

15% bis 2012

Frankfurts Beitrag zum Nationalen Radverkehrsplan

Es ist nicht mehr zu übersehen, es tut sich was in Sachen Radverkehr in der kleinen Weltstadt am Main. Das ist vielen zu wenig, anderen ist es schon zu viel. Zwar verkündet der Magistrat, er verfolge keine Ziele mit seiner Radverkehrspolitik, er mache den Frankfurtern nur ein Angebot. Die Stadtverordneten sehen das aber anders: mehrheitlich stimmten sie einem Antrag der Grünen zu, der dem Magistrat erstmals klare Vorgaben macht für die weitere Entwicklung des Radverkehrs in Frankfurt.

Danach setzt sich die Stadt Frankfurt zum Ziel, im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans bis zum Jahr 2012 den Radverkehrsanteil an allen zurückgelegten Wegen auf 15 % anzuheben. 1998 lag er, wenn man den Zahlen der letzten Haushaltsbefragung glaubt, bei 6 %.

Mit der Entscheidung für die Radverkehrskonzeption vor mehr als zehn Jahren hat sich Frankfurt auf einen langen Weg gemacht. Das Ziel ist klar: Für immer mehr Menschen soll es attraktiver sein, immer mehr Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen, statt mit dem Auto. Nicht, weil es ökologisch korrekter ist, sondern weil es ihnen Spaß macht, weil sie sich weniger ärgern

müssen, weil sie ihre Stadt ganz neu entdecken, dabei sogar noch Zeit und Geld sparen und so manchen Gang zum Doktor.

So klar die Vorteile eines hohen Radverkehrsanteils auch auf der Hand liegen, der Weg dahin ist voller Hindernisse. Frankfurt hat schon sehr früh auf das Auto gesetzt und alles getan, um die auch hier durchaus lebendige Fahrradnutzung von ihrer Tradition abzuschneiden. Kilometerweise wurden Radwege zu Parkstreifen umgewidmet und an den Bahnhöfen rosteten die Fahrradständer aus den 50-er Jahren lange Zeit in den hintersten Ecken vor sich hin.

Viel schwerer aber wog die Veränderung des Bewusstseins bei den Menschen. Hatten sich früher auch Radfahrer ganz selbstverständlich



Schwerarbeit für Frankfurts Wappentier

Grafik: ms

auf der Fahrbahn bewegt, entstand nun nach und nach das Bild in den Köpfen, dass die Straße dem Auto gehöre und alles, was keinen Motor hat, dort nichts zu suchen habe. Die Folge war der Rückzug aller nicht Motorisierten in das Gehweg-Reservat.

Radfahren beginnt im Kopf

Für viele Planer und Entscheidungsträger ist Radverkehrsförderung schlicht Radwegebau. Das führt gewöhnlich zu zwei folgenreichen Missverständnissen.

1. Radwege sind gut für Radfahrer, egal wie schlecht sie sind.

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 2003

Auch in diesem Jahr wird wieder die traditionelle Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt stattfinden und Mitglieder sowie Freunde und Förderer des ADFC sind dazu herzlich eingeladen. Wir würden uns wieder über so viele Teilnehmer/innen wie im letzten Jahr freuen – auch wenn am Ende die Stühle knapp wurden und Nachschub beschafft werden musste.

Die Feier findet diesmal am **11.12.2003 von 19.00 bis 22.00 Uhr** statt (Helfer sind wie immer ab

ca. 17:30 Uhr willkommen). Auch der Ort ist inzwischen traditionell, denn die Örtlichkeit ist wieder das Bürgerhaus Bockenheim in der Schwälmerstr. 28.

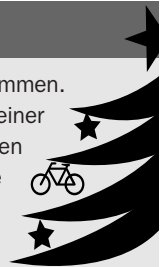
Wir werden in gemütlicher Runde im Kerzenlicht beim Knabbern an selbst gebackenem und selbst gekauftem Gebäck mit einem Glas Früchtetee oder heißem Apfelwein in der Hand das vergangene Jahr Revue passieren lassen.

Humoristische Einlagen und das Vortragen von Weihnachtsge-

ichten sind willkommen.

Fritz Biel wird in seiner schon traditionellen „Dia“-Show an die Höhepunkte des letzten Jahres erinnern. Wer hierzu Fotos von speziellen ADFC-Aktivitäten beisteuern möchte, sende sie bitte vorab per Mail an Fritz.

Wer Ideen für weiter (kurze) Programm-Beiträge hat, spreche diese bitte vorher mit Anne Wehr (Tel. 069 / 59 11 97) ab. (rha)





Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

ADFC Frankfurt am Main e.V.

Vorstand: Lothar Hennemuth, Uwe Hofacker, 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 Kartographie:

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 Ram-

stedt, 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

Bertram Giebeler

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

Ralf Haselhorst

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

Lothar Hennemuth

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

Ulla Herrmann ☎ 069/46 34 82

Uwe Hofacker ☎ 069/57 00 97 18

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
☎ 069/95 15 84 24
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

Ja, so ist das manchmal in den letzten Stunden der Konzeption für FRANKFURT aktuell: das Heft steht, alle Artikel, Fotos und Anzeigen haben offensichtlich ein Plätzchen gefunden. Prima, es ist somit Zeit, sich entspannt zurückzulehnen und durchzuatmen. Hoppla, plötzlich fällt auf, dass es bei einem Artikel doch noch klemmt. Da er aus den eigenen Redaktionsreihen heraus produziert wurde, kam ihm nicht die gebührende Aufmerksamkeit zuteil (fahrlässigerweise, wie sich nun herausstellt). Es handelt sich um das Editorial. Der erstellte Entwurf ist schlicht zu lang geraten. Er lässt sich leider überhaupt nicht auf das für ihn reservierte Platzvolumen ausrichten. Kein Quetschen ist möglich, ein Kürzen kommt nach längerem Kreuz- und Querlesen nicht in Frage, da sonst inhaltlich gewaltig an innerer Struktur und Witz verloren gehen würde. Und ihn als „normalen“ Artikel noch in das Heft einzuarbeiten, wäre viel zu aufwändig.

Bleibt also nur, ihn auf die nächste Ausgabe zu verschieben und die Lehre für den Verfasser dieser Zeilen, sich in Zukunft wirklich jeden Artikel genauestens anzuschauen. Und die Konsequenz für die aktuelle Ausgabe: ein kurzfristiger Neuentwurf des Editorials ist notwendig (und damit eine kurzfristige Umplanung der eigenen Sonntag-nachmittagplanung. Tja, Strafe muss sein...), welcher hiermit entstanden ist.

Ein sicheres Radeln durch die dunkle Zeit (das wird auch in der nächsten Ausgabe noch ein Thema sein) wünscht

Christoph für das Redaktionsteam

P.S. Herzlich willkommen Nils Haselhorst! Du hast ein optimales Timing erwischt: Deine Entscheidung, in dieser Welt zu erscheinen, war gerade noch rechtzeitig, um es auch in dieses FRANKFURT aktuell zu schaffen.

Dir und Deinen Eltern alles Gute!

Inhalt

- 1 15% bis 2012. Frankfurts Beitrag zum Nationalen Radverkehrsplan
- 2 Editorial, Kontakte
- 4 Sauberes Frankfurt ■ Verkehrssicherheitsrat
- 5 Einbahnstraßen: Erste Etappe im Westend geschafft
Neue Wege zum Waldstadion
- 6 Radforum beim Planungsverband
- 7 Aus dem Infoladen: Radreiseführer Niederlande
- 8 GPS – Wunsch und Wirklichkeit
- 9 Termine, Treffpunkte, Ortsbeiräte
- 10 Innerörtliches Radverkehrskonzept Eschborn
- 11 Eschborn, kurz und knapp
Bad Vilbel – geplante Radroute in der Diskussion
- 12 Bad Vilbel: Erfreuliches im Bild ■ Tour zur Sternbacher Kirche
- 13 Resümee vom Tourenleiter-Herbsttreffen ■ Kleinanzeige
Tourenleitertreffen zum Tourenprogramm 2004
- 14 Fern-Reise, Teil 1
- 16 Von München zum Königssee. Entlang der Alpen, Teil 2
- 17 ADFC-Aktive heiraten
Nixon litt, weil M. Alis Rad nicht codiert war
- 18 Ein Verein stellt sich vor: Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität
Nix für schlaaffe Waden! Korsika – eine Radwanderung ■ Impressum
- 19 www.frankfurt-aktiv.de – alles über Sport in Frankfurt ■ Leserbrief
Stellenanzeigen – ein Nachtrag
- 20 Touren (im Winter), Aktionen, Codierungen



Demnächst auch in Frankfurt – Fahrradgewimmel Ende Oktober an einer Ampel in Bremen
Foto: Fritz Biel

Fortsetzung von Seite 1

2. Man muss nur genug Radwege bauen, um dem lahmen Radverkehr auf die Sprünge zu helfen.

Zweifelloos ist eine gut ausgebaut Radverkehrsinfrastruktur eine wichtige Voraussetzung, um mehr Menschen den Spaß am Rad fahren näher zu bringen. An verkehrsreichen Hauptstraßen ist Rad fahren ohne separate Radwege für die meisten heutzutage schlicht unvorstellbar.

Natürlich ist es auch wichtig, dass man sein Fahrrad in öffentlichen Verkehrsmitteln einfach und billig mitnehmen kann und dass man überall, wo man sie braucht, vernünftig gebaute Fahrradständer vorfindet. All das zu planen und zu bauen ist gute, solide Planungs- und Ingenieursarbeit. Ohne sie geht gar nichts.

Aber das reicht nicht! Es braucht mehr, um aus Frankfurt eine fah-

radfreundliche Stadt zu machen. Am wichtigsten sind zweifellos langer Atem und Geduld. Schon als Kind bekommt man die Angst vor dem Auto eingetrichtert, das auf wundersame Weise nur dann nicht gefährlich ist, wenn man selbst drin sitzt. Niemand vermittelt uns das Selbstbewusstsein, das nötig ist, um sich als Fußgänger oder Radfahrer von der Allgegenwart des Autos nicht einschüchtern zu lassen. Wir müssen es uns mühsam – manchmal auch schmerzhaft – erarbeiten.

Was bedeutet es für die Lebensqualität einer Stadt, was für ihr Image, das sie nach außen trägt, wenn die Masse der dort Lebenden glaubt, es sei doch viel zu gefährlich, sich auf ihren Straßen mit dem Fahrrad fortzubewegen? Wer möchte in so einer Stadt Kinder groß ziehen?

Wer nimmt den Menschen die Angst, die sie hindert, sich autofrei

zu bewegen? Wer vermittelt ihnen den Spaß, den es bedeutet, sich mit eigener Kraft fortzubewegen? Wer erklärt Ihnen, dass der Frankfurter Berg keinesfalls zu hoch ist, um ihn mit dem Fahrrad zu bezwingen und dass das Frankfurter Weinklima der Fahrradnutzung zweifellos zuträglicher ist als holländischer Regen oder dänischer Gegenwind? Und – last but not least – wer fühlt sich verantwortlich für die Schaffung eines Verkehrsklimas, in dem die Rechte der Fußgänger und Radfahrer genauso respektiert werden wie die der motorisierten Verkehrsteilnehmer?

Nicht auf alle diese Fragen gibt der Nationale Radverkehrsplan, den die Bundesregierung im April 2002 vorgestellt hat, eine Antwort. Aber er enthält eine Fülle von Anregungen und Hilfestellungen, um welche zu finden. Und er bestätigt erneut die Erfahrung aller Städte, die es bereits versucht haben: Ohne eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit und ohne Dialog der gesellschaftlich und verkehrspolitisch relevanten Kräfte sind nachhaltige Erfolge bei der Radverkehrsförderung schwer zu erreichen.

Frankfurt an den Runden Tisch!

Erhöhte Bedeutung gewinnen Dialog und Öffentlichkeitsarbeit vor dem Hintergrund des ehrgeizigen Ziels, das sich die Stadt Frankfurt im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans mit dem Beschluss der Stadtverordneten gesetzt hat.

Der ADFC Bundesverband erhält vom Umweltbundesamt seit kurzem eine Förderung für das Projekt „Umweltentlastung durch mehr Radverkehr – Begleitung Nationaler Radverkehrsplan“. Mit diesem Projekt soll die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes in den Städten forciert werden. Dabei handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt von ADFC und BUND in enger Abstimmung mit dem Umweltbundesamt. Es beinhaltet unter anderem die Einrichtung von „Runden Tischen Radverkehr“ in 10 auszuwählenden Städten.

Runde Tische sind hervorragend geeignet, den Dialog über die Radverkehrsförderung voran zu bringen. Sie bieten Gelegenheit, die laufende Arbeit einer kritischen Prüfung zu unterziehen, und die häufig

beklagten Defizite in der Öffentlichkeitsarbeit abzubauen. Das Projekt bietet die Möglichkeit, Erfahrungen auszutauschen, das bisher Erreichte zu präsentieren und im Wettbewerb mit den anderen Teilnehmern fortzuentwickeln.

Der ADFC Frankfurt hat die Stadt Frankfurt zur Teilnahme an diesem Projekt vorgeschlagen. Daraufhin wurde Oberbürgermeisterin Petra Roth im August angeschrieben mit der Bitte, bis Ende September zu erklären, ob die Stadt Frankfurt zur Teilnahme bereit ist. Nachdem bis eine Woche vor Ablauf der Frist keine Antwort bei der Projektleitung in Potsdam eingetroffen war, ►►

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt/Main e.V.

■ Per Pedale

Leipziger Straße 4
(siehe Anzeige S. 15)
www.perpedale.de

■ Radschlag

Hallgartenstraße 56
(siehe Anzeige S. 15)
www.radschlag.de

■ Landkarten Schwarz

Eckenheimer Landstraße 36
(siehe Anzeige S. 7)

■ Storck oHG

Alexanderstraße 1

■ Fahrradhaus Wagner

Wooßstraße 21
(siehe Anzeige S. 19)
www.fahrradwagner.de

Mitmachen beim Fahrradklimatest

12 Jahre nach der letzten großen Erhebung zum Verkehrsklima für Radfahrer nimmt der ADFC gemeinsam mit dem BUND erneut einen Anlauf, um mehr darüber zu erfahren, wie es den Radfahrer/innen im Alltag so ergeht. Der Fahrrad-Klimatest ist Teil des vom Umweltbundesamt finanzierten Projekts „Umweltentlastung durch mehr Radverkehr“ im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans. Bis zum 21.11.2003 kann – und sollte – jeder seine Meinung sagen zur Lage des Radverkehrs in seiner Stadt. In Frankfurt gibt es sicher

viele, die dazu viel zu sagen haben. Was also tun?

ADFC-Mitglieder finden den Fragebogen in der neuesten Radwelt (Ausgabe 5/03). Im Internet kann sich aber auch jeder das Formular herunterladen (165 kB) und per E-Mail oder ausgedruckt an seine Freunde und Bekannten verteilen: http://www.radwelt-online.de/jetzt/aktuell/PDF/Klimaindex_fra gebogen.pdf

Ausfüllen und abschicken! Oder im Infoladen des ADFC vorbeischaun. Am besten vor dem 21. November – sonst nutzt's nix! (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
buero@adfc-hessen.de
www.hessen.adfc.de

ADFC Bundesverband e.V.

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

» fragte ich im OB-Büro nach. Am 29.9. kam dann die Antwort. Stellvertretend für die Stadt Frankfurt teilte das Stadtplanungsamt in einer dünnen Mail mit, dass man „zurzeit weder über die notwendigen personellen Kapazitäten, noch über das erforderliche Reisebudget (verfüge)“, um an dem Projekt teilzunehmen.

Auch hier waren die Stadtverordneten anderer Meinung: Sie stimmten mehrheitlich einem kurzfristig eingebrachten Antrag der Grünen (§ 6196/03 zu NR 1126) zu, in dem der Magistrat aufgefordert wird, die Bereitschaft der Stadt Frankfurt zur Teilnahme an dem Projekt zu erklären.

Bleibt zu hoffen, dass der Beschluss der Stadtverordneten nicht zu spät kommt, um die Teilnahme-

chancen Frankfurts zu wahren. Schließlich gibt es andere Städte in Deutschland, die schneller begriffen haben, welche Chancen ihnen dieses Projekt bietet.

Radverkehr und GVP

Zeitgleich mit dem Beschluss der Stadtverordneten zum Nationalen Radverkehrsplan (§ 6196/03 zu NR 1126) erging der Auftrag an den Magistrat, im Rahmen der laufenden Arbeiten zum Generalverkehrsplan (Zeithorizont des GVP ist 2015) ein Handlungskonzept vorzulegen, wie dieses Ziel erreicht werden kann.

Bislang hat sich der Magistrat im Rahmen der Vorarbeiten zum GVP in seinen Aussagen zum Radverkehr sehr zurückgehalten, um es wohlwollend zu formulieren. In

einem Zukunftsszenario, das vor drei Jahren in dem begleitenden Arbeitskreis vorgestellt wurde, hatten die beauftragten Planer die Anhebung des Radverkehrsanteils bis 2015 auf maximal 9% prognostiziert. Anstatt nun, dem Wunsch des Gremiums entsprechend, ein erweitertes Szenario vorzulegen, wie der Anteil des Radverkehrs weiter gesteigert werden könne, gab es in der Sitzung vor der Sommerpause – mehr als zwei Jahre nach dem letzten Treffen – nichts Neues.

Der ADFC ist nicht bereit, sich weiter auf diese Art hinhalten zu lassen. Wir fordern den Magistrat auf, eine Sondersitzung des GVP-Arbeitskreises zum Radverkehr einzuberufen und dort

1. die Karten auf den Tisch zu legen und die Ergebnisse seiner

bisherigen Vorarbeiten zum Radverkehr vorzustellen.

2. darzulegen, wie er die einschlägigen Beschlüsse der Stadtverordneten umzusetzen gedenkt.

Fritz Biel

Mehr Informationen zum ADFC-Projekt zum Nationalen Radverkehrsplan finden sich unter <http://www.adfc.de/politik/natradplan/>

PS: Die Anträge der Grünen NR 1061 und NR 1126 findet man im Internet unter

http://www.stvv.frankfurt.de/PARLISLINK/DDW?W=DOK_NAME='NR_1061_2003' bzw.

http://www.stvv.frankfurt.de/PARLISLINK/DDW?W=DOK_NAME='NR_1126_2003'

Sauberes Frankfurt

Vor knapp einem Jahr fand das erste Gespräch zwischen dem ADFC und Vertretern der Stadt zum Thema Sauberkeit von Radwegen statt. (Saubere, Sauber – FRANKFURT aktuell 1/2003). Seitdem gab es mehrere Treffen auf der Arbeitsebene. Es wurde vereinbart, dass die FES wichtige Fahrradrouten zusammenhängend in ihr Reinigungsprogramm aufnimmt, unabhängig davon, ob sie an Hauptstraßen verlaufen, in Tempo 30-Zonen oder durch Grünbereiche. Vorrangig sollen zunächst die Fahrradrouten bearbeitet werden, die über eine wegweisende Beschilderung verfügen. Das betrifft zur Zeit die beiden Fahrradrouten Seckbach-Innenstadt und Bornheim-Bockenheim. Sie sollen schon im kommenden

Winter versuchsweise in den Winterdienst aufgenommen werden.

Eine weitere Initiative des ADFC zielte darauf, dass Papierkörbe versetzt werden, die in das Lichtraumprofil von Radwegen hineinragen. Mehrere besonders hinderliche Exemplare wurden bereits versetzt oder anders montiert

In einem Gespräch kurz vor den Sommerferien sagte Michael Werner, Leiter Public Affairs bei der FES, zu, den Vorschlag des ADFC zu prüfen, künftig ganz auf die Anbringung von Papierkörben an Masten zu verzichten, die auf der Grenze zwischen Geh- und Radwegen stehen.

Wer Kritik oder Anregungen hat, sei es zur Reinigung von Radwegen oder zur Versetzung störender



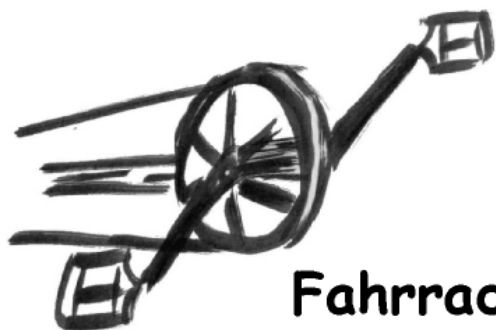
Freiherr-v.-Stein-Straße – Polizei schützt Radstreifen vor Falschparkern

Foto: fb

Papierkörbe kann sich wenden an: FES Service Center, Zeil 94a, 60311 Frankfurt, Telefon: 069/21 23 23 63, E-Mail: services@fes-frankfurt.de. (fb)

Verkehrssicherheitsrat

Am 30.9.2003 trafen sich im Polizeipräsidium die Mitglieder des Beirates zum Verkehrssicherheitsrat der Stadt Frankfurt. Auf Vorschlag des ADFC beschlossen sie, sich im kommenden Jahr schwerpunktmäßig mit dem Radverkehr zu befassen. Fritz Biel, Vertreter des ADFC in dem Gremium, hatte zuvor in einem Vortrag (s.a. FRANKFURT aktuell 2/2003), die Gefahren aufgezeigt, die sich für den Radverkehr aus dem verbreiteten Falschparken auf Radverkehrsanlagen ergeben. In einer Vorbereitungsgruppe sollen nun Vorschläge zum weiteren Vorgehen erarbeitet werden. (fb)



Fahrradscheune
Liege-, Touren- & Spezialräder

Verkauf
Versand
Vermietung
Indiv. Radbau
Service

Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt

06101 48 9 58

www.fahrradscheune.de
info@fahrradscheune.de

Einbahnstraßen: Erste Etappe im Westend geschafft

Auf den neuen Schildern steht „Radfahrer frei“. Sie wurden in den letzten Wochen in allen Einbahnstraßen des Westends montiert und verkünden jetzt überall die frohe Botschaft: Radfahrer können sich hier frei bewegen!

Lange genug waren sie ungewollte Opfer der Verkehrsberuhigung in den Tempo 30-Zonen, die auf gegenläufige Einbahnstraßen setzte, um den Durchgangsverkehr aus den Wohnvierteln zu verdrängen. Verdrängt wurden allerdings auch die Radfahrer. Bislang konnten sie nur in den drei 1994 eingerichteten Modellgebieten legal in beiden Richtungen fahren. Das hat nun ein Ende. In den nächsten Monaten werden mit wenigen Ausnahmen alle Einbahnstraßen in den Tempo 30 Zonen im Westend, Nordend, Bornheim und Bockenheim in beiden Richtungen für den Radverkehr freigegeben.

Probleme gibt es noch mit der Finanzierung des Umbaus einiger Ampelkreuzungen, da der Kämmerer das dafür erforderliche Geld

nicht wie vorgesehen in den Haushalt eingestellt hatte. Das muss nun im nächsten Haushalt korrigiert werden.

Korrigiert wurde von den Stadtverordneten auch der etwas durchsichtige Versuch des Magistrats, sich mit der Öffnung der Einbahnstraßen in den Stadtteilen noch etwas Zeit zu lassen. Im September beschlossen sie mit breiter Mehrheit auf Antrag der SPD (NR 1055):

„Der Magistrat wird aufgefordert, umgehend alle Einbahnstraßen zu öffnen, deren Öffnung im Laufe der letzten Jahre bereits im Wege von Einzelanträgen beschlossen und vom Magistrat zugesagt wurde. Der Magistrat wird beauftragt, zur Sicherstellung der zügigen Umsetzung der Öffnung aller Einbahn-



Guiolettstraße im Westend – Schutzmarkierung an der Einmündung Mainzer Landstraße
Foto: Fritz Biel

straßen im Stadtgebiet ein Konzept mit Zeit- und Finanzplanung vorzulegen.“

So wären denn nun alle Voraussetzungen gegeben, dass für den Radverkehr unpassierbare Einbahnstraßen in Frankfurt bald der Vergangenheit angehören. Allen,

die in dieser Sache über ihren Schatten gesprungen sind, ein herzliches Danke schön! (fb)

PS: Den Antrag NR 1055 der SPD finden Sie im Internet unter http://www.stvv.frankfurt.de/PARLISLINK/DDW?W=DOK_NAME='NR_1055_2003'

Neue Wege zum Waldstadion

Langsam nimmt es Gestalt an, das neue Waldstadion. 2006 werden die Matadoren zu einem Spiel der Fußballweltmeisterschaft einlaufen. Bis dahin soll alles fertig sein. Zum neuen Waldstadion gehört auch ein neues Verkehrskonzept. Für 42 Millionen Euro wird alles auf den neuesten Stand gebracht.

Alles? Nun ja, den Radverkehr hatte man ein bisschen vergessen. Zwar waren in dem ursprünglichen Konzept (B 645 v. 10.8.2001) eine Reihe sinnvoller Vorschläge enthalten, aber in der Maßnahmenliste des Magistrats (M 115 v. 17.5.2002) blieb davon kaum etwas übrig. Auf Antrag der Grünen (NR 674 v. 10.6.2002) beschloss das Stadtparlament daraufhin, dass für den Radverkehr überall ausreichend dimensionierte getrennte Verkehrsflächen vorzusehen seien. Das war aber wohl nicht präzise genug. Zwar wurde nachträglich ein zusätzliches Gutachten in Auftrag gegeben, das verschiedene Möglichkeiten ergab. Es fand auch ein Gespräch statt mit dem ADFC. Aber ein Jahr später fand sich von alledem kaum etwas im jüngsten Magistratsbericht (B 374 v. 9.5.2003) wieder, so weit es

nicht den Auffassungen des Magistrats entsprach.

Völlig unbefriedigend blieb die vorgesehene Anbindung des Waldstadions aus Richtung Innenstadt. Anstatt die auch in der Radverkehrskonzeption enthaltene direkte Verbindung über die Mörfelder Landstraße auszubauen, sah das Konzept vor, dass die Radfahrer das Waldstadion über den Umweg über die Niederräder Landstraße und die Rennbahnstraße ansteuern sollten. Zwischen Oberforsthauskreisel und Otto-Fleck-Schneise sollte es entlang der Mörfelder nach den Vorstellungen des Magistrats überhaupt keine Radwege geben.

Ein Jahr zuvor hatte der Magistrat eine Anregung des Ortsbeirates 5 noch abgebugelt, der sich eine direkte Anbindung des Stadionschwimmbades über die Mörfelder



Mörfelder Landstraße - ehemaliger Radweg am Waldstadion
Foto: Fritz Biel

Landstraße gewünscht hatte. Nun machte das Stadtparlament Nägel mit Köpfen: Mit breiter Mehrheit stimmte es einem Antrag der SPD zu (NR 1100 v. 2.9.2003, Bessere Einbeziehung des Waldstadions in

das Radverkehrsnetz), in dem es heißt:

„Der Magistrat wird aufgefordert, zur Verbesserung der Einbindung des Waldstadions in das Radverkehrsnetz Pläne zu erarbeiten und vorzulegen

1. zur Schaffung einer direkten Radverkehrsverbindung zum Waldstadion im Verlauf der Mörfelder Landstraße,

2. für eine in beiden Richtungen befahrbare Radverkehrsverbindung zwischen Oberforsthauskreisel und Otto-Fleck-Schneise im Verlauf der Mörfelder Landstraße

Die Pläne sollen in Abstimmung mit dem ADFC erarbeitet werden.“

Zustimmung fand auch eine Anregung des Ortsbeirates 5, die in dieselbe

Richtung zielt (OA 1331 v. 4.7.2003, Auch Fußballfans fahren Fahrrad).

Nun ist der Magistrat am Zug. Ob er es wohl schafft, die Pläne bis zur Weltmeisterschaft vorzulegen? (fb)

Radforum beim Planungs- verband

Bei der Entwicklung des Bike & Business Projektes hat der ADFC Hessen intensive Kontakte zum Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main geknüpft. Schnell wurde allen Beteiligten deutlich, dass die Situation des alltagsbezogenen Fahrradverkehrs in der Region nur verbessert werden kann, wenn es auf kommunaler und regionaler Ebene zu einer verbesserten Kooperation und zu einem verstärkten Wissenstransfer kommt.

Deshalb hat sich der ADFC Hessen für die Schaffung eines Radforums Rhein-Main eingesetzt. Dieses Forum wurde dann im Sommer tatsächlich gegründet. Koordinator des Forums ist Joachim Hochstein, der seit September beim Planungsverband für den Arbeitsbereich Fahrradverkehr zuständig ist und vielen sicherlich auch als Mitglied des ADFC Landesvorstandes bekannt ist.

Das Leitbild des Radforums steht im Einklang mit den Inhalten und Zielsetzungen des Nationalen Radverkehrsplans (2002–2012).

Eine beim Planungsverband angesiedelte Arbeitsgruppe – an der Norbert Sanden für den ADFC Hessen mitarbeitet – formuliert zur Zeit ein Konzept für das Radforum, dessen Entwurf hier vorgestellt wird.

Das Forum besteht aus Mitarbeiter/innen der 75 Kommunen und 6 Landkreise des Planungsverbandes, die jeweils für den Radverkehr zuständig sind. Hinzu kommen der RMV, das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL), der Planungsverband und natürlich der ADFC Hessen. Es ist vorgesehen, dass nach Bedarf auch Aktive der ADFC-Kreisverbände zu den Treffen des Forums eingeladen werden.

Halbjährlich kommen sämtliche Teilnehmer zu einem Plenum zu-

sammen. Dort werden Informationen zu aktuellen Fragestellungen in der Radverkehrsplanung sowie Erfahrungen ausgetauscht.

Arbeitsgruppen

Die „AG Kreise und kreisfreie Städte“ kommt sechs mal jährlich zusammen. Sie besteht aus Kreisverwaltungen, Planungsverband, RMV, Forstverwaltung, HMWVL und ADFC Hessen. Diese AG beschäftigt sich mit der regionalen Vernetzung von Radverkehrsinfrastrukturen, Fördermodalitäten und planungsrechtlichen Fragen.

Die „AG Fachverbände“ hat die Aufgabe, einen praxisbezogenen Erfahrungsaustausch zu organisieren. Dazu kommen beim Planungsverband halbjährlich Vertreter des ADFC Hessen bzw. der Kreisverbände sowie Vertreter weiterer Fachverbände zusammen.

Aufgaben

1. Wissenstransfer zum Zwecke der Planungsoptimierung und Planungsakzeptanz. Vorgesehen ist z.B. die zentrale Erfassung von Art und Zustand bestehender und geplanter Radverkehrsverbindungen sowie der Wegweisungssysteme in einem Geoinformationssystem (GIS).



Noch blass, aber bereits schemenhaft zu erkennen: Der Arbeitsbereich Fahrradverkehr beim Planungsverband.

Foto: ps

2. Integration des Radverkehrs in die kommunale und regionale Verkehrsentwicklungsplanung sowie die Abstimmung zwischen den Planungsebenen. Geplant ist die Ausweisung eines regionalen Radverkehrsnetzes mit einer zusammenhängenden Wegweisung sowie

einer optimierten Verknüpfung mit dem ÖV. Die vorhandenen Radverkehrsverbindungen sollen zu einem Radverkehrsnetz inklusive „grenzüberschreitender“ Schnittstellen in die weitere Region fortentwickelt werden. Das Netz soll mit dem ÖV durch eine moderne bike+ride Infrastruktur verknüpft werden. Das regionale Radverkehrsnetz und regional bedeutsame Radrouten werden in den Regionalen Flächennutzungsplan übernommen.

3. Kommunikation der Ergebnisse des Radforums nach Außen dient der Information und Motivation von Nutzern und politischen Akteuren.

Vor dem Hintergrund des Nationalen Radverkehrsplans ist die Einrichtung des Radforums Rhein-Main beim Planungsverband ein Schritt hin zur Verbesserung der Rahmenbedingungen des Fahrradverkehrs in der Region und ein wichtiger Erfolg der Verbandsarbeit des ADFC Hessen. *Norbert Sanden*

Kontakt Radforum

Joachim Hochstein
Tel. 0 69/25 77-14 46
joachim.hochstein@pvfrm.de
www.pvfrm.de

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main

Der Planungsverband ist seit dem 1. April 2001 eine durch das „Gesetz zur Stärkung der kommunalen Zusammenarbeit im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main“ (BallrG) gebildete Körperschaft des öffentlichen Rechts und Rechtsnachfolger des ehemaligen Umlandverbands Frankfurt (UVF). Der Verbandsvorstand besteht seit 2002 aus Horst Faeser (Verbandsdirektor), Jens Scheller (Erster Beigeordneter) und Horst Lehr (ehrenamtlicher Beigeordneter). Für den ADFC ist Jens Scheller der wichtigste Ansprechpartner beim Planungsverband.

Mitglieder

Verbandsmitglieder sind die in §2 BallrG aufgeführten Kommunen. Dazu gehören die kreisfreien Städte Frankfurt und Offenbach sowie Städte und Gemeinden aus den

Landkreisen Groß-Gerau, Hochtaunus, Main-Kinzig, Main-Taunus, Offenbach und Wetterau. Allerdings sind nicht alle Kommunen dieser Landkreise Verbandsmitglieder. Der Planungsverband besteht derzeit aus insgesamt 75 Kommunen und sechs Landkreisen. Hier leben 2,2 Millionen Menschen, 35 Prozent der Hessischen Bevölkerung.

Aufgaben

1. Erstellung eines „Regionalen Flächennutzungsplan“ für seine Mitglieder. Damit wird erstmalig ein neuer Planotyp erstellt, der gleichzeitig die Funktion des Flächennutzungsplanes nach den Maßgaben des Baugesetzbuches und die Funktion des Regionalplanes nach den Maßgaben des Hessischen Landesplanungsgesetzes erfüllen wird. Wichtige Grundlage

dafür ist die Verkehrsplanung, die die Wechselwirkung zwischen der Entwicklung der Siedlungsflächen und den Verkehrsarten des öffentlichen und des Individualverkehrs darstellt und Lösungsmöglichkeiten aufzeigt. Dies ist natürlich der Ansatzpunkt für Bike & Business, aber auch für das Radforum Rhein-Main.

2. Aufstellung und Änderung des Landschaftsplanes.

3. Entwurf und Abstimmung einer übergreifenden Konzeption für den Regionalpark Rhein-Main sowie von Gestaltungsvorschlägen für einzelne Teilabschnitte.

4. Interkommunaler Meinungsaustausch in Arbeitskreisen und Projekten mit anderen Großstadregionen Deutschlands und Europas.

Homepage: www.pvfrm.de

Norbert Sanden

Was der Infoladen so zu bieten hat...

Diesmal: Radreiseführer Niederlande

Für eines der "Fahrradländer" schlechthin existieren natürlich auch zahlreiche Fahrradreiseführer. Die hier vorgestellten Bücher bieten alle erforderlichen Informationen für den Fahrradurlaub in den Niederlanden und sind im Infoladen erhältlich.

Niederlande, 2. Aufl. 1995, Stöpelverlag, 15,24 EUR

Wenige Steigungen, ein nahezu komplettes und gut ausgebautes Radwegenetz sowie radlerfreundliche Gesetze machen die Niederlande zu einem Eldorado für Radwanderer. 80 Touren durch abwechslungsreiche alte Kulturlandschaften. Das Buch enthält einen ausführlichen Serviceteil, viel Infos zu Natur, Kultur, Geschichte und detaillierte Streckenbeschreibungen.

Landelijke Fietsroutes netwerk noord, Aufl. 2002, 16,50 EUR sowie

Landelijke Fietsroutes netwerk zuid, Aufl. 2003, 16,50 EUR

Enthält jeweils zwölf Kartenblätter 1:150.000 sowie eine Übersichtskarte.

Ausgabe Nord und Süd beschreiben zusammen 6.000 km Radwege! Ein unschlagbares Preis-Leistungsverhältnis. Wer Holland individuell erkunden will, kommt um diese Karten, verpackt in einer wasserdichten Hülle, nicht herum. Ein umfangreicher

128 Seiten starker Infoband in niederländischer Sprache ergänzt das Kartenwerk.

Rund ums IJsselmeer

1. Aufl. 2000, Esterbauer Verlag, 12,90 EUR

Von Amsterdam aus geleitet die IJsselmeerroute immer an der Zee-dersee entlang durch kleine, urige Hafenstädte und beliebte Ausflugsziele. Die Route führt bis zur Nordseeküste und auch auf die romantischen Inseln Texel und Vlieland. Das Buch enthält präzise Karten, Routenbeschreibungen, Stadtpläne und ein umfangreiches Übernachtungsverzeichnis.

Internationale Dollard-Route

1. Aufl. 2000, Esterbauer Verlag, 7,50 EUR

Im deutsch-niederländischen Grenzgebiet gibt es einen grenzüberschreitenden Radwanderweg von 245 km Länge. Salzwiesen umrahmen die große Bucht, wo sich zahlreiche Vogelarten in der Brackwasserlandschaft wohl fühlen. Gemütlich radelt es sich auf ruhigen Deichwegen, eine muntere Nordseebrise zerzaust das Haar, weitläufige Polderlandschaften erzählen von den Gewalten der See. Das bunte Treiben der ostfriesischen und holländischen Städte und Dörfer machen diese Reise zum Erlebnis. Das Buch enthält verlässliche Routenbeschreibungen, Karten, touristische Hinweise und ein Übernachtungsverzeichnis.

Nordseeküstenradweg 1: Von Rotterdam nach Leer

1. Auflage 2002, Esterbauer Verlag, 11,90 EUR

Zwei unterschiedliche Teilstücke bilden den niederländischen Teil des internationalen

Nordseeküstenradweges: Von Rotterdam bis fast zur Nordspitze Hollands ziehen sich große Dünenparks, immer wieder unterbrochen durch die Wunder holländischer Deich- und Wasserbaukunst. Über den gigantischen Abschlussdeich oder die Inseln Texel und Vlieland kommen sie ins weite, offene Friesland. Entlang der Deiche und durch winzige Dörfer und Warften geht es – oft mit gutem Rückenwind – hinüber in die Provinz Groningen, zum Dollard und nach Deutschland an die Ems.

Dieses Buch enthält Karten, Routenbeschreibungen, Stadtpläne, Hinweise auf kulturelle und touristische Angebote der Region sowie ein umfangreiches Übernachtungsverzeichnis.

2 Länder Route

1. Aufl. 1994, BVA, 9,95 EUR

Die 2 Länder Route (2LR) führt an der historischen deutschen Stadt Aachen durch abwechslungsreiche Natur- und Kulturlandschaften, die viele Schätze aus der gemeinsamen Geschichte beider Völker bieten, über rund 275 km zur ältesten Stadt der Niederlande, Nijmegen an der Waal. Abseits der Hauptverkehrswege radelt man zwischen Rhein und Maas durch stille Landschaften zu beschaulichen Dör-

fern, alten Herrensitzen und Burgen, Wind- und Wassermühlen, Seen und Wäldern. Das Kartenmaterial im Maßstab 1:50.000 enthält viele Hinweise zu touristisch interessanten Orten, Fahrradhändlern, und auf den letzten Seiten auch Übernachtungsmöglichkeiten.

Gisela Schill

Wo gibts SCHOTTENPREISE ?



Hamburger Allee 49-53
60486 Frankfurt

☎ 069 / 97 99 20 20



Seit
1903



Filiale:

Landkarten Schwarz

Reiseführer / Globen / Atlanten

Rad-, Wander-, Straßen- u. Stadtkarten

60318 Frankfurt am Main

Eckenheimer Landstraße 36,

Tel. 069 / 55 38 69 · Fax 069 / 59 75 166

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

GPS

Wunsch und Wirklichkeit

GPS, das Global Positioning System, ist eine Wunderwaffe für all die Wanderer und RadfahrerInnen, die mit Karten und Kompass nicht umzugehen wissen. Einfach kaufen, Software beschaffen bzw. aus dem Internet herunterladen, und schon wird die Tour ein Erfolg. Fast metergenau kann jeder Punkt der Erde angesteuert oder der während der Tour abgespeicherte Wegpunkt im elektronischen Kartenwerk lokalisiert werden. 24 die Erde umkreisende Satelliten berechnen zu jeder Sekunde den jeweiligen Aufenthaltsort. Auch RadlerInnen können sich fast blind an ihr Ziel leiten lassen.

So könnte man glauben, wenn wir die Werbung für bare Münze nehmen. Die Realität sieht etwas anders aus. Die Wunderwaffe hat ihren Preis und ihre Tücken, verschlingt eine Menge an Einarbeitungszeit, wobei der englische Wortschatz während letzterer erheblich zunimmt, vom typischen und notwendigen Aküfi (Abkürzungsfimmel) mal ganz zu schweigen.



"Die Himmelfahrtstour endete dann leider im Nichts"

Das Elend beginnt damit, dass wir alle keine Zeit haben, eine Gebrauchsanleitung von 70 DIN A6-Seiten zu studieren, die man erst versteht, wenn man über das System schon gut Bescheid weiß. Also spielen wir erwartungsfreudig an den vielen Knöpfen und der Wipp-taste und sind ratlos, weil die angesteuerte Funktion unauffindbar bleibt. Sicherlich wurde das Gerät kaputt geliefert oder mit falschen Einstellungen programmiert. Wir beschränken uns fürs Erste auf das Sammeln von Wegpunkten, die wir während unserer Fahrt alle paar hundert Meter oder an kritischen Stellen aufnehmen, in der Gewissheit, dass wir diese später zu einer elektronischen Route zusammenführen und unseren unbedarften Freunden zu einer sorgenlosen Fahrt zur Verfügung stellen können.

Interessehalber nehmen wir die 50-tausender Karte des Landesvermessungsamtes zur Hand und versuchen, anhand der abgespeicherten Koordinaten unseren aktuellen Standort ausfindig zu machen. Die Karte muss falsch sein, denn weit und breit ist nichts zu finden, was zu den am Display angezeigten Koordinaten passen könnte. Dazu kommt, dass wir sogar 10 Meter entfernt von der Stelle stehen, an der wir die Daten gerade gespeichert hatten. Alles erinnert mich an die Geschichte von dem Kapitän, der seine Kadetten die Position ihres Schiffes im Ärmelkanal bestimmen lässt und bei einer der Antworten stutzt. Nachdem er die Karte studiert hat, verkündet er, dass man, wenn die errechnete Position stimme, in 10 Minuten am Kölner Dom vorbei komme.

Erst mit Verzögerung und nach vielen Verwünschungen, warum wir uns das angetan und Hunderte von Euros zum Fenster hinaus geschmissen haben, ringen wir uns dazu durch, die Anleitung (siehe oben) doch noch akribisch zu studieren. Weil das Ganze aber gleich am Gerät ausprobiert werden muss, verlagern wir unseren Aufenthalt in Gottes freie Natur oder in den Garten, damit uns die notwendigen drei bis vier der 24 Satelliten unbehindert durch Gebäude und Bäume Dienst tun.

Nach und nach dämmert uns, was wir bis dato falsch gemacht haben und warum die angezeigten Werte und Wegpunkte unbrauchbar sind. Dutzende von ihnen können wir löschen, den ganzen Aufwand unter „Erfahrung“ abbuchen. Hätten wir von Anfang an diese und jene Einstellung vorgegeben, wäre uns das alles nicht passiert.

Gemach! Wir werden sicher noch viele weitere Anfängerfehler produzieren, aber zumindest nachvollziehen können, woran es lag. Fast blind können wir inzwischen die vielen Knöpfchen drücken und die Wegpunkte beschriften. Doch dann kommt der Winter: für viele von uns die Zeit, wo das Fahrrad ausschließlich in den Keller gehört. Tja, und im Frühjahr werden wir die Arbeitsanleitung erneut studieren.

Im Ernst: GPS hat in der Tat eine große Zukunft. Es kann für RadlerInnen durchaus reizvoll sein, ein GPS-Gerät anzuschaffen. Auch die Kartographie-Gruppe des ADFC Frankfurt hat sich inzwischen ein GPS-Gerät zur Unterstützung ihrer Arbeit zugelegt. Der ADFC Kreis Offenbach hat sogar drei Geräte und erste sehr positive Erfahrungen damit gemacht. Bei gesammelter Anstrengung wird es uns gelingen, interessante Routen in unserem Umkreis zu dokumentieren und im Internet zum individuellen Herunterladen bereit zu stellen.

Es ist sinnvoll, GPS-Interessierte in einer lockeren Studiengruppe zu vereinen, um Erfahrungen auszutauschen und die Möglichkeiten einer optimalen Nutzung in Theorie und Praxis zu erarbeiten.

Kontakt: Alfred Linder, Telefon 069/95 15 84 24 (abends) oder Wolfgang Preising, Telefon 069/75 84 96 80. Alfred Linder

Bett & Bike

SORGENLOS VOM RAD INS BETT

Alle Bett & Bike-Betriebe bieten:

- Aufnahme von Radlern auch nur für eine Nacht
- geschützte Abstellmöglichkeit für das Rad über Nacht
- Trockenmöglichkeit für nasse Kleidung und Ausrüstung
- ein kräftiges Radlerfrühstück
- Werkzeugset für einfache Reparaturen am Rad
- regionale Informationen (Karten, Radwanderangebote, Bahnfahrpläne etc.)
- Informationen über die nächste Fahrradwerkstatt

Die praktischen ADFC-Radführer:

- mit zusammen mehr als 3.250 fahrradfreundlichen Gastbetrieben
- von der günstigen Jugendherberge bis zum komfortablen Sterne-Hotel
- mit touristischen Infos und Serviceadressen
- mit den wichtigsten Radfernwegen
- mit einer praktischen Checkliste für den Fahrradurlaub
- mit vielen Tipps und Tricks rund ums Rad

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Die ADFC-Radführer »Bett & Bike« sind erhältlich als ausführliche, bebilderte Länderverzeichnis mit vielen regionalen Informationen und als kompaktes Gesamtverzeichnis für ganz Deutschland. Im Buchhandel oder beim ADFC Shop (Tel. 0421/3463-925, Fax 0421/3463-960, E-mail: adfc-shop@adfc.de, www.adfc.de/shop)

TERMINE

Mo.	10.11.	Vst	Vorstandssitzung
Mo.	10.11.	T	Technik-Stammtisch
Di.	18.11.	R	Redaktionsteam
Mi.	19.11.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	19.11.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	24.11.	T	Technik-Stammtisch
Di.	25.11.	BN	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bornheim
Do.	27.11.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Fr.	28.11.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	01.12.	Vst	Vorstandssitzung
Mo.	08.12.	T	Technik-Stammtisch
Do.	11.12.	WF	Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt
Di.	16.12.	R	Redaktionsteam
Mi.	17.12.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	17.12.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	22.12.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	05.01.	T	Technik-Stammtisch
Mo.	12.01.	Vst	Vorstandssitzung
Mo.	19.01.	T	Technik-Stammtisch
Di.	20.01.	R	Redaktionsteam
Mi.	21.01.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	21.01.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West

TREFFPUNKTE

BN	19.30	Der Buchwald, Buchwaldstr. 22a (Bus 38 „Panorama Bad“, U 4 „Bornheim Mitte“ + 10 Min. Fußweg, Straba 14 „Ernst-May-Platz“ + 8 Min. Fußweg)
BW	19.30	Kneipe „Pielok“, Jordanstraße 3 (U4/U6/U7, Straba 16 „Bockenheimer Warte“)
NW	19.00	Bistro Restaurant Free Climber, Ginnheimer Straße 47 (Sport-Fabrik) (Bus 34 „Sophienstraße“)
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.)
Vst	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 (s.o.)
W	19.30	Zum Goldenen Löwen, Unterliederbach, Liederbacher Str. 60 a (Bus 57, „Unterliederbacher Markt“)
WF	19.00	Bürgerhaus Bockenheim, Schwälmerstr. 26 (U6/U7 „Leipziger Straße“, U4/Straba 16 „Bockenheimer Warte“)

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
15. Nov.	Rainer Mai	41 30 85
29. Nov.	Udo Müller	4 69 15 12
13. Dez.	Rainer Mai	41 30 85
10. Jan.	Ralf Paul	4 94 09 28
24. Jan.	Udo Müller	4 69 15 12

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

POLIZEI-RAD



Vorbildlich: bewachte Fahrradabstellanlage in Vancouver (British Columbia), Kanada (cm)

ORTSBEIRÄTE

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

OBR 1 (Bahnhof/Gallus/Innenstadt)	02.12.
OBR 2 (Bockenheim/Kuhwald/Westend)	10.11., 08.12.
OBR 3 (Nordend)	13.11., 11.12.
OBR 4 (Bornheim/Ostend)	11.11., 09.12.
OBR 5 (Niederrad/Oberrad/Sachsenhausen)	05.12.
OBR 6 (Goldstein/Griesheim/Höchst/Nied/Schwanheim/Sindlingen/Sossenheim/Unterliederbach/Zeilshausen)	02.12.
OBR 7 (Hausen/Industrie-/Praunheim/Rödelheim/Westhausen)	02.12.
OBR 8 (Heddernheim/Niederursel/Nordweststadt)	04.12.
OBR 9 (Dornbusch/Eschersh./Ginnheim)	04.12.
OBR 10 (Berkersheim/Bonames/Eckenheim/Preungesheim)	18.11.
OBR 11 (Fechenheim/Riederwald/Seckbach)	01.12.
OBR 12 (Kalbach)	05.12.
OBR 13 (Nieder-Erlenbach)	02.12.
OBR 14 (Harheim)	08.12.
OBR 15 (Nieder-Eschbach)	05.12.
OBR 16 (Bergen-Enkheim)	02.12.

Innerörtliches Radverkehrskonzept Eschborn

Seit 3 Jahren besteht in Eschborn ein „Runder Tisch“ zum Thema Fahrradverkehr, an dem sich mehr oder weniger regelmäßig Mitarbeiter der Stadt Eschborn (Straßenverkehrsamt, Bau- und Planungsamt, Erster Stadtrat) und Vertreter des ADFC zusammensetzen. Ein Ergebnis dieser Zusammenkünfte liegt jetzt vor: Das Planungsbüro „COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt“ wurde mit der Erstellung eines innerörtlichen Radverkehrskonzeptes beauftragt. Das unter Mitarbeit der AG Fahrrad und Radwege (ADFC, Stadt Eschborn) entstandene Konzept wurde in der Bürgerversammlung am 09.10.2003 von Dr.-Ing. Wulf Rütthrich (COOPERATIVE) vorgestellt.

Das Ziel ist klar: Eine Förderung der Fahrradnutzung durch Maßnahmen, die die Sicherheit der Radfahrenden Verkehrsteilnehmer erhöht und die Nutzung des Velos erleichtert – nicht zuletzt durch komfortable Wegeverbindungen. Dazu gehört zukünftig die Einbindung der Belange des Radverkehrs in eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

In diesem Zusammenhang wurde auf das Modellprojekt „Bike & Business – Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ hingewiesen. Dieses Projekt, ins Leben gerufen vom ADFC Hessen und unterstützt von Planungsverband und RMV, ist eine konzertierte Aktion von Arbeitgebern und Kommune. Während auf Arbeitgeberseite die Schaffung der innerbetrieblichen Voraussetzungen für eine Förderung der Fahrradnutzung (Abstellanlagen, Duschen und Spinde) gewünscht ist, soll die Kommune die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete per Velo sicherstellen. (siehe dazu auch FRANKFURT aktuell 4/03, Bike & Business in der Rhein-Main-Region).

Situationsanalyse

Die allgemeine Verkehrssituation in Eschborn ist geprägt durch eine extrem hohe Anzahl von Einpendlern (20.000 Einwohner, 30.000 Arbeitsplätze), was trotz S-Bahn-Anschlüssen zu hohem Kfz-Verkehr und in der Folge hohem Stellplatzbedarf führt – Planung konzentriert sich bis heute fast ausschließlich auf eine Lösung der Engpässe beim Kfz-Verkehr. Dagegen wurde der Radverkehr bisher stiefmütterlich behandelt, wobei die Bau- und Planungs„sünden“ der Vergangenheit Lösungsansätze erschweren.

Fahrrad„wege“ existieren in Eschborn überwiegend im Mischverkehr auf Fahrbahnen, auf Geh-

wegen (Radfahrer frei) und auf Wirtschafts- oder ähnlichen Wegen außerhalb der Bebauung.

Die Situationsanalyse Radverkehr zeigt vor allem zwei Problemschwerpunkte: Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und die Trennung der Stadt durch die Bahnlinie (siehe Abb.).

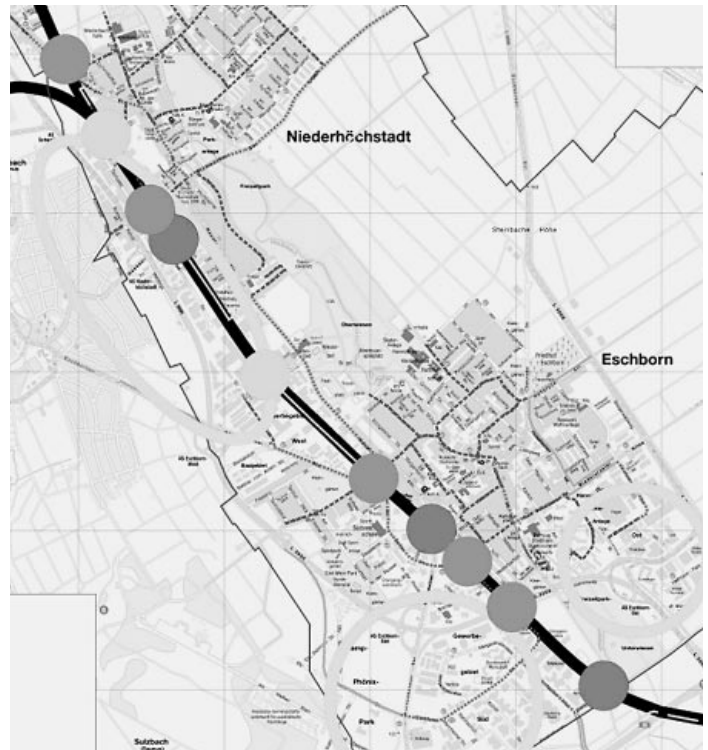
Gefahrstellen und Schwachpunkte sieht die Analyse bei Radabstellanlagen (inzwischen wurden im Stadtgebiet 526 moderne Fahrradparker vor allen öffentlichen Einrichtungen aufgestellt), bei baulichen Mängeln (Wegezustand) und Engstellen. Dazu erschweren Drängelgitter und hohe Bordsteinkanten den Radverkehr. Ein hohes Gefährdungspotenzial geht von den vielen Querparkplätzen (z.B. Unterortstraße) aus.

Konzept

Das Radverkehrskonzept sieht zum einen die Verknüpfung überörtlicher Verbindungen (Hauptverbindungsnetz) vor, zum anderen aber auch die Erreichbarkeit innerörtlicher Ziele (Radfahren in der Stadt). Um dem Ziel einer stärkeren Fahrradnutzung näher zu kommen, ist planerisch gefordert:

- Neuordnung der Tempo 30-Zonen
- Freigabe von Einbahnstraßen (Bahnhofstraße, Jahnstraße)
- Geschwindigkeitsdämpfung auf ausgewählten Straßen (Kronberger und Schwalbacher Straße)
- Einstellung der Signalanlagen auf Radfahrer (Hunsrückstraße/L3006)
- Einrichtung von Radfahrstreifen (Ginnheimer Straße)

Offene Problembereiche sind die Verbindung nach Frankfurt-Sossenheim und die Erschließung der Gewerbegebiete Süd. Offen blieb auch, wie eine überörtliche Radver-



Die Bahnlinie der S3/S4 trennt den Ort, bietet aber auch gute Voraussetzungen für die Anbindung der Gewerbegebiete.

kehrskonzeption (mit überörtlicher Wegweisung) aussehen könnte.

Was ist zu tun?

Die Forderung an die Stadt Eschborn klingt einfach, wird aber noch für viel Diskussionsstoff am „Run-

den Tisch“ sorgen: Schaffung vergleichbarer Bedingungen für alle Verkehrsarten.

Und die Forderung an die Bürger der Stadt und die Beschäftigten in den Gewerbebetrieben klingt ähnlich einfach: Nutzt das Fahrrad! (ps)

Radwegekonzept? Eine persönliche Anmerkung

Leider sprachen Politiker wie Erster Stadtrat Geiger und Stadtverordnetenvorsteher Döll bei der Bürgerversammlung immer vom Radwegekonzept. Diese irreführende und deshalb von mir verabscheute Bezeichnung übernahm auch die Presse in ihrer Berichterstattung über die Veranstaltung. Vielleicht denken Politiker beim Wort *Wege* an Verkehrswege – schließlich gibt es den Bundesverkehrswegeplan, nach dem u.a. Autobahnen und Bundesstraßen gebaut werden –, aber bei der Bevölkerung weckt der Begriff Radwegekonzept die Hoffnung, demnächst an allen Eschborner Straßen Radwege vorzufinden. Doch abgesehen von dem seit Jahren geplanten Radweg nach Steinbach, für den die Vorarbeiten in Kürze abgeschlossen sind, ist der

Bau von weiteren Radwegen nicht vorgesehen. So müssen Radfahrer sich weiterhin mit dem für den Radverkehr frei gegebenen Gehweg entlang der stark befahrenen Sossenhimer Straße zufriedengeben. Auch die Verbindungen zwischen Niederhöchststadt und Eschborn werden mangelhaft bleiben. Verlängerter Dörnweg und verlängerte Pfingstbrunnenstraße sind zwar im Radverkehrsplan enthalten, aber die Mehrheit der Politiker ist nicht für eine Umwidmung der landwirtschaftlichen Wege in öffentliche Wege zu gewinnen. Benutzer dieser *Wege* müssen also auch künftig die erheblichen Verschmutzungen zur Erntezeit in Kauf nehmen, da die Stadt sich nicht verpflichtet fühlt, diese Wege zu reinigen und im Winter dort den Schnee zu räumen. *Eva Kuschel*

Bad Vilbel – geplante Radroute in der Diskussion

Der Radverkehrsplaner Joachim Hochstein und Ute Gräber-Seißinger, beide aktiv im Bad Vilbeler ADFC, trafen sich am 16. Oktober mit Stadtbaurat Dieter Peters und einem seiner Mitarbeiter zum Gespräch. Die beiden Vertreter der Stadt hatten ihre Bereitschaft zugesagt, die zwischen Dortelweil und dem Bad Vilbeler Bahnhofsvorplatz bzw. der Dieselstraße geplante Radroute zu erläutern.

Wie wir in der vorhergehenden Ausgabe (FRANKFURT **aktuell**, September/Okttober 2003) berichteten, lassen die Planungen aus Radfahrsicht einiges zu wünschen übrig. Die Quintessenz des Gesprächs: Es ist knapp zufriedenstellend verlaufen. Zwar will die Stadt an der geplanten Radroutenführung zwischen Stadastraße und Büdinger Straße festhalten. Gedacht ist an einen dort, wo bautechnisch möglich, auf 2,50 Meter verbreiterten Zweirichtungsweg für Fußgänger und Radfahrer. Und auch an der Routenführung ab Bahnhofsvorplatz über die holprige,

kopfsteingepflasterte Dieselstraße will sie nicht rühren. Alternativen zur Gestaltung dieser Teilabschnitte wurden vor der Publikation der Planung offenbar nicht geprüft. Und zwar ungeachtet dessen, dass die Radverkehrsplanung ab Stadastraße auf beiden Seiten nicht nur für mehr Sicherheit sorgen würde. Darüber hinaus ist eine Führung auf dem schon vorhandenen Weg (stadtauswärts gesehen rechts) sowie auf der anderen Straßenseite über einen aufmarkierten Schutzstreifen vermutlich auch kostengünstiger. Immerhin müssten bei dieser Lösung nicht, so wie bei der geplanten Wegeverbreiterung, Leitplanken versetzt werden.

Auch unser Vorschlag, die Schulstraße für den Radverkehr in Richtung Innenstadt freizugeben, stieß nicht auf offene Ohren. Stadtbaurat Peters hierzu sinngemäß: Die Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer entgegen der erlaubten Fahrtrichtung würde das Tor für erneute Diskussionen um die Verkehrsplanung in der innerstädtischen Frankfurter Straße öffnen, und das

sei nicht erwünscht. Im Übrigen fühle er sich als Stadtbaurat nicht zuständig. Dieser Punkt läge in der Kompetenz der - Dezentralen Jörg Frank unterstellen - Straßenverkehrsbehörde. Eine solche Haltung zeugt nicht gerade von einer umsichtigen, abteilungsübergreifenden Konzeption von städtischer Straßenbauplanung, die Überlegungen zu einer sinnvollen Verkehrsplanung auch für Radfahrer von vornherein integriert.

Zumindest in einem Punkt aber zeigte sich Peters aufgeschlossen. Unserer Bitte, die Radroutenführung auf dem Teilabschnitt zwischen Büdinger Straße und Bahnhofsvorplatz zu überdenken, versprach er, nachzukommen. Dort ist gegenwärtig ein Zweirichtungsradweg auf der - stadtauswärts betrachtet - linken Seite der Friedberger Straße vorgesehen. Doch Zweirichtungsradwege sind aus verkehrsplanerischer Sicht lediglich eine Notlösung, da sie für Radfahrer überdurchschnittliche Gefahren bergen, zumal dort, wo eine Straße wie im betrachteten Fall von zahlrei-

chen Aus- und Einfahrten gesäumt wird. Das leuchtet ein, wenn man sich vor Augen führt, dass Pkw-Fahrer, die zum Beispiel die Tankstelle oder die Supermarkt-Parkplätze verlassen, um nach rechts auf die Friedberger Straße einzubiegen, sich gewohnheitsmäßig nur durch einen Blick nach links gegen Zusammenstöße mit heranrollenden Fahrzeugen absichern. Radfahrer, die auf dem geplanten Zweirichtungsweg von rechts heranfahren, fallen mithin durch das Aufmerksamkeitsraster in aller Regel durch.

Nun sind wir gespannt, was die Denkprozesse in der Stadtverwaltung ergeben werden. Wir bleiben am Ball.

Dr. Ute Gräber-Seißinger

ADFC Bad Vilbel

Wulfhard Bäumlein
Tel. 0 61 01/1 26 07
Dr. Ute Gräber-Seißinger
Tel. 0 61 01/54 22 56
www.adfc-bad-vilbel.de

Eschborn, kurz und knapp



Im Juni wurden 526 neue Fahrradparker vor allen öffentlichen Einrichtungen und an den Bahnhöfen aufgestellt. Leider sind die Orte nicht immer glücklich gewählt. Z.B. gegenüber der Auffahrt zum Parkdeck an der Stadthalle: Dort wurde außer dem eigenen noch nie ein Fahrrad gesehen. An der Verwaltungsstelle Niederhochtadt sind

die Parkstände hinter dem Altkleider-Container versteckt. Sollen sie möglichst lange unzerkratzt bleiben? Auf der Niederhochtädter Seite des gleichnamigen Bahnhofs wird das Gelände auch weiterhin zum Abstellen benutzt, weil die neuen Parker in den alten rostigen Hütten stehen, wo sie bisher nur von wenigen entdeckt wurden.

Neue Parkstände auf der Schwalbacher Seite des S-Bahnhofs Niederhochtadt

Seit September ist die Radwegverbindung von Eschborn nach Rödelheim entlang der Lorscher Straße wieder durchgängig befahrbar, nachdem sie 10 Monate durch die riesige Helfmannpark-Baustelle versperrt war. Dies war der zuständigen Stelle im Eschborner Rathaus immerhin eine Pres-

semitteilung im Eschborner Stadtspiegel wert. Dass es auch Nicht-Stadtspiegel-Leser interessieren könnte, kam der Pressestelle überhaupt nicht in den Sinn!

Eva Kuschel

ADFC Eschborn/Schwalbach

Thomas Buch
Tel. 0 61 73/6 11 92
Eva Kuschel
Tel. 0 61 96/8 56 89

THOMAS SCHEEL Malermeister

Das Flexibelste was Ihnen mit Farbe passieren kann

• **Fassaden-Winter-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



Verbindung zwischen Niddaufer und Büdinger Straße – fast wie ein "richtiger" Radweg



Noch immer scharfkantig, aber nicht mehr ganz so gefährlich – der Findling am Möbelhaus Porta



Durchfahrt am Ritterweiher: Statt rutschigem Kies nun eine feste Grundlage

Fotos: Wulfhard Bäumlein

Erfreuliches im Bild

Nachdem in den letzten zwei Ausgaben dieser Zeitschrift unter der Rubrik **Bad Vilbel** vorwiegend kritische Beiträge zu lesen waren, wollen wir unsere geneigte Leserschaft zur anstehenden Vorweihnachtszeit mit schönen Nachrichten erfreuen.

Diese handeln davon, dass unsere Arbeit mitunter auch Früchte trägt. Einige der Probleme, über die wir in den letzten zwei Jahren berichtet haben, sind im Laufe des vergangenen Sommers aufgrund unserer Vorstöße bei der Stadt leidlich bereinigt worden.

Auf dem Verbindungsstück zwischen Niddaufer und Büdinger Straße wurde die Oberfläche mit einem komfortablen Asphaltbelag versehen, zudem wurde die zuvor sehr enge Kurve unmittelbar an der Büdinger Straße etwas entschärft. Am Ritterweiher neben dem Ver-

kehrsübungsplatz wurde der Belag des Querungstücks zwischen Straße und Fußgänger-/Radweg endlich mit Rasengittersteinen befestigt. Eine Markierung gegen parkende Kraftfahrzeuge verhindert außerdem (hoffentlich) die Blockade der Durchfahrt für Radler.

Ursprünglich von der Stadt als unnötig befunden, besann man sich im Juni auf unsere wiederholte Bitte hin doch. Der Findling am Möbelhaus Porta (dem früheren „Wohnparadies“) in Dortelweil wurde um 1,50 Meter vom Radweg wegesetzt. Wulfhard Bäumlein

Tour zur Sternbacher Kirche

Insgesamt zehn Radbegeisterte erschienen am Sonntag, den 6. Juli, um 13 Uhr vor dem Kurhaus, um sich dem Ausflug zur Sternbacher Kirche anzuschließen. So zerstreuten sich rasch die Zweifel an einer regen Beteiligung, die das heiße Sommerwetter in Tourenleiter Jürgen Knies geweckt hatte.

Die Wahl der Uhrzeit erwies sich als gelungen. An diesem Tag fanden zwar noch zwei weitere Fahrradtouren statt – unsere Familientour und eine Radtour der evangelischen Christuskirche –, beide allerdings schon am Vormittag. Wir radelten gemütlich die Nidda entlang über Dortelweil nach Gronau. Dort, an der Niddermündung, überquerten wir die Nidda und setzten unsere Fahrt auf der linken Seite des Ufers fort. Über Karben und vorbei an Ilbenstadt gelangten wir nach Wickstadt, einem Kleinod etwas abseits der Nidda gelegen. Bis zu unserem Ziel war es nun nicht mehr weit. Wir bogen auf einen leicht ansteigenden Weg entlang des Waldes ein und erreichten bald die Wallfahrtskirche Maria Sternbach. Diese Kirche im Wald ist alles, was von dem im dreißigjährigen Krieg untergegangenen Ort Sternbach noch übrig geblieben ist.

An diesem Tag fand eine Wallfahrt der katholischen Christen nach Maria Sternbach statt, und wir hofften, ebenso wie die Wall-

fahrer die Kirche auch von innen sehen zu können. Als wir jedoch um 15 Uhr angeradelt kamen, waren die Wallfahrer schon verschwunden, die Kirche zu unserer Enttäuschung bereits verschlossen. Die einzige Person, die einen Schlüssel hatte, war gerade im Begriff, wegzufahren, und es blieb keine Zeit mehr, um die Kirche für uns nochmals zu öffnen.

So brachen wir nach etwa einer Stunde Rast vor der Kirche zu unserem Rückweg auf derselben Strecke nach Karben auf. Anstatt die Radfahrerflaschen an der Ludwigsquelle aufzufüllen, bevorzugte die Mehrheit der Gruppe den direkten Weg zur Einkehr und Schlussrast in Charles Biergarten im Karbener Industriegebiet. Hier schlossen wir den Nachmittag mit Speis und Trank ab. Am Abend radelten wir nach Bad Vilbel zurück. Alle Teilnehmer waren von dem gemeinsamen Radausflug begeistert. Zwei von ihnen entschlossen sich spontan, Mitglied im ADFC Bad Vilbel zu werden.

Jürgen Knies



Volle Konzentration: Tourenleiter beim Herbsttreffen

Foto: Klaus Konrad

Resümée vom Tourenleiter-Herbsttreffen

Am 16.10.2003 trafen sich über 30 Tourenleiter/innen zum traditionellen Herbsttreffen. Dieses Treffen dient in erster Linie einem Erfahrungsaustausch und auch als Anlaufstelle für potentielle neue Tourenleiter. Wir konnten in der Tat zwei neue Mitstreiter/innen begrüßen – auf diesem Wege noch einmal herzlich willkommen!

Als Rückblick auf das vergangene Jahr lässt sich sagen, dass die erstmals in diesem Jahr angebotenen Familientouren einen ordentlichen Start hingelegt haben (auch wenn zwei Touren mangels Masse wg. Hitze und Regen ausgefallen sind). Hier werden noch weitere Tourenleiter/innen gesucht – leider musste ein engagierter Tourenleiter aus gesundheitlichen Gründen für längere Zeit absagen. Weiterhin erfreuen sich die Thementouren steigender Beliebtheit. Experten streiten, ob dies an den Themen oder nur an der späteren Startzeit (meist 11 statt 9 oder 10 h) liegt.

Der ADFC Frankfurt experimentiert für die kommende Saison erstmals mit GPS (Globales Positionierungssystem). Die Kartographie AG verfügt über ein solches Gerät. Außerdem hat Alfred Linder sich ein solches privat beschafft. Erste Erfahrungen damit stellt er auf Seite 8 dieser Ausgabe vor (GPS – Wunsch und Wirklichkeit).

Jürgen Johann,
stv. Tourenreferent

■ Klein ANZEIGE

Damenrad Kalkhoff 'Tramper'
Mixte Rahmen mit einfachem Oberrohr, Shimano Nexave 24 Gang Kettenschaltung, Laufräder 28', sehr guter Zustand, da nur selten und bei schönem Wetter gefahren, KP in 1998 DM 1.198,- für VB 350 EUR, Info/Besichtigung Jürgen Johann, Tel. 76 29 28

Tourenleitertreffen zum Tourenprogramm 2004

Die Mehrtagestouren für 2004 werden in einer Vorabübersicht im ersten FFA-Heft 2004 veröffentlicht. Dazu treffen sich die anbietenden Tourenleiter/innen am Dienstag, 04.12.2003 19.00 h im Infoladen (Fichardstraße 46) zur Koordination der Mehrtagesfahrten für 2004. Das Jahresprogramm für 2004 wird am Donners-

tag, 15.01.2004 ab 19.00 h im Bürgerhaus Bockenheim erstellt. Das neue Heft erscheint voraussichtlich in der zweiten Märzhälfte 2004, möglicherweise rechtzeitig zum Radreisemarkt, der am Sonntag, 14.03.2004, 11-18 h im Bürgerhaus Bornheim stattfindet.

Jürgen Johann,
stv. Tourenreferent



Europas größter Fachversand für den Radler

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

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

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

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

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

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

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



**PETER'S
RADTREFF**
Individueller Radbau
Meisterbetrieb

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



Der beste aller Liegeradler auf dem überraschend bergigen Weil„tal“-weg
alle Fotos: Freya Linder

Ein leichtes Rad ist Grundvoraussetzung. Mein Hercules Ventana ist aus Alu und hat gefügige 27 Gänge, da bin ich im Vorteil. Der beste aller Ehemänner mit seinem 22-kg-Liegerad (unbeladen) hat schließlich mehr Muskeln zum Beschäftigen, und mit Werkzeug kann er auch besser umgehen als ich, so gehört's auch in seine Taschen. Leichtes Gepäck, wasserdichte Textil-Packtaschen, Funktionsklamotten, Zipp-Hose ... erstaunlich, wie viel „wenig“ kostet. Sei's drum, eine Tube REI ersetzt gute 5 kg Wäscheballast.

Wohin soll's gehen? Als Bergziege habe ich mich bisher nicht gerade bewährt, meine Ausdauer bezieht sich eher aufs Genussradeln. Es gibt doch so viele Talwege, auf denen man die Leichtigkeit des Radelns üben kann. Wenn dann noch ein paar Tage Wellness winken, dann kann frau sich schon mal was zutrauen. Auf Karten 1:20.000 sind keine Radwege eingezeichnet, auf 1:75.000 sind welche (!!!) drauf, schon sind wieder 40 € weg. Also, erst mal einige Quartiere per Bett&Bike und Internet gesucht, der Rest wird sich finden, wenn mir die Strecke freundlich gesonnen ist. Der Mut kommt mit dem Radeln.

Gleich in Schmitten beginnt der Weiltal-Radweg. Davor ist aber der Taunuskamm zu überwinden; ein erfahrener Tourentreter hat Mitleid und gibt mir Tipps. Per U-Bahn zur Hohemark, mit dem Weiltalbus bis Schmitten, und schon beginnt der

Weil„tal“-Radweg. Schon im Internet kündigt sich dieser Weg mit erstaunlicher Höhendifferenz an. Naiv wie ich war, nahm ich an, dass eben von der Quelle bis zur Mündung ein deutliches Gefälle sein muss, na das passt doch! – Frohgemut dem wunderschönen Wiesenweg gefolgt, aber da müssen wir uns schon bald verfahren haben: Es ging streng bergauf, und von der Weil kein bisschen Gluckern mehr.

Die Karte gibt eher sibyllinische Auskünfte. Da kommt eine Kreuzung, laut Karte geht's da nach rechts. Die fast durchgehend perfekt vorhandene Wegweisung zeigt aber bergauf! Bei der Hitze steil hinauf – das muss ein Irrtum sein! Der Beste mit dem beladenen 30-kg-Rad strampelt unverdrossen hoch, ich hinterher. Der Schatten spendet wenig Trost, es geht maßlos bergauf und bergab. Eine geschotterte Strecke mit ca. 15% Gefälle ist für Fahrräder als lebensgefährlich markiert (erspart der Gemeinde die Haftung), zum Glück trocken und bergab; vorsichtig radeln wir sowieso fast immer. Gegen Ende der Etappe noch ein paar Weiltal-Kilometer, die sich genau so fahren wie ich's mir dachte – wie Butter, durch lichten Laubwald; auf einer ehemaligen Bahntrasse.

Weilburg ist eher nicht fürs Fahrrad gebaut. Ein steiler Hügel, von der Lahn umrundet, und das Wichtigste liegt hoch oben drauf:

Skulptur am Kunst- und Kulturweg um den Dünsberg bei Gießen

Schloss, Innenstadt und Kneipen. Am späten Nachmittag brennt die Sonne unbarmherzig über den schwitzenden Radlern, im kleinsten Gang schaffe ich auch diese Ungerechtigkeit. Das Hotel „mit Lahnblick“ bekommt seine idyllische Lage gerade mit einer Umgehungsstraße verbaut. Was interessiert der einzige Schiffstunnel Deutschlands und ein Märchenschloss hoch auf dem Fels über'm Fluss, wenn Autos Platz brauchen? Die italienische Kneipe im schattigen Höfchen entschädigt für die Unbill des Tages.

Wildpark und Kubacher Höhle

Zum Weilburger Wildpark geht's deftig bergauf, und verfahren kann man sich da recht schnell, Wegweisung und Kartenmaterial klaffen auseinander. So lernen wir das

attraktive Weilburger Land kennen. Der Wildpark wurde als Lebendfalle gebaut: über die außen angeschütete Mauer lief das Wild hinein, hinaus ging's dann über die Tafel des Fürsten. In der Hitze des August 2003 hatten die Tiere wenig Lust, sich zu zeigen, und der freundliche Wächter war irritiert, dass wir nur zwei Stunden für den Park eingeplant hatten. Wer Wild beobachten will, muss früh aufstehen und viel Geduld mitbringen. Wir waren frustriert, dass das Gasthaus montags für hungrige Radler nicht offen ist.

Auch zur Kubacher Höhle geht's ziemlich bergan, und das bei Temperaturen von 34°C. 347 Stufen weiter unten sind es noch 9° – die gleiche Stufenzahl wieder hoch, und schon sind's 35°. Herzkrankte sollten sich das nicht antun. Aber die Höhle muss man besuchen

Wo die Kelten hausten

Von Weilburg bis Gießen sollte der Lahn-Radweg für die Strapazen entschädigen. Auch auf dem kann man sich noch verfransen, wenn man der Wegweisung mehr glaubt als dem eigenen Verstand. Schließlich finden wir exakt die Abzweigung, mit der sich vor Gießen gut 5 km abkürzen lassen auf dem Weg zu den Kelten am Dünsberg im Gießener Land. Die Schaltprobleme seines 30-kg-Gefährts machen dem besten aller Liegeradler wenig Kopfzerbrechen und etwas mehr schwarze Hände. Mir tut die Pause einfach gut.

Weiter folgen wir einem gut ausgebauten Radweg und unserem Orientierungssinn. Die Karte hat uns oft genug getäuscht. Die Sonne dörft am Nachmittag das Hirn unter der Mütze. Es geht mehr bergauf als angesagt, in der Gegend kennen wir nur die Himmelsrichtungen ziemlich genau. In den Flaschen lauwarmes Trinkwasser. Der Dünsberg turmreckt sich halbrechts hinter einem Bergrücken. Links liegt das Dörfchen Königsberg, da muss es eine Kneipe geben und kühles Radler – vielleicht sogar was zu essen? Die 2 km dorthin sind so weit wie zu einer Fata Morgana, und immer bergauf!





Keltenausgrabungen auf dem Dünsberg

Von der kleinen, privat bewohnten Königsburg sieht man den Dünsberg wie gemalt. Irgendwo an dessen Fuß liegt das gebuchte Hotel Zum Keltentor. Nur noch ein oder zwei Berge und Täler ... die einzige Kneipe Königsbergs ist geschlossen, der liebste aller Radler findet einen Tante-Emma-Laden mit Flaschen-Limo und ein bisschen altlichem Obst. Während dessen kippe ich mir das lauwarme Wasser über Nacken und Beine wie Jan Ullrich auf dem Pic Majeur. Kein Mensch auf der Gass', nur einer hämmert versteckt in einer Baustelle ununterbrochen mit dem Pressluftgerät. Wer hätte gedacht, dass wir an diesem Tag noch bis Ostpreussen kommen?

Nix da, weiter geht's. Den Weg beschreibt jeder Befragte ein bisschen anders, und die rasante Abfahrt (kühlender Fahrtwind!) wollen wir uns nicht mit Kartenstudium vermessen. Irgendwo geht's wirklich links ab, und nur noch ein oder zwei oder drei Hügel hinauf und hinunter – dann sehen wir es wirklich, das idyllisch oben (!) am Waldrand gelegene Hotel.

Für die Keltenausgrabungen auf dem Dünsberg nehmen wir uns einen geruhsamen Tag, an dem die Räder in der Hotelgarage bleiben. Auf diesem Berg haben ein paar Tausend Kelten Jahrhunderte lang in geordneter Zivilisation gelebt; die Zeugnisse graben Ehrenamtliche jeden Alters und ein internationales Häuflein wissenschaftlichen Nachwuchses mit Akribie aus dem Boden. Das Frankfurter Denkmalamt hat einen Kleintransporter hingeschickt.

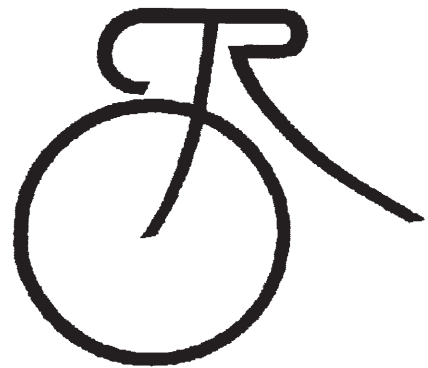
Seit ich den Glauburger Keltenfürsten in der Schirm gesehen habe, weiß ich, dass Kultur nicht erst von Elefanten huckepack über die Alpen nach Germanien geschleppt wurde. Unsere Vorfahren hausten keineswegs in Höhlen; Bärenfell und Keule gehörten nicht zum Alltagsgewand der Kelten. Sie wurden von den Römern erst besiegt, als ihre Gesellschaft schon den Zenit überschritten hatte. Dieses Schicksal teilten sie mit den meisten Hochkulturen der Geschichte.

Katzensprung nach Bad Salzhausen

Der dritte Tag radelt sich zunächst leicht, und 20 km rund um Gießen entspricht die Fahrrad-Wegweisung der Karte und die Karte der Landschaft so zuverlässig, wie wir es auf den ganzen 550 km nicht mehr fanden. Beim Mittagessen in Kloster Arnsburg hören wir von den Nöten Autobahn bauender Großunternehmen, die auf Geld vom Auftraggeber warten müssen, bis sie (fast) in die Knie gehen. Was machen die hier in der Gegend?!

Wir benutzen nur schmale Radwege. So finden wir uns schon mal nach unnötigem Anstieg in Sichtweite einer vor 30 Minuten passierten Kreuzung wieder. Mal stimmt meine Karte, mal sein Orientierungssinn – und umgekehrt. Also, dann nimm eben Du mal die Karte! Hier im Gelände aufeinander angewiesen, belassen wir's beim Knurren. Bei 35 Grad im Schatten und mittelhessischer Topografie wird man sowieso einsilbig.

wird fortgesetzt
Freya Linder



radschlag

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

Di. 10.00 – 18.30
Mi. 10.00 – 18.30
Do. 12.00 – 20.00
Fr. 10.00 – 20.00
Sa. 10.00 – 15.00
Montag Ruhetag

www.radschlag.de
info@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. 9.30 – 16.00 h (Okt. – Feb. 9.30 – 14.00 h)

Leipziger Straße 4 · 60487 Frankfurt · Tel. 069/707 69 11-0

Fax 069/707 69 11-3 · www.perpedale.de · info@perpedale.de

PERPEDALE

Von München zum Königssee

Entlang der Alpen, Teil 2

Den ersten Teil der Route Bodensee – Königssee hatten wir an Ostern genossen. Nun folgt Ende Mai der zweite Teil: Start ist Fischbachau, das Ziel ist Schönau am Königssee im äußersten Südosten Deutschlands. Fischbachau ist mit der Bayrischen Oberlandbahn von München in Richtung Bayrisch Zell leicht zu erreichen. Die Route führt über knapp 170 km und ist im Vergleich zum ersten Teil relativ flach (1.050 Höhenmeter). Wir wollen das in zwei Tagen schaffen und uns dann nach einem schönen Rückweg nach München umschauen.

Die ersten 10 km hinter Fischbachau sind ein wunderbarer Anfang. Es geht auf erstklassigen, aber ruhigen Wegen durch die ersten Alpenhügel, aus denen man aber leider bald wieder heraus fährt. *Gaby: Nicht zu vergessen die kulturellen Highlights am Rande. Wir sind am Vatertag unterwegs und treffen bereits beim Einradeln auf die erste volkstümliche Besonderheit: Zehn oberbayerische Väter mit Waschbrettbauch in landesüblichen Lederhosn, sitzend auf Pferdekutsche mit stattlichem Haf-lingergespann. „Mai lieaber!“*

Entlang der Alpen radeln wir durch Wiesen nach Osten in Richtung Chiemsee und überqueren nach 30 km den Inn. Es bleibt flach, dafür verläuft der Radweg recht nahe an der Autobahn, die man nicht sehen, dafür aber hören kann. Nach Bernau wird es wieder schön. Wir vermissen zwar die Hügel, aber auch die Moore haben einiges zu bieten.

In Bergen suchen wir uns mit etwas Mühe ein Zimmer. Die Feriensaison hat begonnen und wir sind mitten im Urlaubsgebiet. Wir lernen daraus und reservieren ein Zimmer für die nächste Nacht in Schönau. Die Übernachtungspreise sind hier deutlich niedriger als im Allgäu. Im Rückblick gesehen ist die heutige Strecke die schwächste zwischen Bodensee und Königssee, sie hat Transitcharakter. Aber wir stellen auch fest: Wir sind inzwischen ziemlich verwöhnt...

Weiter geht es am nächsten Morgen der Traun entlang nach Traunstein. *Gaby: Aus der zufälligen Begegnung mit dem hiesigen Rad-Verleiher (der uns wieder auf den richtigen Weg bringt) erfahren wir, dass in Traunstein der Radrouten-Schilderklausur umgeht. Deshalb der Appell: Leute, lasst die Schilder hängen!!!* Nach Traunstein genießen wir eine idyllische Hügellandschaft mit grünen Wiesen, blauem Himmel und strahlender Sonne.

Wie in der Werbung – nur dass man für die Erfrischung selber sorgen muss. Das ist aber nicht schwer – im schattigen Biergarten neben dem Kloster am Höglwörter See schmeckt so eine Halbe Radler einfach unglaublich.

Ab Bad Reichenhall haben uns die Alpen wieder. Zuerst sind sie nur immer besser zu sehen, dann werden sie immer größer und klarer. Und prompt geht es auch wieder steil bergauf. Die nächsten 10 km haben es in sich. Wir fahren auf dem Radweg abseits der Bundesstraße nach Berchtesgaden, und stellenweise müssen wir über die Schotterstrecke schieben.

Das Tal wird nun ziemlich eng, der Weg leidet darunter, ab und zu müssen wir kurz auf die stark befahrene Straße. Das gefällt uns zwar nicht – aber erstens gibt es keine Alternative und zweitens wird die Aussicht immer toller. Ein gutes Stück vor Berchtesgaden ist wieder Ruhe, wir sind allein auf einer Nebenstrecke und rollen hintenherum in die Stadt hinunter, direkt auf den Schlossplatz. Dort halten wir erst mal den Kopf in den Brunnen, bevor wir entlang der Königsseer Ache zum Königssee gelangen. Die Aussicht dort ist wunderschön, das Wasser eiskalt – und der Rummeltourismus abschreckend.

In Schönau aber, nur 2-3 km vom See entfernt finden wir ein nettes, ruhiges Zimmer, und das Essen beim Waldhauser Bräu glänzt durch leckere, riesige Portionen, selbst gebräutes Bier (ebenfalls sehr, sehr lecker) und vernünftige Preise. Nach gut 80 km in der Affenhitze finden wir alles prima, lassen es uns gut gehen und genießen die Aussicht auf die Berge, wenngleich man den Watzmann, Deutschlands zweithöchsten Gipfel, von Schönau aus leider nicht sehen kann. *Gaby: An dieser Stelle unsere persönliche Übergabe des ersten Preises an die Schönauer Zimmervermieter in Sachen Fahrradfahrer-Freundlichkeit! Die erste Familie hat nur noch ein Zimmer ohne Dusche, kümmert sich aber bis zu unserer Ankunft um eine Alternative mit Dusche. Wir werden von dort mit dem „Radl“ von unserer Vermieterin abgeholt. Und am nächsten Morgen gibt's noch die absoluten Geheimtipps für die nächsten 30 Kilometer – KLASSE!*

Der Radweg vom Bodensee endet hier. Von Berchtesgaden oder von Traunstein kommt man leicht nach Hause, beide Städte haben einen direkten IC-Anschluss nach Frankfurt. Wir haben noch zwei Tage Zeit und wollen durch die Alpen zurück an den Inn radeln. Auf ruhigen Nebenstraßen fahren wir zum Hintersee, und von dort auf der alten Reichenhaller Straße (und der B 305) über Schneitzleuth und Inzell nach Ruhpolding (rd. 50 km). Dabei ist es ganz schön bergig, es steigt über längere Strecken mit mehr als 10 Prozent, die steilste Stelle hat 20 Prozent. Ruhpolding ist zwar als Wintersportort bekannt, man verpasst aber nichts, wenn man dran vorbeifährt.

Das absolute Highlight ist der letzte Tag. Von Ruhpolding geht es leicht bergauf nach Reit im Winkel, vorbei an der Winkermoosalm, wo die Gold-Rosi (Mittermaier) her kommt. Weiter geht es über Kössen (Österreich) durch den Kaiserwinkel. Dort ist es unglaublich idyllisch, es stimmt einfach alles. Der Radweg führt durch die leicht hügelige Landschaft abseits der Straßen, die Sonne scheint, wir haben einen fantastischen Blick auf die Berge, den Wilden und den Zahmen Kaiser. Nach dem Walchsee geht es leider wieder raus aus dem Gebirge, hinunter ins Inntal. Von dort sind es noch 25 km (von insgesamt 85 km) nach Rosenheim, wo wir in den Zug nach München steigen.

Wir lassen die Strecke vom Bodensee zum Königssee noch mal Revue passieren: Es ist einer der schönsten und ruhigsten Radwege, die wir in Deutschland kennen. Ein landschaftliches Erlebnis jagt das andere, wir wurden im Lauf der Zeit ganz schön verwöhnt. Wer Berge mag, und auch einige Höhenmeter nicht scheut, dem können wir diesen – im Übrigen durchweg hervorragend ausgeschilderten – Radweg wärmstens empfehlen. Wenn man den Ferien ausweichen kann, hat man die Berge auch ziemlich häufig für sich ganz allein. Was will man eigentlich noch mehr? *Gaby: Mehr solcher Touren – uns wurde bereits der neue Radweg „Via Julia“ von Augsburg nach Salzburg empfohlen.*

Jürgen Oberfrank mit Kommentaren von Gaby Wittendorfer

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**

ADFC-Aktive heiraten



immer noch nicht ganz verwunden haben, gratulieren wir zur Hochzeit und wünschen alles Gute.

Die meisten ADFC-Mitglieder, die Ralf Paul länger kennen, gingen davon aus, dass Ralf mit dem Verein verheiratet ist. Etwas Anderes konnte man Angesichts seiner vielen Aktivitäten in der Technik AG, beim Radreise-Markt und bei anderen Gelegenheiten kaum annehmen.



Doch jetzt wurden sie alle eines Besseren belehrt. Denn nun hat Ralf seine wahre Liebe Isis Appendorf geheiratet.

Isis möge es uns nicht übel nehmen, aber wir hoffen, dass Ralf seine Zeit in Zukunft nicht nur seiner Angetrauten widmet, denn es würde für die anderen Aktiven eine ziemliche Belastung bedeuten, wenn sie alle seine Aktivitäten übernehmen müssten.

Die ADFC-Aktiven wünschen dem Brautpaar alles Gute für die gemeinsame Zukunft.

(rha) für die

Aktiven des ADFC Frankfurt

Alexandra kam – noch unter dem Namen Schmehl – durch ein etwas unglückliches Zusammentreffen zum ADFC. Sie traf nämlich auf eine unbeleuchtete und nicht gesicherte Schranke, die Autofahrer am Befahren der Emser Brücke hindern sollte. Wegen ihrer nicht unerheblichen Verletzungen verklagte sie die Stadt Frankfurt auf Schadenersatz und gewann diesen Prozess – unter Anderem auch durch die tatkräftige Unterstützung von Fritz Biel. Sie wurde dann aktives Mitglied in der Verkehrs-AG und später auch Mitglied im ADFC-Vorstand.

Als aktives ADFC-Mitglied kam es dann zu einem weiteren, deutlich glücklicheren Zusammentreffen – nämlich dem mit Kurt Bach, einem ADFC-Aktiven aus Langenselbold. Diese Herzensangelegenheit führte zunächst zu Alexandras Wegzug aus Frankfurt (und damit zum endgültigen Ruin der Frauenquote im Frankfurter ADFC-Vorstand) und vor kurzem zur Heirat der beiden. Auch wenn wir den Verlust für den Frankfurter ADFC

Nixon litt, weil M. Alis Rad nicht codiert war (Gefunden in einer ADFC-E-Mailliste)

Clay war ein Unterhalter. Wenn es Streit gab, dann löste er ihn durch einen Scherz. Aber als sein neues, rot-weiß gestreiftes Fahrrad gestohlen wurde, er war zwölf, lief er zur Polizei, verlangte eine Suchaktion, landesweit – und außerdem drohte er dem Dieb schreckliche Prügel an. „Weißt du denn, wie man boxt?“, fragte ihn der Polizist namens Joe Martin. „Nein“, sagte Cassius, „aber ich werde trotzdem kämpfen.“ Martin, in seiner Freizeit ein Boxtrainer, sagte dem Jungen, er solle bald mal im Gym vorbeikommen. Der Junge hatte die schnellsten Beine, [...]

aus: Spiegel 41/03

Sooo ist das also (auch wenn das obige Outoblatz dieser Frage natürlich nicht nachgeht): Ohne diesen Fahrraddiebstahl hätte Cassius nicht mit (Fahrraddiebstahl-)Boxen angefangen.

Dann hätte es Muhammad Ali, einen der größten Popstars des letzten Jahrhunderts (Ali, bester Boxer aller Zeiten und sowieso The Greatest schlechthin, renitentest converted muslim of all times, leistete Widerstand gegen the f***in Army, den Vietnamkrieg – und generell das rassistische weiße Establishment seines auch heute noch wg. seiner unfehlbaren, anderer Leute Werte achtenden Politik international sehr beliebten Landes, damit zum Vorbild für Millionen, u.a. (sacht der) Nelson Mandela werdend, usw. etc. pp.), gar nicht gegeben.

Hätte er ein Bügelschloss gehabt, oder wäre sein rot-weiß-gestreiftes Rad codiert gewesen (dann hätte Joe Martin es ja flugs gefunden und zurückgegeben), wäre Cassius bloß Cassius und damit Christ geblieben und milieugemäß bloß dick, kriminell und drogensüchtig geworden ... Nelson wäre mangels Vorbild auf Robben Island vor Gram gestorben, der Kontinent ergo später im Krieg versackt, seine Frau Winnie wäre heut Kaiserin von Süd-Zentral-Afrika, mit ihrer Zulu-Armee und nordkoreanischer, iranischer, Hutu- und Mossad-Unterstützung die Xhosa, angeführt von dem von Putin mit Atomwaffen belieferten, von Buren-Söldnern abgeschirmten Kabila, bekriegend ... Malcolm X wäre unbekannt geblieben, ich hätte – mangels Angebot – nie Free Jazz gehört, Archie Shepp wäre nicht Professor for Black Studies geworden, Stefan B. hätte womöglich nie bei VHS arabisch gelernt ... und ... und ... nicht auszudenken!!

Ob ich Abschließen und die Fahrradcodierung weiter unterstütze, muss ich mir ergo nochmal schwer überlegen ...

Rainer Mai

🚲 **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

Nix für schlaffe Waden!

Korsika – eine Radwanderung

Von Frankfurt über Basel via Florenz nach Livorno. Die Mitreisenden liegen von Basel bis Florenz im Schlafwagen (kein Liegewagen), da sind 10 Stunden Schlaf möglich. Die Überfahrt von Livorno nach Bastia/Korsika dauert ca. 4 Stunden, also erste Nacht im Schlafwagen, zweite Nacht in Bastia.

Auf einer Küstenstraße lenken wir die Stahlrösser dem Cap Corse entgegen. Dritte Nacht in Macinaggio. Alternativ zum Radeln kann zum Cap Corse entlang der Küste in drei Stunden gewandert werden; also Radeln oder Wandern. Aufstieg vom Cap Corse (350 m) auf der Pedale (der Bus steht uns zur Seite). Fortsetzung der Traumstraße bis Canari. Dort am Glockenturm, 200 m über dem Meer, verbringen wir die 4. Nacht. Man müsste ein Poet sein, diese Routen angemessen zu beschreiben. Selten bin ich Vergleichbares geradelt.

So geht es weiter nach Saint Florent. 5. und 6. Nacht in St. Florent. Die Region heißt Nebbio.

Um einen fruchtbaren Talkessel herum liegen an den Berghängen kleine Dörfer, festungsgleich mit alten Kirchen. Ein Rundkurs von ca. 65 km ist Pflicht.

Die Region „Desert des Agriates“ ist karg, felsig und einsam. Dann steigen wir auf. In ca. 500 m Höhe der Ort Novella, dann ein Pass – 691 m hoch –, bergab und wir radeln auf hohem Niveau ganz flach in der Balagne. In Feliceto, in einer Künstlerregion, finden wir die Betten zur 7. Nacht. Zuerst Monte-

maggiore und dann nach Calvi (8. Nacht). Wieder die herrlichste Küsten-Panorama-Straße, führt uns nach Galeria am Meer, (9. Nacht).

Noch ein Pass, und wir erreichen Porto an der Calanche. Rote Felsen in der Abendsonne. Die Berge scheinen zu brennen. Heute noch ein Aufstieg nach Piana, dort die 10. und 11. Nacht. Eine grandiose Wanderung zum Capu Rossu ist möglich, oder ein Abstieg zur Punta di Ficajola am Meer, oder aber ein Ruhetag.

Auf uns wartet der höchste Pass Korsikas, der Col de Vergio, 1.477 m hoch, nebenan der Monte Cinto mit 2.706 m der höchste Gipfel auf Korsika.

Diese Passhöhe kann, beginnend in einer tiefen Schlucht, zum Teil auch erwandert werden. Nur noch bergab geht es dann nach der Passhöhe nach Calacuccia, (12. Nacht).

Noch sind wir ca. 900 m hoch. Am nächsten Tag rollen wir in der Schlucht Scala di Santa Regina noch etliche Kilometer, bevor wir wieder in die Pedalen treten müssen. Nach Ponte Leccia treten wir uns wieder nach oben, wir radeln jetzt in der Castagniccia. Hier ste-

Ein Verein stellt sich vor

Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität – das klingt nach Geschichte und Tradition.

Der RKB Solidarität e.V. existiert seit mehr als 100 Jahren. 1896 aus der Arbeiterbewegung heraus entstanden, war er in der Weimarer Republik der weltweit Mitglieder stärkste Verband von Radfahrern und Radfahrerinnen. Diese Größe hat unser Verband nach Verbot, Enteignung und Verfolgung durch das NS-Regime nie mehr erreicht. Dennoch blicken wir auf eine insgesamt erfolgreiche Geschichte zurück.

Internationale Freundschaften und Begegnungen – sportlicher, kultureller oder politischer Art – waren von jeher unser Ziel und unsere Stärke. Das Wort, welches wir und viele der uns angeschlossenen Vereine im Namen tragen, halten wir gerade heute für wichtiger denn je: Solidarität. So ist unser Verband vielen nur unter dem Namen „Soli“ oder „Solidarität“ geläufig.

Der Verein „Freunde des Radwanderns“ im RKB Solidarität e.V. ist eine von ca. 300 Ortsgruppen. Seit 18 Jahren wandern Radwanderfreunde und -freundinnen mit dem Fahrrad im Inland und im benachbarten Ausland.

Gleiche Interessen zwischen dem ADFC und den „Freunden des Radwanderns“ erlauben es, uns in der Zeitung des ADFC Frankfurt, **FRANKFURT aktuell**, vorzustellen.

Unter www.Freunde-des-Radwanderns.de kann man unsere Pläne für das Jahr 2004 nachlesen. Ein Programmheft mit Tourenbeschreibungen und deren Kosten für das Jahr 2004 erscheint Ende Dezember 2003 und wird auch in unserer Homepage veröffentlicht.

Wie wär's mit einem Beispiel, ganz neu in 2004: „Nix für schlaffe Waden!“ (siehe nebenstehenden Artikel).

hen malerisch kleine Dörfer auf Bergsporen. Seit dem 13. Jahrhundert wurden und werden Kastanienwälder angepflanzt. In einem dieser Dörfer verbringen wir die vorletzte Nacht, es ist unsere 13. Nacht. Wir nähern uns wieder Bastia.

Der Kreis schließt sich. Die 14. Nacht ist in Bastia und die 15.

Nacht nach der Fährfahrt Bastia-Livorno wieder im Schlafwagen von Livorno nach Basel. Am späten Morgen erreichen wir Frankfurt a.M.

Hinsichtlich des Preises dieser Tour ist eine genaue Kalkulation noch nicht möglich, aber man kann mit ca. 1.250,- Euro rechnen, fast alles inclusive.

Hansjörg Benkert, "Oberradler"



Verein „Freunde des Radwanderns“
im RKB Solidarität e.V. Offenbach a.M.

Vereinsvorsitzender
Hansjörg Benkert

63075 Offenbach a.M., Kettelerstraße 41 A
Tel.: 0 69/86 00 59 01, Fax: 0 69/86 00 59 02
Handy: 01 60/99 13 13 80

Wir wandern mit dem Rad - machen Radtouren fast überall hin!

Interesse?: www.freunde-des-radwanderns.de

Auskünfte auch bei: Hajo.Kranz@t-online.de

Impressum

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

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

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

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

Anzeigen: Michael Samstag

Auflage: 2.700

Druck: Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluss für die Januar/Februar-Ausgabe: 16.12.2003
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

www.frankfurt-aktiv.de – alles über Sport in Frankfurt

Seit September gibt es Frankfurt Aktiv! – ein Internetportal von Sportlern für Sportler. Um diese Website interessant und spannend für alle zu machen suchen deren Betreiber die Mitarbeit von Aktiven im Sport, die kleine Beiträge über Ihren Sport verfassen. Eigentlich kann über alles geschrieben werden, was mit Sport, Fitness und Gesundheit zu tun hat.

Die Sportarten findet man alphabetisch und nach Kategorie sortiert, unter den einzelnen Sportarten werden dann zunächst Rubriken aufgeführt, zum Beispiel eine Vorstellung der Vereine die sich bei Frankfurt-Aktiv! gemeldet haben (so natürlich auch der ADFC Frankfurt). Für jeden Verein gibt es eine Kurz- sowie eine Gesamtdarstellung mit Adresse, E-Mail und Link zur Website des vorgestellten Vereins. Weitere Rubriken sind *Einzelhändler*, *Diskussionsforum*, *Buchvorstellungen* und vor allem ein *Terminkalender*: hier kann jeder Veranstaltungen – wie Touren, an denen möglichst jeder teilnehmen kann – eintragen. Dieser Bereich ist sehr gut ausgebaut, was natürlich vom Engagement der Vereine abhängt. Im Bereich *Fitness* werden Perso-

nal-Trainer vorgestellt, unter *Gesundheit* findet man noch eine Auflistung von Sportmedizinern.

Diese Einträge sind umsonst. Natürlich lassen sich auch professionelle kostenpflichtige Werbeanzeigen schalten, letztendlich kann sich so eine Site davon finanzieren.

Der Betreiber dieser Seiten, Fabian Raschke, ist über Laufen und Triathlon zum Sport gekommen und möchte seine Faszination für den Sport weitergeben. Da es über den Sport in Frankfurt wenig Informationen gibt, ist es ihm ein Anliegen diese Lücke zu schließen und eine Plattform für alle Sportinteressierten in Frankfurt zu schaffen. Frankfurt Aktiv! hat vor allem die Aufgabe, ein umfassendes Bild der Möglichkeiten darzustellen, die sich in Frankfurt bieten, und alle notwendigen Informationen zu liefern, um den eigenen Wunschsport ausüben zu können. Für Einzelhändler, Personal Trainer, Fitness-Studio-Betreiber, Vereine, Masseure, Ärzte, Physiotherapeuten, Ernährungsberater und alle anderen Berufe im Zusammenhang mit Sport und Fitness bietet die Plattform zudem eine attraktive Präsentationsmöglichkeit für die eigenen Dienstleistungen.

www.frankfurt-aktiv.de / (ms)

Stellenanzeigen – ein Nachtrag

Im letzten Heft haben wir zwei Stellenanzeigen geschaltet. Wir fanden das origineller als die üblichen Aufrufe zur aktiven Mitarbeit im Verein und meinen, durch zahlreiche Hinweise dafür gesorgt zu haben, dass niemand davon ausgehen kann, bei uns Geld zu verdienen. Im Gegenteil: Die derzeit aktiven Redaktionsmitglieder zahlen ein wenig drauf, da sie ihre Aktivitäten als Hobby betrachten, und Hobbys kosten halt Geld. Das muss natürlich nicht so sein, entstehende Aufwände können in gewissem Rahmen mit dem Verein abgerechnet werden. Geld verdienen kann man bei uns aber auf keinen Fall.

Offensichtlich war unsere Ironie aber zu fein. Wir bekamen zahl-

reiche Anrufe von Personen, die auf der Suche nach einem „richtigen“ Job sind. Sollten wir durch unsere Aktion hier und da für Verärgerung gesorgt haben, bitten wir um Entschuldigung. In jedem Fall danken wir für das große Interesse an der Mitarbeit bei uns.

Es fanden sich aber auch einige, die bereit sind, uns (mehr oder weniger) kostenlos zu unterstützen. Über diese Bereitschaft freuen wir uns natürlich ganz besonders. Und natürlich sucht die Redaktion weiter nach Unterstützern, denn je mehr mitmachen, desto informativer, abwechslungsreicher, unterhaltsamer ... wird das Heft und an den Einzelnen bleibt nicht so viel Arbeit hängen. (rha)

■ Leser BRIEF

Appell für konsequenten Radwegbau

Leserbrief zum Leserbrief „Selbstbewusst mit dem Rad ...“ in FRANKFURT aktuell 5/03:

Es ist beleidigend, wenn radwegbenutzende Radler beschrieben werden als (ich zitiere) „... sich nicht sicher fühlt und sogar deutlich zum Ausdruck bringt er oder sie könne eigentlich gar nicht radfahren ...“ bzw. „... Katastrophenradler ...“. Je mehr Auto- und Fahrradstraßen bzw. Wege getrennt sind,

desto besser. Je mehr dies nicht der Fall ist, desto mehr Unfälle passieren und dabei ist nun einmal immer der Radler der stark gefährdete. Selbst wenn alle Radfahrer „selbstbewusst“ fahren würden. Schließlich gibt es Katastrophenautofahrer. Daher appelliere ich an den ADFC sich (weiterhin) für einen konsequenten Radwegbau einzusetzen. Mit freundlichen Grüßen, Bernhard Ottenbreit



Fahrradhaus Wagner

Familientradition seit 1929

ENIK
WINORA
Prince
Diamondback

Wooogstrasse 21
60431 Frankfurt am Main/Ginnheim
Tel.: 069-95294844
Fax: 069-95294856

oder im Internet unter:
www.FahrradWagner.de



WHEELER
VICTORIA
CONWAY



Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag:
von 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr sowie
von 15.00 Uhr bis 18.30 Uhr
Mittwoch nachmittag geschlossen
Samstag von 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr

Touren (im Winter), Aktionen, Codierungen

Der überaus schöne und radelfreundliche Sommer ist nun endgültig vorbei. Viele Menschen nehmen dies nun zum Anlass und motten ihr Velo über die dunkle Jahreszeit ein und holen es erst im kommenden Frühjahr wieder hervor. Aber auch wenn die Tage relativ kurz und die Temperaturen nicht verlockend sind: Man braucht auch jetzt kein Hardcore-Biker zu sein, um sich mit dem Rad fortzubewegen.

Die Alltagsradler/innen wissen das. Für diese und für alle anderen, die das überprüfen wollen, finden auch in der kühlen und dunklen Jahreszeit interessante Touren statt. Unabdingbar sind entsprechende Klamotten und gutes Licht. Aber letzteres benötigt man ja zuweilen auch im Sommer zu vorgerückter Stunde. Viele Leser/innen haben ihr Tourenprogramm schon beiseite geräumt, daher hier in Kurzfassung einige der noch anstehenden Fahrten, die frei nach dem Motto „Es gibt kein schlechtes Wetter sondern nur unpassende Kleidung“ stattfinden. Der Zuspriech ist durchaus erfreulich und Nachfrage ist da, wie z.B. letztes Jahr die Fahrt am zweiten Advent zum Weihnachtsmarkt Emmerichshofen mit 15 Teilnehmer/innen gezeigt hat.

Die nächsten Touren in der „Winterzeit“ haben folgende Ziele bzw. Themen:

Gesundes Gemüse gibt es am **23.11.2003** mit ***/*** (70/95 km) um 10 h ab Römer mit Jürgen Lutz und Nico Klausner „**Zum Chichorée am Otzberg**“ – Rückfahrt per Bahn ab Babenhausen oder per Rad.

Am 2. Advent (**So. 07.12.2003**) startet die mittlerweile zur kleinen Tradition gewordene Tour zum „**Weihnachtsmarkt am Schloss Emmerichshofen**“ mit *** (60 km) um 10.30 an der Gerbermühle. Hier ist telefonische Voranmeldung (Tel. 76 29 28) erbeten.

Am frühen Abend des **11.12.2003** starten von verschiedenen Punkten hoffentlich zahlreiche ADFC'ler/innen zum Bürgerhaus Bockenheim, wo ab 19 h unsere Weihnachtsfeier stattfindet.

Zu einem „**Weihnachtsmarkt in der Nähe**“ startet am **14.12.2003** um 13 h die NW-Gruppe mit * (25 km) an der Praunheimer Brücke mit Freya und Alfred Linder.

Die **erste Tour im kommenden Jahr** startet „**zum Auslüften**“ um 14 h am 1.1.2004 an der Praunheimer Brücke mit ** (max. 30 km) unter dem Motto 'per Rad ins neue Jahrtausend' (Anja und Jürgen Johann).

Am **11.01.2004** geht es um 13 h ab Praunheimer Brücke mit ** (20 km) auf die Suche nach der **Gotik im Riederwald** mit Doris Fiekers und Michael Dorgarten.

Am **18.01.2004** führt der Weg von der Eis-sporthalle um 10 h **nach Hanau und ins Kinzigtal** (***/50 km) mit Jürgen Lutz.

Bis Februar wird das nächste FRANKFURT **aktuell** erschienen sein, dort werden voraussichtlich die anschließenden Fahrten aus dem Tourenprogramm 2003 noch einmal notiert sein.

Unbestätigten Gerüchten zufolge werden die bis Anfang September planmäßig durchgeführten Altkönigtouren unter dem Motto „**Dunkeltouren**“ in etwas abgespeckter Variante weitergeführt. Es geht aber jetzt nicht mehr zum Altkönig (bei Dunkelheit schlicht zu gefährlich), sondern zu wechselnden Zielen, aktuell zur Saalburg. Diese **Bergtouren** sind vom Charakter her



Eiskalt (auf Bornholm)

Foto: Lars Langefeld

sportlich (****), auch wenn hier nicht unbedingt ein MTB erforderlich ist. Neben der Fitness sind gescheitertes Licht, gute Bremsen und einigermaßen Wetterfestigkeit erforderlich.

Diese Fahrten sind keine ADFC-Touren, sondern im Prinzip „private Verabredungen“ ohne offizielle Tourenleitung und Versicherung, wie bei jeder privaten Fahrt mit Freunden oder Bekannten auch. Die Fahrten werden per E-Mail-Verteiler bekannt gegeben. Wer sich in die Liste eintragen will, schreibt eine betreffende E-Mail an majordomo@it-mueller.info mit dem Text subscribe adfc. Dann erhält man Zeit-, Ziel- und Startpunkt der Touren mitgeteilt. Gestartet wird derzeit gelegentlich Mittwochs an der Eis-sporthalle mit Zwischensammelpunkt an der Harheimer Brücke. Dies kann sich aber, wie auch die Abschlusseinkehr (kann, muss aber nicht das MTB-Stammlokal Ginnheimer Adler sein), ändern. Denkbar sind auch andere Tage oder auch Tages- bzw. Halbtagestouren am Samstag oder Sonntag. Die Initiatoren sorgen dafür, dass es keine Überschneidungen mit dem ADFC Tourenprogramm gibt.

Gute und sichere Fahrt wünscht

Jürgen Johann, stv. Tourenreferent

Codierungen

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

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

Geschenkgutscheine zum Fest



Sensana – schlafen
Das empfindsamste Schlafsystem der Welt



Schöpfen Sie Kraft und Energie aus einem rundherum gesunden Schlafplatz



Bettenfachberatung in aller Ruhe
Freya Linder
dormiCIEL
Raimundstr. 24, Ffm.-Ginnheim
www.dormiciel.de - Tel. 069/53 32 53