das Fahrzeug Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel auf die Fahrbahn gehört und nicht in ein Fahrradghetto abgedrängt wird. Jeder Meter Radweg und Radstreifen, der sang- und klanglos verschwindet, ist für mich vielmehr ein Erfolg, statt dass ich diesem Stück verkehrspolitischer Katastrophe auch noch hinterweinen wollte.

Eva Kröcher

Das Schlimmste...

Ohne einen Unfallgegner zu haben, ist das Zweitschlimmste, das einem Radler passieren kann, in die Straßenbahnschienen zu geraten, denn dann kippt man um. Das Schlimmste aber ist, mit dem Vorderrad im Gitter eines Gully-Deckels stecken zu bleiben, dessen breite Schlitzte längs statt quer zur Fahrbahn liegen. Denn dann landet man nach kurzem, heftigem Flug auf der Stirn. Die Chance, das mal auszuprobieren, hatte man kürzlich in Alt-Praunheim. Zuständig u.a. für diese „Senkkästen“ ist

die Frankfurter Entsorgung-Service (FES) GmbH; sie ist Teil der Stadtverwaltung. Die Frau am Service-Telefon (21 23 23 63) war freundlich, aber ich fragte mich, über welche langen Dienstwege die Behörde in diesem zum Glück ungewöhnlichen Fall jetzt wohl einen Mitarbeiter veranlassen wird, in ein paar Wochen mal zu schauen, was da wohl los sein könnte. Da lag ich aber völlig falsch: am nächsten Morgen war das Problem schon beseitigt. Dank an die FES, und gute Fahrt.

Wolf Lauterbach

Impressum

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

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

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

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

Anzeigen: Michael Samstag

Auflage: 2.600 **Druck:** Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluss für die Januar/Februar-Ausgabe: 20.12.2002
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste



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

Radhaus Niederrad

Norbert Wirth - Kaffenberger

Öffnungszeiten:

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

Sa.: 9.30 bis 13 Uhr

Fahrräder ♦ Teile ♦ Service

