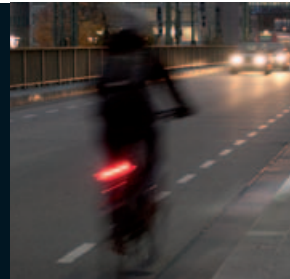
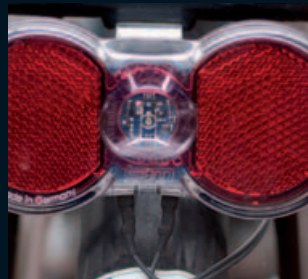
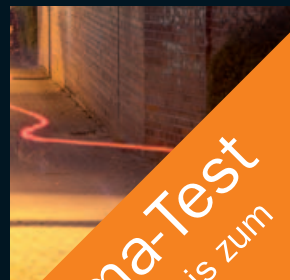
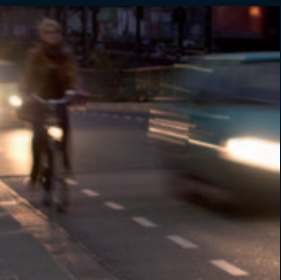


mit Regionalseiten **Bad Vilbel, Hochtaunuskreis** und **Main-Taunus-Kreis**

Licht



Uwe Hofacker, Jörg Hofmann (Foto-AG)



Fahrradklima-Test
Beteiligt euch noch bis zum
30. November!
Infos auf
Seite 8



RadSPORT in Frankfurt

Mit Start und Ziel an der Eissporthalle geht es am Bornheimer Hang am Sonntag, den 9. Dezember 2012, ab 10 Uhr 30 wieder hoch her beim inzwischen 38. Frankfurter Rad-Cross. Bei dieser zuschauerfreundlichen Veranstaltung mit vielen Rennen auf dem übersichtlichen Rundkurs ist man immer nah dran am Radsport.

Prädikat: Empfehlenswert!

Foto: (ps)

Editorial

Unglaubliches scheint geschehen zu sein: Die Welt hat sich wieder ein wenig weiter gedreht. Das ist offensichtlich auch an der Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, einer engagierten Kämpferin für die automobiler Erreichbarkeit unserer Innenstadt, nicht ganz spurlos vorbeigegangen. In der Frankfurter Rundschau ließ man vor Kurzem den Vorsitzenden der IHK zu Wort kommen. Vorgestellt als „oberster Repräsentant von 2500 Einzelhändlern in Stadt und Region“, will dieser Vorsitzende eine neue Tendenz ausgemacht haben: „Bei jungen Leuten ist das Handy erstmals wichtiger als das Auto. Für eine Stadt wie Frankfurt bringt das Konsequenzen: Es wird sich mittelfristig, innerhalb von zehn Jahren, das Aufkommen beim Autoverkehr ändern. Alternativen wie Bahn und Rad und

neue Konzepte wie Carsharing könnten eine Chance bekommen.“ Alternativen wie Bahn und Rad? Verändertes (Auto-) Verkehrsaufkommen? Das sagt die IHK? Bertram Giebeler, verkehrspolitischer Sprecher des Frankfurter ADFC, muss etwas geahnt haben. In seinem Beitrag über Fahrrad-Abstellplätze (Seite 4) reimt er: „Radler shoppen oft und tüchtig, doch Planern ist die Schönheit wichtig!“ Letzteres wird sich dann hoffentlich bald mit Unterstützung der IHK ändern. Wie gesagt: Die Welt scheint sich wieder ein wenig weiter gedreht zu haben.

Kaum bewegt dagegen haben sich viele Presseagenturen, die passend zum Beginn der Winterzeit ihre Themen unters Rad fahrende Volk streuen. Der ADFC Rheinland-Pfalz gibt Tipps zur Fahrradkleidung in der kalten Jahres-

zeit: Wenn's kühl wird: im Zwiebel-Look aufs Rad. Und die presse-dienst-fahrrad GmbH empfiehlt: Mit der Zwiebeltaktik durch den Winter. Da kann radsport-aktiv.de mithalten, die Taktik wird hier zum Prinzip: Mit dem Zwiebel-Prinzip durch den Winter. Hatten wir das nicht schon, liebe Leute? Fällt euch gar nichts Neues ein? Das ist doch wirklich zum Heulen, fast so wie beim Zwiebeln schneiden.

Zum Schluss noch ein Hinweis für unsere ehrenamtlichen Zusteller, die die Zeitung in die Briefkästen aller ADFC-Mitglieder stecken: In euren Händen liegt das schwerste Frankfurt aktuell, das es je gab! 28 Seiten, so viele wie noch nie, haben wir (auch inhaltsschwer) bedruckt. Das macht das Trägerleben sicher nicht leichter. Aber vielleicht erfreut es unsere Leser.

Peter für das Redaktionsteam



Vorstand:

Ingolf Biehuse, Heike Dirl, Peter Mertens, Wehrhart Otto, Egon Schewitz, Anne Wehr, Eckehard Wolf

Kassenwart: Helmut Lingat

ADFC Frankfurt am Main e.V. und Infoladen:

ADFC Frankfurt am Main
Fichardstraße 46
60322 Frankfurt am Main
☎ 069/94 41 01 96
Fax: 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

IBAN

DE64 5019 0000 6000 3602 93

BIC (SWIFT-CODE)

FFVBDEFF

Kontakte Arbeitsgruppen

Redaktion FRANKFURT aktuell:

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

AG Kartographie & GPS:

Wolfgang Preisung
karten@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

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

AG Fotografie: Uwe Hofacker
uwe.hofacker@adfc-frankfurt.de

AG Radlerfest: Wehrhart Otto
wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de

AG Radreisemarkt:
radreisemarkt@adfc-frankfurt.de

Infoladengruppe: Gisela Schill
infoladen@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen:

Nordwest: Petra Honermann

West: Helmut Lingat

E-mail, Telefon, Fax

Ingolf Biehuse

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

Michael Bunkenburg

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

Heike Dirl

heike.dirl@adfc-frankfurt.de
☎ 069/90 54 51 24

Bertram Giebeler

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

Uwe Hofacker

uwe.hofacker@adfc-frankfurt.de
☎ 069/57 00 97 18

Petra Honermann

☎ 069/51 68 26

Jürgen Johann

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

Alfred Linder

alfred.linder@adfc-frankfurt.de
☎ 0176/29 37 87 14

Helmut Lingat

helmut.lingat@adfc-frankfurt.de
☎ 069/37 00 23 02
Fax 0 32 22/34 90 126
Mobil 0171/47 07 629

Peter Mertens

peter.mertens@adfc-frankfurt.de
☎ 0 61 02/73 39 71

Wehrhart Otto

wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de
☎ 0 69/95 05 61 29

Ralf Paul ☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
☎ 0 61 92/9 517 617

Michael Samstag

michael.samstag@adfc-frankfurt.de
☎ 069/61 87 33
Fax 069/61 72 44

Peter Sauer

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

Egon Schewitz

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

Gisela Schill ☎ 069/670 11 14

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

Wo stell ich's ab?

Szenarien eines Alltagsradlerproblems

Frankfurt ist eine wachsende Stadt und zusätzlich wächst der Radverkehrsanteil stetig. Natürlich findet der ADFC das gut, ist er doch selbst an diesem Trend beteiligt. Es gibt aber mittlerweile unübersehbar ein Platzproblem: es gibt zu wenig Abstellmöglichkeit. Insbesondere dann, wenn sich der Trend zum Pedelec/E-Bike fortsetzt, sind „Lösungen“ wie Keller oder Gartenzaun absolut nicht mehr zumutbar. Nicht nur der wachsende rollende Radverkehr auf der Straße verlangt eine Neuaufteilung des Straßenraums; auch der ruhende Radverkehr braucht Platz, und wo der Platz knapp ist, sind intelligente Lösungen gefragt.

Szenario im Haus:

Willst du fit sein, schlank und munter, schlepp dein Rad die Treppe runter!

Citynahes Nordend, also beste Lage für Alltagsradler, ein nüchtern-praktisches Wohngebäude aus der Nachkriegszeit mit 45 Wohnungen. An den Briefkästen findet sich ein Aushang der Hausverwaltung mit folgendem Inhalt:

„.....da die momentane Situation im Hof nicht mehr hinnehmbar ist, wird die Aufteilung der Hoffläche neu gestaltet. Im Bereich der im Moment zu Hauf abgestellten Fahrräder werden ab dem 01.09.2012 die vermieteten Stellplätze (!) untergebracht. Die Menge an aufgestellten Fahrrädern überschreitet bei weitem das optisch Erträgliche! Nachdem das unkontrollierte Abstellen der Fahrräder auf dem Hof lange Zeit geduldet wurde, ist dies nun ab September nicht mehr erlaubt. Die Unterbringung Ihres Fahrrades hat ab dem o.g. Datum in Ihrem Keller zu erfolgen. (...) Fahr-

räder, die nicht zum 01.09.2012 entfernt worden sind, werden von uns (...) kostenpflichtig entsorgt.“

Na prima! Da vermietet jemand 45 Wohnungen und meiert seine Mieter unfreundlich ab, als sei das Abstellen des Fahrrades zu ebener Erde kein normales und legitimes Verhalten, sondern eine Art Vermüllung des Hinterhofs. Klar, die kostbare Fläche kann als Parkplatz vermietet werden. Soll halt jeder Mieter seinen Drahtesel die Kellertreppe rauf und runterschleppen, wenn er denn unbedingt Rad fahren will.

Dabei gibt es auch für private Immobilienbesitzer viele Möglichkeiten, den Bewohnern wenigstens einen ebenerdig erreichbaren Fahrradstellplatz pro Haushalt zu bieten: in Vorgärten, in nicht mehr von KfZs genutzten Hofdurchfahrten, in Höfen und Garagen. Es gibt platzsparende technische Lösungen z.B. für Aufhängungen. Man muss es wollen, man muss sich möglicherweise ein paar kreative Gedanken machen, doch es lohnt sich: in Städten wie Frankfurt legen viele Einwohner mittlerweile Wert auf die Nutzung des Fahrrades im Alltag



und erwarten vom Hausbesitzer Kundenfreundlichkeit.

Der ADFC kann Immobilienbesitzer jederzeit kompetent beraten! Für Großwohnanlagen gibt es ohnehin schon praktikable Konzepte, die etwa die Wohnungsbaugesellschaft ABG auch schon teilweise umsetzt. Für private Neubauten gilt eigentlich prinzipiell die „Richtzahlentabelle für den Bedarf an Abstellplätzen für Fahrräder“ von 1992. Diese sieht in der Regel die Schaffung von 2 Fahrrad-Abstellplätzen pro Wohneinheit vor. Problem: sie wird nicht angewandt und kontrolliert. Es wäre marktgerechtes Verhalten der Bauaufsichtsbehörde, hier auf Vollzug zu bestehen.

Szenario im Wohnviertel:

Ich stell mein Fahrrad an den Zaun. Und hoff' darauf, dass sie's nicht klaun

Unter anderem wegen dem oben beschriebenen Haus-Szenario sieht man in den dichtbesiedelten Stadtteilen Frankfurts jede Menge Fahr-

Warum nicht überall? Bügel statt Poller!

Fotos: Bertram Giebeler

räder an Eisenzäune angekettet auf dem Gehweg stehen. Sicher ist das nicht und bei schmalen Bürgersteig stört es Fußgänger. Aber was will man machen, irgendwo muss das Rad ja hin.

Die Stadt kann die oft fehlende Unterbringungsmöglichkeit im oder am Wohnhaus nicht komplett kompensieren, aber etwas Abhilfe schaffen kann sie schon. Wird irgendwo ein Satz Anlehnbügel aufgestellt, wird dies schnell dankbar angenommen. Im Extremfall so wie an der Kreuzung Glauburgstraße/Humboldtstraße im Nordend, wo an den 4 Bügelgruppen und an den Masten drumherum 43 Fahrräder standen, als der Autor zum Fotografieren vorbeikam!

Reserveflächen zur Bügelaufstellung gibt es noch einige, immer unter Berücksichtigung der Durchgangsmöglichkeiten für (auch geh- oder sehbehinderte) Fußgänger: viele der weiß markierten Parkverbotszonen im Kreuzungsbereich (der Feuerwehrwagen kommt in der



Hofdurchfahrt genutzt: 12 rahmenschlüssige Stellplätze



Enge Lage, aber immerhin: ein 3-er Set für 6 Räder



Gut genutzter Platz: Abstellbügel auf



Regel noch um die Kreuzung, wenn dort nur Fahrräder stehen), die „Gehwegnasen“ des Kreuzungsneugestaltungsprogramms der letzten Jahre sowie der Platz 5 Meter vor und hinter einem Zebrastreifen. An vielen solcher Flächen stehen bereits Anlehnbügel, aber längst noch nicht überall da, wo es möglich und bedarfsgerecht ist. Wenn ein Leser eine solche Platzierungsmöglichkeit sieht, ist das Radfahrbüro der richtige Adressat für einen Hinweis (Tel. 069 - 212 44734 oder radfahrbuero@stadt-frankfurt.de).

Szenario in der Innenstadt:

Radler shoppen oft und tüchtig, doch Planern ist die Schönheit wichtig!

Ein normaler Werktag am Nachmittag, halbwegs freundliches Wetter, Schäfergasse in der City: in dieser Nebenstraße der Zeil stehen 30 Fahrräder: an den 8 Abstellbügeln, an Verkehrszeichenmasten, an Absperrungen, frei auf dem Bürgersteig. Das ist normal, an Samsta-

Platzsparende Lösung für den privaten Bereich: Mit Unterstützung durch eine Gasdruckfeder wird das Rad kräfteschonend aufgehängt.

Foto: Immo Lautenschläger

gen im Sommer können es auch 40 oder 50 Fahrräder sein, mehr geht absolut nicht. Auf der Zeil selbst sind dann alle Bügel und alle Baumschützer belegt. Logisch, denn immer mehr Frankfurter/innen haben festgestellt, dass das Shopping mit dem Rad praktisch ist. Immer nah am Ziel, keine Parkplatzsuche und allzu oft muss ja nicht schwere und sperrige Ware gekauft werden. Auch die Ladenbesitzer haben mittlerweile gemerkt, dass radelnde Kunden durchaus etwas kaufen und, weil's so bequem ist, öfter kommen. Der Trend ist ungebrochen, Platzknappheit für Fahrräder ist in Spitzenzeiten jetzt schon ein Problem.

Nun soll die Schäfergasse, wie demnächst auch die anderen Zeil-Nebenstraßen, städtebaulich aufgewertet werden. Bei der ersten Sichtung der Planzeichnung (zur M-Vorlage 187) reibt man sich ver-



Fußgänger und Radler ausgesperrt: das kann zur Not ein paar Tage mal sein. Grundsätzlich haben diese Schilder, wie in der Eschenheimer Anlage, im Citybereich einer Großstadt nichts zu suchen!

Foto: Bertram Giebeler

Vollsperrung

Baustelle Seniorenheim Bleichstraße: Sperrung der Eschenheimer Anlage für Radler und Fußgänger darf kein Dauerzustand bleiben!

Schon im Mai diesen Jahres erwähnten wir es in „ADFC Frankfurt Aktuell“ als Beispiel für unsägliches Umgang mit dem Radverkehr bei Baustellen. Viele Radler sprachen uns darauf an. Damals dachten wir noch, es sei eine temporäre Reparaturmaßnahme, die bald wieder aufgehoben werde würde. Weit gefehlt: die Vollsperrung der Eschenheimer Anlage zwischen Friedberger Landstraße und Scheffeldeck für Fußgänger und Radfahrer ist offenbar allen Ernstes als Dauerzustand während der gesamten Bauzeit eines Seniorenheims in der Bleichstraße vorgesehen.

Die Baustelle in der Bleichstraße wird teilweise von der Rückseite durch die Anlage angedient. Bei Lichte besehen ist es absolut unverständlich, warum deswegen die komplette Anlage für Fußgänger und Radfahrer gesperrt werden muss. Wenn Baufahrzeuge sich an das Schritttempo halten, ist die Begegnung mit einem Radler kein Sicherheitsproblem.

Der ADFC hat das zuständige Grünflächenamt darauf hingewiesen, dass diese Vollsperrung unnötig ist und dass die Baufirma aufgefordert werden soll, die Verbretterung zu entfernen und die Passage für Fußgänger und Radfahrer wieder freizumachen. Eine Antwort steht noch aus. Wir werden an diesem Punkt nicht lockerlassen.



Parkverbotsfläche Dankbare Radler: Fahrradpulk in der Glauburgstraße

wundert die Augen: das wird ja alles ganz hübsch aussehen, wenn es fertig ist, aber wo sollen denn die vielen Fahrräder hin? So ähnlich ging es auch dem zuständigen Ortsbeirat 1, der prompt forderte, Fahrradabstellplätze in der „benötigten“ Anzahl einzuplanen.

Generell bedeutet „benötigte Anzahl von Fahrradabstellplätzen“ für alle Straßen rund um die Zeil eine „erhebliche Anzahl von Fahrradabstellplätzen“, dies ist keine zu gewagte Prognose. Da es auch aus ADFC-Sicht keinen Sinn macht,

noch mehr Abstellbügel direkt auf die Zeil zu stellen, sind alle Planungen in den Nebenstraßen fahrradrelevant. Insbesondere auf den drei Zeil-Querungen Große Friedberger Straße – Konstablerwache – Fahrgasse (Bestandteil einer wichtigen Radroute), Stiftstraße – Zeil – Hasengasse und Große Eschenheimer Straße – Hauptwache – Katharinenpforte muss jede städtebauliche Neuplanung einen wachsenden Platzbedarf für den „ruhenden und rollenden“ Fahrradverkehr berücksichtigen.

Bertram Giebeler

„...bis Athener Straße frei“

Katastrophale Umleitung für den Radverkehr im Bereich Güterplatz/Europa-Allee

Die Stadt ist voller Baustellen. Viele davon betreffen uns als Radfahrer, denn sie zwingen uns, Hinweisen wie „Radfahrer absteigen“ oder „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ auf engstem Raum Folge leisten zu müssen. An der Großbaustelle zwischen Güterplatz und Europa-Allee hat man sich nun bemüht, die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. Das ging leider mächtig in die Hose.

An der Baustelle wird der Radverkehr in Richtung Westen schon seit einigen Monaten auf die linke Seite der Fahrbahn verwiesen. Mitte September nun war diese Umleitung verschwunden, die Durchfahrt war komplett gesperrt, der Radverkehr wurde über die Frankenallee geleitet. Das ist erst einmal kein Grund, darüber zu berichten. Interessant jedoch wird die Situation an der Europa-Allee, wenn man als Radfahrer der Umleitungsbeschilderung folgt.

Jonas Lohse, ADFC-Mitglied aus Karben, entdeckte das Dilemma „Umleitung für den Radverkehr“ und schrieb das Straßenverkehrsamt an (siehe Kasten). Zufällig hatte ich in der gleichen Woche das Radfahrbüro der Stadt Frankfurt über diese Umleitung informiert. Jonas Lohse fuhr von West nach Ost (stadteinwärts), ich von Ost nach West (stadtauswärts). In beide Richtungen zeigte sich: Die eingerichtete Umleitung für Radfahrer und Fußgänger zeigt mal wieder, dass hier die bauausführenden Organe jeglichen Sinn für die beiden genannten Verkehrsteilnehmer vermissen lassen.

Von: Jonas Lohse
Betreff: **Anfrage zum Radverkehr in der Europaallee**
Datum: 14. September 2012 16:24:49 MESZ
An: Straßenbauamt

Aufgrund einer Baustelle ist die Europaallee ja seit längerem für den Radverkehr gesperrt. Autos dürfen aber weiterhin die Europaallee benutzen. Das macht mich natürlich misstrauisch: dass Baustellen für eine Verengung der Fahrbahn und Beeinträchtigungen des Verkehrs sorgen, ist ja nicht Neues. Aber dass deswegen den Radfahrern die Straßenbenutzung untersagt wird, ist für mich nicht nachvollziehbar. Würde das zur Regel, könnte man ja halb Frankfurt für den Radverkehr sperren!

Über Monate war die Sperrung mit einem Zusatzschild versehen, das Radfahrer aufforderte, den linksseitigen Radweg mitzubeneutzen. Dieser war dann aber weder breit genug, noch für Radverkehr in beide Richtungen freigegeben. Seit ein paar Wochen nun ist inzwischen eine Umleitung ausgeschildert. Dabei wurde das StVo-Verkehrszeichen-Format „Zusatzschild“ ohne übergeordnetes Schild „Radwege“ o.ä. verwendet.

Haben Sie einmal versucht, dieser Beschilderung zu folgen? Wie kommt man von Westen kommend über die Kölner Straße am besten zum Güterplatz? Abgesehen davon, dass die Schilder teilweise mitten auf (benutzungspflichtigen) Radwegen abgestellt wurden (bitte dringend ändern lassen!), gelang es mir nicht, die Beschilderung restlos zu „entschlüsseln“. Abgesehen von diesem Verständnis-Problem (mit etwas Zeit findet man dann schon seinen Weg aus dem Einbahnstraßengewirr), finde ich den Umfang und die Komplexität der Umleitung eine Zumutung!

In Fahrtrichtung West, vom Güterplatz kommend, verweist ein Schild auf die Umleitung über die Frankenallee (Bild 1). In dieser werden Fußgänger in die Kölner Straße verwiesen, Radfahrer jedoch nicht (die Kölner Straße ist hier für den Radverkehr freigegeben!). Wenige Meter weiter steht ein Schild mitten auf dem Radweg der Frankenallee, das nun auch Radfahrer in die Kölner Straße verweist (Bild 2). In der Kölner Straße entdeckt man, höchste Aufmerksamkeit vorausgesetzt, ein hinter geparkten Autos

kaum zu sehendes Hinweisschild auf den weiteren Verlauf der Umleitung (Bild 3). Absurd wird es dann am Ende der Warschauer Straße: Auf der rechten Straßenseite werden Radfahrer *und* Fußgänger nach links verwiesen (Bild 4), auf der linken Seite aber zeigt ein Schild, dass dieser Hinweis für Fußgänger nicht gilt (Bild 5).

In umgekehrter Fahrtrichtung ist die Situation nicht besser. Das erste Schild verweist in Richtung „Den Haager Straße/Warschauer Straße über Frankenallee“ –



1

wir befinden uns hier aber bereits in der Warschauer Straße und müssen diese nicht über die Kölner Straße erreichen (Bild 6). Deshalb steht wahrscheinlich für den nun verwirrten Radfahrer auf der anderen Straßenseite der Hinweis auf den Güterplatz, den man über Warschauer und Kölner Straße erreicht. Der Zusatz „...bis Athener Straße frei“ ergibt hier für mich keinen Sinn und trägt zu weiterer Verwirrung bei (Bild 7). In der Kölner Straße wird nach rechts verwiesen zum Güterplatz (Bild 8). Dann aber wird es wirklich lebensgefährlich, der Beschilderung zu folgen: hinter einem nicht für den Radverkehr freigegebenen Stück Einbahnstraße, jenseits der südlichen Fahrbahn der Frankenallee, ist ein weiterer Wegweiser nur zu erraten (Bild 9). Ein Hinweis, wie man diese Seite der Straße regelkonform erreichen kann, fehlt.



2



3



4



5

War noch was?

Mobilität hinter dem Bauzaun

Von Jahr zu Jahr lustloser organisiert die Stadt Frankfurt die „Europäische Woche der Mobilität“. Diesmal schien ein Bauernmarkt auf der Hauptwache wichtiger, so dass die Mobilität auf die Konstablerwache umziehen musste. Wer sich trotzdem dorthin aufmachte, konnte das auf ein Dutzend Info-Stände geschrumpfte Angebot nur mit Mühe erreichen. Denn der Platz war von drei Seiten mit einem Gitterzaun abgeriegelt. Offenbar war höheren Orts nicht bekannt, dass die Zeil eine ewige Baustelle ist.



Der ADFC fand am 21. September mit seinem Infostand dennoch ein interessiertes Publikum, auch wenn es kaum halb so zahlreich wie in früheren Jahren war. Aber man möchte doch fragen: Hat Frankfurt in Sachen Mobilität

nicht mehr zu bieten als U-Bahn-Fahrpläne bei traffiQ und ein paar Flyer beim Radfahrbüro? (wo)

„Team ADFC Frankfurt“ erhält Urkunde in Gold

Dienstag, 09.10.2012, nachmittags in Sachsenhausen: Kameras klicken, Transparente werden entrollt, Passanten blicken erstaunt. Verkehrsdezernent Stefan Majer hält eine kleine Ansprache: es werden drei Gewinner der diesjährigen Stadtradeln-Kampagne ausgezeichnet. Das aktivste Stadtteil-Team war das aus Sachsenhausen, deshalb auch die Preisverleihung vor Ort. Die aktivsten Radler



pro Kopf stellte das Team der ABN AMRO Bethmann Bank. In absoluten Radel-Kilometern weit vorn war das „Team ADFC Frankfurt“. Anne Wehr vom Kreisvorstand nahm stellvertretend für das Team die Siegerurkunde entgegen. (wo)

Statt dessen werden Radfahrer dazu verleitet, die Einbahnstraßenbeschilderung zu ignorieren und Gefahr zu laufen, auf der südlichen Fahrspur der Allee von einem Kraftfahrzeug über den Haufen gefahren zu werden.

Weder Jonas Lohse noch ich haben eine Antwort der angefragten Behörden erhalten, beide konnten wir trotz unserer Mahnungen keine Verbesserungen in der Umleitungsbeschilderung entdecken. Ende September dann war plötzlich der alte Zustand wieder hergestellt (Umleitung des Radverkehrs gen Westen auf die linke Fahrbahnseite der Europa-Allee), die Umleitung durch die Frankenallee war aufgehoben. Am 5. Oktober immerhin erhielt Jonas Lohse eine Nachricht des Straßenverkehrsamtes: „...Leider komme ich erst heute dazu Ihnen zu antworten. Die momentane Sperrung des Rad-

und Fußgängerverkehrs auf der Nordseite erfolgte aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs um zu vermeiden, dass der Radverkehr in die baustellenbedingt stark eingeeengte Fahrbahn geführt werden muss. ... Sobald sich die Möglichkeit ergibt, den Radverkehr aufgrund des Baufortschritts und einer geänderten Verkehrssituation sicher auf der Fahrbahn zu führen, werde ich dies veranlassen. Bis dahin kann der auf der gegenüberliegenden Seite befindliche gemeinsame Geh- und Radweg in beide Richtungen benutzt werden.“ Auf die angesprochene Komplettsperrung mit der desaströsen Umleitungsbeschilderung wird leider nicht eingegangen.

Wenig später meldete sich ein Mitarbeiter der Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, die mit der Erschließungsplanung für das Europaviertel Ost beauftragt ist, tele-

fonisch bei Jonas Lohse. Das Ergebnis des Telefonats war gleichwohl wenig befriedigend: Alles soll bleiben wie es ist, man findet die Lösung gut. Auf Details der Umleitungsbeschilderung angesprochen schien der Anrufer in einigen Dingen peinlich berührt zu sein. Die Beschilderung hatte er sich nie vor Ort angesehen, und die Einbahnstraße auf dem Plan auch nicht als solche erkannt „... das kann ja dann auch nichts werden.“ meint Jonas Lohse dazu.

Die miserable Umleitung war von vornherein nur temporär geplant, als zeitweise der linksseitige Weg durch Bauarbeiten blockiert war. Ergänzend zum Telefonat schickte Schüßler-Plan „... die bauzeitliche Verkehrsführung für die Bauphase 5–7 im PDF-Format. (...) Nach Hinweis und Aufforderung der Stadt und unserer Auftraggeberin nehmen wir uns der Situation an und

werden versuchen zusammen mit dem Straßenverkehrsamt und den anderen Beteiligten eine auch für den Radverkehr zufriedenstellende Situation zu schaffen. Wir bitten um etwas Geduld.“

Im Gespräch mit dem Planungsbüro war herauszuhören, dass die Baustellen beidseitig der Straße von unterschiedlichen Firmen betrieben werden, die faktisch um den knappen Platz links und rechts der Fahrbahn konkurrieren. Offenbar zwangsläufig kommt der Radverkehr dabei als erstes unter die Räder. Umso wichtiger wäre deswegen, dass die Stadt hier ein wachsames Auge auf die Verkehrsführung behält, zumal die Baustelle uns noch bis Ende 2013 erhalten bleiben wird! Vom Radfahrbüro war leider keine Stellungnahme gekommen, auch kein Vermerk darüber, ob man in dieser Sache tätig zu werden gedenke. (ps)



Fahrradklima-Test

„Wie fahrradfreundlich ist Ihre Stadt?“ Diese Frage stellt der ADFC jetzt im fünften Fahrradklima-Test. Mithilfe von 27 Fragen in fünf Kategorien auf Fragebögen oder online im Internet können Radfahrer deutschlandweit die Fahrradfreundlichkeit ihrer Heimatstädte bewerten. Ziel des Fahrradklimatests 2012 ist nicht nur ein Städteranking der Fahrradfreundlichkeit, sondern auch die Identifizierung von „Aufsteiger- und Absteigerkommunen“ durch einen relativen Vergleich der erreichten Werte aus den Jahren 2005 und 2012. Die Umfrage wird gefördert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

Bis zum 30.11.2012 unbedingt noch teilnehmen!!

www.adfc-frankfurt.de/fahrradklima-test

Zu verkaufen

VSF-Randonneur, 54-er Rahmen, Farbe: anthrazit, Shimano Triple, Shimano deore LX Bremsen, Lumotec Halogenlight, Seculite plus Rücklicht, Nabendynamo, 2 Flaschenhalter, Preis: VB 250,- € Till Maier-Staud, Telefon: 069-570 00 540 oder tms-physio@gmx.de



Mitgliederversammlung 2013 des ADFC Frankfurt am Main e.V.

Der Vorstand lädt gemäß § 8 unserer Satzung alle Mitglieder zur Mitgliederversammlung 2013 ein. Die Versammlung findet statt am **Donnerstag, dem 21.02.2013, 19.30 Uhr, im Bürgerhaus Bornheim, Arnsburger Straße 24, Clubraum 2.**

Diesen Termin bitte auf jeden Fall vormerken! Wir hoffen auf rege Beteiligung und fruchtbare Diskussionen.

Anträge müssen bis zum 02.02.2013 im Infoladen eingegangen sein.

Vorgeschlagene Tagesordnung:

- 1) Begrüßung
- 2) Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollantin
- 3) Festlegung der Tagesordnung
- 4) Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 5) Genehmigung des Protokolls der letzten Mitgliederversammlung (im Infoladen einsehbar)
- 6) Tätigkeits- und Kassenbericht des Vorstands
- 7) Bericht der Kassenprüfer
- 8) Entlastung des Kassenwarts und des Vorstands
- 9) Beschlussfassung über den Haushalt
- 10) Wahl der Kassenprüfer
- 11) (Kurz-) Berichte aus den verschiedenen Arbeitsgruppen
- 12) Wahl des Vorstands
- 13) Anträge
- 14) Wahl der Delegierten zur Landesversammlung des ADFC Hessen e.V.
- 15) Sonstiges

Der Kreisvorstand

Vorschau RADREISEN 2013

alle Reisen *inkl.* Bahnfahrt, Gepäcktransport, Reiseleitung, Ü/F in guten Hotels, 50 km bis max. 75 km pro Tag

Mai			
08. - 13.05.	ROMANTISCHE STRASSE	Augsburg – Würzburg	
Juni			
30.05. - 03.06.	SÜDSCHWARZWALD	Rund um den Naturpark	
22. - 29.06.	MÜNSTERLAND	100-Schlösser-Route	
Juli			
14. - 20.07.	ISAR - DONAU - INN	Drei Flüsse-Tour	
August			
03. - 10.08.	MÜNCHEN und Umgebung	per Rad entdecken	
23. - 30.08.	VELOLAND SCHWEIZ	Zwölf-Seen-Route	
September			
24. - 28.09.	SAALE - MAIN - WERN - SINN	Vier Flüsse-Tour	
Oktober			
19. - 26.10.	SÜDFRANKREICH	Standquartier a. d. Côte d'Azur	

ThedaTours

Rad- und Wanderreisen

Theda Bunje, Eckenheimer Landstr. 471, 60435 Frankfurt
Tel./Fax: 069 / 63 19 69 07 E-Mail: info@thedatours.de

www.thedatours.de

Vorschau WANDERREISEN 2013

alle Reisen *inkl.* Bahnfahrt, Gepäcktransport bzw. Standquartier, ortskundiger Reiseleitung, Ü/F in guten Hotels

16. - 22.02.	SCHNEETOUREN IM KLEINWALSERTAL		
08. - 14.09.	SPÄTSOMMER IM KLEINWALSERTAL		
08. / 09.06.	RHÖN	12. / 13.10.	PFALZ

TAGESWANDERUNGEN

ThedaTours, TG-Bornheim, VHS-Frankfurt + VHS-Offenbach

INFOLADEN GESCHLOSSEN

Weihnachtsferien der Geschäftsstelle: Die Geschäftsstelle des ADFC Frankfurt am Main in der Fichardstraße 46 ist vom 3.12.2012 bis zum 6.01.2013 geschlossen.

Einladung zur Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt am Main e.V.

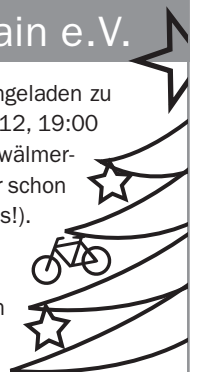
Mitglieder und Förderer des ADFC sind herzlich eingeladen zu unserer Weihnachtsfeier am Donnerstag, 13.12.2012, 19:00 bis 22:00 Uhr im Bürgerhaus Bockenheim, Schwälmerstraße 28, großer Saal (Helfer sind ab ca. 17:30 Uhr schon gerne gesehen – und natürlich auch ganz am Schluss!).

Wir wollen in gemütlicher Runde zusammen beim Knabbern an selbst gebackenem und selbst gekauftem Gebäck sowie bei heißen und kalten Getränken das abgelaufene Jahr Revue passieren lassen.

Man darf sich schon auf einige der üblichen Programmpunkte und Leckereien freuen. Wer noch etwas Spezielles zum Gelingen beitragen möchte, melde sich bitte bei mir (Anne, Tel. 59 11 97). Diesmal wird zum ersten Mal unser neuer verkehrspolitischer Sprecher, Bertram Giebeler, die traditionelle Pixel-schau vorstellen. Wer hierzu geeignete Fotos unserer Aktivitäten aus 2012 beisteuern möchte, sende sie bitte baldmöglichst per Mail (mit kurzer Info) an Bertram (bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de).

Bis zur Feier wünschen wir einen schönen und sicheren Fahrradherbst.

Für den Vorstand, Anne Wehr



TERMINE

Mo.	12.11.	N	Neuentreffen
Di.	13.11.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Mo.	19.11.	VS	Vorstandssitzung
Di.	20.11.	R*	Redaktionsteam*
Mi.	21.11.	V	AG Verkehr Plenum
Fr.	30.11.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	03.12.	F	Foto-AG
Mi.	05.12.	KG	Erfahrungsaustausch GPS. Karto. & GPS-AG
Mo.	10.12.	VS	Vorstandssitzung
Di.	11.12.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Do.	13.12.	WF	Weihnachtsfeier ADFC Frankfurt am Main
Di.	18.12.	R*	Redaktionsteam*
Mi.	19.12.	V	AG Verkehr Plenum
Mo.	07.01.	F	Foto-AG
Di.	08.01.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Do.	10.01.	KG	GPS-Workshop – Kartographie & GPS-AG (nur mit Anmeldung, siehe Kasten rechts)
Mi.	16.01.	V	AG Verkehr Plenum
Fr.	25.01.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Di.	22.01.	R*	Redaktionsteam*

TREFFPUNKTE

F	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
KG	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
N	19.15	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
NW	19.00	Treffpunkt zu erfragen über Alfred Linder, Telefon 0176-29 37 87 14
*R		Redaktionstermine: bitte Rückfrage unter Telefon 069-46 59 06
V	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
VS	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
W	19.00	Zum Bären, Höchster Schlossplatz 8
WF	19.30	Bürgerhaus Bockenheim, Schwälmers Straße 28 S3-S6 „Westbahnhof“, U6/U7 „Leipziger Straße“

In der hr-Sendung „50 Dinge, die ein Hesse getan haben muss“
erschien die ADFC-bike-night auf Platz 27. Na also...!

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 gemacht wird, richtet sich nach den Wünschen der Teilnehmer/innen. Die Teilnahme ist kostenlos.

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
24. Nov.	Rainer Mai	41 30 85
08. Dez.	Andreas Dammer	54 84 04 95
05. Jan.	Rainer Mai	41 30 85
26. Jan.	Paul Ruhнау	61 76 70

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

LICHTRAD



So lange er leuchtet...

Foto: Jörg Hofmann, Foto-AG

VORTRAGSREIHE IM WINTER

Der ADFC Frankfurt bietet wieder eine Vortragsreihe in den Wintermonaten an. Die Vorträge finden im Saalbau Bockenheim, Schwälmers Straße 28, statt (U-Bahn Leipziger Straße, S-Bahn Westbahnhof).

Dienstag, 4. Dezember 2012, 19:30 Uhr

GPS für Einsteiger

Elektronische Routenplanung mit Michael Bunkenburg

Dienstag, 22. Januar 2013, 19:30 Uhr

Von Flensburg nach Frankfurt per Pedale

Angelika und Werner Mähns

Dienstag, 5. Februar 2013, 19:30 Uhr

Wenig bekanntes Land – Fränkische Schweiz

Peter Mertens

Dienstag, 5. März 2013, 19:30 Uhr

Frankfurt–Istanbul mit dem Rennrad ... mal touristisch

Hans Dietmar Jäger

GPS-WORKSHOP

Der Workshop am 10.01. um 19 Uhr richtet sich an die Besitzer eines GPS-Gerätes, die mit der Benutzung noch Probleme haben. Die Teilnehmer/innen bringen ihr GPS-Gerät mit, möglichst auch den Laptop.

Erfahrene Mitglieder der AG „Kartographie & GPS“ werden dann so gut wie möglich behilflich sein und praxisorientierte Tipps für den Umgang mit der Satellitennavigation geben.

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Anmeldung bei Wolfgang Preisung: karten@adfc-frankfurt.de. Der GPS-Workshop kostet 20 Euro

Die Urlaubsmesse **Viva Touristika** findet vom 16. bis 18. November, jeweils von 10 bis 18 Uhr, in der Frankfurter Messehalle 4 statt.

Der ADFC Hessen ist mit einem Bett+Bike-Infostand vertreten. Ein Sonderthema der Messe sind E-Bikes und Pedelecs. Die Besucher können verschiedene Elektrofahrräder testen.

Eine Tageskarte für Erwachsene kostet 8 Euro, ermäßigt 6 Euro, Familien mit beliebig vielen Kindern zahlen 15 Euro.

Umwelt schonen? Fahrrad fahren!

Aktivenporträt Marion Hohmann

Marion ist seit 28 Jahren Mitglied im ADFC. Als sie eintrat, wohnte sie in Frankfurt am Main, ihre Entscheidung für die Mitgliedschaft fiel aber in Bad Vilbel, nachdem ein ADFC-Mitglied aus Karben ihr die Vorteile geschildert hatte.

Schon lange bevor sie in unserer Ortsgruppe ihr Interesse an einem Engagement bekundete, zog es sie in Bad Vilbel zu ehrenamtlichen Aktivitäten – zum Beispiel in der Teestube in der Jahnstraße und in der Gruppe *Entschiedenes Christentum* der evangelischen Kirchengemeinde auf dem Heilsberg. Im Jahr 2008 gewann Bad Vilbel die Konkurrenz um Marion gegen Bad Homburg und die dörfliche Metropole Frankfurt: Die überzeugte Umweltschützerin übersiedelte von Bad Homburg nach Bad Vilbel-Heilsberg.

Marion wurde im Jahr 1959 in Bad Nauheim geboren. Mitte der 1970er Jahre begann sie ihre Ausbildung zur Kinderkrankenschwester in der Frankfurter Universitätsklinik. Nach deren Abschluss arbeitete sie dort in der Onkologie. Währenddessen war auch ein Elternverein im Entstehen, der Verein *Hilfe für krebskranke Kinder e.V.* Marion war erfreut, den Verein unterstützen zu können, bedeutete er doch eine Entlastung des Krankenhauspersonals und eine belebende Wirkung angesichts der oft bedrückenden Atmosphäre im Umfeld der kleinen Patientinnen und Patienten.

Im Jahr 1978 hielt es Marion nicht mehr im Schwesternschulheim und sie zog in die Innenstadt um. In den sommerlichen Zeiten wurde das Fahrrad zum täglichen Fortbewegungsmittel zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Es war ein Klapprad, das heute bekanntlich unter anderem Namen eine kleine Renaissance bei Kurzstrecken- und Bahn-Fahrrad-Kombi-Radlern erlebt. Für die Fahrten im Winter benutzte Marion öffentliche Verkehrsmittel.



Marion im Vorgarten ihres Hauses mit einem ihrer Sammlerstücke

Foto: Ute Gräber-Seißinger

Marion hat zwei Töchter, Sarah und Carolin, die 1982 und 1987 geboren wurden. Auch diese kamen schon früh aufs Rad – was wörtlich zu nehmen ist. Die Älteren unter den Leserinnen und Lesern werden sich an die Modelle der Vorgängergeneration der Fahrrad-Kindersitze erinnern – schlichte Metallgestelle mit Kunststoffpolster, Fußstützen und ledernem Anschnallgurt, montiert an der Lenkstange, das Kind immer im Blick.

Nach jahrzehntelanger Tätigkeit in der Kinderonkologie wuchs 2011 Marions Unbehagen über die Rationalisierungstendenzen im

Krankenhausbetrieb so stark an, dass sie beschloss, der Klinik den Rücken zu kehren. Nichtsdestoweniger ist sie froh, dass die unter anderem vom Elternverein schon lange zuvor geforderte Anwesenheit der Eltern am Krankenbett ihrer Kinder vom Krankenhauspersonal als wichtige Unterstützung gewürdigt wird.

Die ganze Familie, deren elterlicher Teil seit Ende 2011 in dem für seinen Rosenanbau bekannten Ort Steinfurth bei Bad Nauheim in einem Haus inmitten eines großen Gartens Quartier bezogen hat, ist sehr naturverbunden. Das ahnt so-

fort, wer sich dort zu einem Besuch angemeldet hat und vor dem Eingang steht. Den Eindruck bestätigen die im hinteren Teil des Gartens verstreut stehenden Obstbäume und die sorgfältig gestalteten Gemüsebeete und Kräuter-Hochflächen ebenso wie das Insektenhotel, dessen Innenleben dem Betrachter große Augen macht. Der ursprünglich geplante Hund musste einem Kater weichen, der beim Auszug der Vorbesitzer des Hauses partout bleiben wollte. Auch dies ist ein Indiz für die rücksichtsvolle Einstellung der Hausherrin.

Im Jahr 2012 hat Marion ihre bezahlte Beschäftigung eingestellt, um sich stärker ehrenamtlichen und familiären Aufgaben zuzuwenden, vor allem aber dem Garten, in dem sie im Takt der Jahreszeiten den natürlichen Abläufen einen geordneten Raum gibt. Unsere Aktiven freuen sich, denn auch in einem bestehenden Kreis stellen sich immer wieder neue Aufgaben, werden immer wieder Ideen ausgebrütet, die geprüft und verwirklicht sein wollen. Mancher mag dabei an den Philosophen und Mathematiker der Moderne, Alfred North Whitehead, denken, der einmal gesagt hat: „Ideen halten sich nicht, es muss etwas mit ihnen getan werden“.

Marion setzt durch ihre offene, aufmerksame und zugewandte Art neue Akzente. Ihre Tatkraft hat sie bewiesen, als sie sogleich nach ihrem Eintritt in den Bad Vilbeler Aktivenkreis ein Tourenleiterseminar des ADFC Frankfurt absolvierte. Und ihr Traum? Eine Reise mit ihrem Mann, der begeistert Marathon läuft, auf dem Rad entlang der Westküste Kanadas. Wenn es so weit ist, wird sie mit Sicherheit ihr Pflanzenbestimmungsbuch und ihre Kamera mitnehmen.

Ute Gräber-Seißinger



Anhänger
Dreiräder
Falträder
Liegeräder
Reha-Specials
Tandems
Transporträder

info@mainvelo.de
www.mainvelo.de

Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt
06101 / 48 9 58

Main Velo
Liege-, Touren- und Spezialräder

ADFC Bad Vilbel e.V.

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

Bahntrassenradeln der flotten Art

Um unser Tourenprogramm nach oben abzurunden, hatte ich im letzten Jahr erstmals eine Rennradtour angeboten. Ich wollte schauen, ob es auch für diese Art von Touren eine Klientel gibt. Dieses Jahr folgte dann am 25. August der zweite Anlauf. Nach zwei Teilnehmern im letzten Jahr waren nun vier Teilnehmer dabei.

Auch wenn Rennradfahren klassischerweise auf der Straße und nicht auf Radwegen stattfindet, haben sich hier die Möglichkeiten durch hervorragend ausgebauten Bahntrassen in den letzten Jahren deutlich erweitert. Beide Male ging es von Bad Vilbel direkt los über Altenstadt auf den Vulkanradweg nach Lauterbach und weiter über Schlitz an die Fulda. Während es letztes Jahr zum Abschluss über den Bahnradweg Rotkäppchenland nach Treysa ging (Fertigstellung für das Jahr 2013 angekündigt; Gesamtlänge 180 km), haben wir in diesem Jahr den direkten Weg nach



Die schnellen Genussradler, ganz links Tourleiter Christian Martens

Foto: Wiebke Martens

Fulda gewählt (145 km Gesamtlänge). Am frühen Samstag gestartet, trafen wir nach einer kurzen Stärkungspause in Lauterbach ein, bevor sich der Vulkanradweg so richtig mit Leben füllte. Erleichternd kam hinzu (wie auch schon 2011), dass das Wetter erst im Laufe des Tages zur Hochform aufblühte und es nicht zuletzt deshalb nur wenige

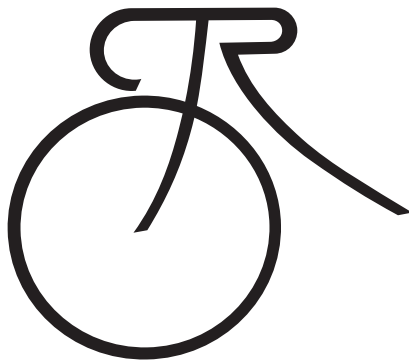
Leute schon am frühen Morgen nach draußen zog. Im gegenseitigen Interesse ist es mir wichtig, das Konfliktpotenzial mit radelnden Familien und gemütlich pedalierenden Gruppen gering zu halten.

Zwischen Hartmannshain und Gedern begegnete uns die Szene der Longboarder. Deren Anhänger reisen wohl von weither an, denn

dieser Abschnitt bietet bundesweit die einmalige Möglichkeit, über viele Kilometer schön gleichmäßig bergab zu rollen, um dann mit dem Vulkanexpress wieder zum Startort zurückzukehren. Jedem das Seine.

Unterwegs gerne diskutiert wird die Frage, ob eine Radtour mit einem Schnitt von geschmeidigen 28 km/h nun als Genussradeln eingestuft werden kann oder nicht. Angesichts der herrlichen Landschaft Osthessens, die man über Stunden an sich vorbeiziehen lässt, und den fürs Rennrad ungewöhnlich seltenen Berührungspunkten mit dem motorisierten Verkehr geht die Tendenz doch eher zu „Ja“. Wenn das Stück Kuchen aus der Bäckerei am Wegesrand dann noch richtig lecker schmeckt, ist die Frage eindeutig entschieden.

Die Gesetze der Statistik verbieten es, auf Basis der Teilnehmerzahlen der beiden Jahre eine jährliche Verdoppelung des Interesses zu prognostizieren. Dies ist auch gar nicht mein Ziel. Das vorhandene Interesse ist genug Motivation, um eine solche Tour weiterhin anzubieten. *Christian Martens*



radschlag

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

Di. 11.00 – 19.00
Mi. 11.00 – 19.00
Do. 12.00 – 20.00
Fr. 11.00 – 19.00
Sa. 10.00 – 16.00
Montag Ruhetag

www.radschlag.de
info@radschlag.de

PER 
FAHRRAD TOTAL – AN DER UNI

Räder für alle Lebenslagen

-  **Trekkingräder**
Mountain-Bikes
-  **Stadt- und Tourenräder**
-  **Rennräder**
-  **Kinder- und Jugendräder**
-  **Liege- und Lasträder**
-  **Falträder**



**Qualifizierte Beratung und Service
in unserer Meisterwerkstatt**

Öffnungszeiten:

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

Adalbertstraße 5 · 60486 Frankfurt · Tel. 069/707 69 11-0

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

PERPEDALE



Ihr Fahrradshop in Frankfurt für:

**Mountainbikes
Trekkingräder
Tourenräder
Reiseräder
Rennräder
Stadträder
und Vieles mehr!**

**Kompetente Beratung
und bester Service!**

60 gratis-Parkplätze auf dem Hof!

**Direkt neben "Globetrotter"
Nähe Zoo, Haltestelle "Ostendstraße"**

Hanauer Landstr. 11-13 Öffnungszeiten (durchgehend)
60314 Frankfurt Mo - Fr 10.00 - 19.00
Tel.: 069-94318123 Sa 10.00 - 18.00

www.montimare.de



Mitgliederversammlung 2013 des ADFC-Kreisverbands Hochtaunus e.V.

Liebe Mitglieder, liebe Radfahrer,
Sie sind herzlich eingeladen zur Mitgliederjahresversammlung des
ADFC-Kreisverbands Hochtaunus e.V..

Ort: Bürgerhaus Kirdorf, Stedter Weg 40, 61350 Bad Homburg

Zeit: Mittwoch, 20. Februar 2013, 19:00 bis ca. 21:00 Uhr

Vorschlag zur Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Wahl der Versammlungsleitung
3. Wahl der Protokollführung
4. Feststellung der Tagesordnung
5. Bericht des Kreisvorstands
6. Bericht des Kassenführers
7. Bericht der Kassenprüfer
8. Kurze Berichte aus den Ortsgruppen
9. Aussprache
10. Beschlussfassung über die Entlastung des Kreisvorstands
11. Wahlen
 - a. Schriftführung
 - b. Kassenprüfung
 - c. Delegierte zur Landesversammlung
12. Finanzplanung / Haushalt
13. Beschlussfassung über den Haushalt
14. Sammlung von Ideen zu Aktivitäten in 2013
15. Behandlung von Anträgen
16. Verschiedenes

Die Mitgliederversammlung tagt öffentlich, Gäste sind herzlich willkommen. Stimmberechtigt in der Versammlung sind alle Mitglieder des ADFC-Kreisverbands Hochtaunus e.V.

Anträge bitte bis zum 15.01.2013 an den Kreisvorstand.

ADFC-Kontakte im Hochtaunuskreis

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

ADFC Bad Homburg/ Friedrichsdorf

Info@ADFC-Bad-Homburg.de
 www.ADFC-Bad-Homburg.de

Bad Homburg: Elke Woska,
 Tel. 0 61 72/30 22 41

Friedrichsdorf: Rainer Kroker
 Tel. 0 61 72/27 19 20

ADFC Kronberg

Kronberg@ADFC-Hochtaunus.de
 Dr. Klaus Lunau
 Telefon: 0 61 73/6 86 88

ADFC Glashütten

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

ADFC Oberursel/Steinbach

Paul Needham
 Tel. 0 61 71/63 58 79
 paul.needham@t-online.de

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

usinger-land@
 adfc-hochtaunus.de
 Stefan Pohl
 Tel. 0 60 81/95 87 12

ADFC Weilrod

Hans-Friedrich Lange
 Tel. 0 60 83/95 82 20

Projekt Radroutennetz HT

Stefan.Pohl@ADFC-Hochtaunus.de,
<http://ADFC-Hochtaunus.de/Radroutennetz.html>



**FAHRÄDER ALLER ART
MEISTERBETRIEB
REPARATUREN · ERSATZTEILE**

Hofheimer Straße 5
 65931 Frankfurt/Main (Zeilsheim)
 Tel. 069/36 52 38
 Fax 069/37 00 24 86

Am Bahnhof
 65929 Frankfurt/Main (Höchst)
 Tel. 069/31 25 13

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

Montag – Freitag 9 – 19.00 Uhr
 Sa. (Mrz. – Sept.) 9 – 16.00 Uhr
 Sa. (Okt. – Feb.) 9 – 14.00 Uhr



Eppstein: Radtour mit Stadtrat Simon

Trotz der unsicheren Wetterlage haben sich in Eppstein drei ADFC-Mitglieder am 6. Oktober mit dem Ersten Stadtrat Alexander Simon auf den Weg gemacht, um Licht und Schatten im Eppsteiner Radverkehrsnetz unter die Lupe, oder besser gesagt, unter die Reifen zu nehmen. Wie in Eppstein kaum vermeidbar, ging es bei der Tour durch Vockenhausen, Niederjosbach und Bremthal auf und ab.

Die Tour startete am Eppsteiner Bahnhof, wo gleich die ersten Mängel wie die Wegbreite unter der Sandsteinbrücke angesprochen wurden. Wegen der zu geringen Wegbreite hat es schon Unfälle gegeben. Herr Simon stellte einen Umbau in Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen der Stadt an dieser Stelle in Aussicht.

Ausdrücklich lobte der ADFC nochmals den Rad- und Fußweg mit dem neuen Namen „Bergmann-Michel-Weg“ durch Vockenhausen. Dieser Weg wird ständig von vielen Einwohnern genutzt und als Alternative zur stark befahrenen Hauptstraße geschätzt. Die Fortsetzung dieses Weges durch Vockenhausen weist im nächsten Abschnitt viel zu geringe Wegbreiten auf und auch nicht vorhandene Bordsteinabsenkungen in diesem Bereich lassen Wünsche offen. Dank einer Verbrei-



Von links nach rechts: Dr. Holger Küst, Erster Stadtrat Alexander Simon und HansJörg Weidmann

Foto: T. Vogel

terung des früheren Fußwegs zwischen der Straße Am Dattenbach und der Straße Am Bornwald ist jetzt erfreulicherweise auch dieser Abschnitt für Radler nutzbar – leider befindet sich an der Einfahrt von der Straße Am Bornwald noch ein Sieleinlauf, der nicht für das Überfahren durch Radler geeignet ist und eine Sturzgefahr darstellt.

Nach Niederjosbach ging es ein Stück weit über den hessischen

Radfernweg R8. Noch immer ist ein Abschnitt für Radler aufgrund der schadhafte Wegoberfläche nur schiebend passierbar. Zur Ausbesserung wartet die Stadt auf eine Unterstützung von Seiten des Landes Hessen zur Förderung der Radfernwege – die Stadt hat von ihrer Seite die erforderlichen Mittel bereitgestellt.

Am Gewerbegebiet Guldenmühlwies der ADFC auf eine für Rad-

ler aufgrund eines Verkehrszeichens nicht befahrbare Straße hin. Hier verläuft schon seit einigen Jahren die beschilderte Route von Niedernhausen nach Niederjosbach, doch die Freigabe der Strecke ist bislang unterblieben.

In Bremthal wurde die Radwegbenutzungspflicht in der Wiesbader Straße diskutiert. Herr Simon stellte die Aufhebung in Aussicht. Dennoch macht die Nutzungsmöglichkeit des bisherigen Weges für Radler Sinn. Viele Radler in Bremthal wollen ins Gewerbegebiet oder zum Supermarkt, für sie ist der Weg hilfreich. Auch unsichere Radfahrer werden die Alternative zur Landesstraße schätzen. Schließlich hat der ADFC an der Comeniuschule angeregt, dass Radler aus Niederjosbach bis zur Ampel linksseitig fahren dürfen (auf dem Bürgersteig) und erst mit der Ampel auf die Fahrbahn in Richtung Bremthal wechseln können. Dies wird von der Stadt geprüft und mit der Kreisverwaltung abgestimmt.

Mit den Schlussworten wurde auch noch von anderer Seite gezeigt, dass die Zeit um war: es fing an zu nieseln. Die ADFC-Vertreter dankten dem Stadtrat für die informative Fahrt und sagten der Stadtverwaltung die Unterstützung des ADFC (im Rahmen seiner – ehrenamtlichen – Möglichkeiten) zu. (hk)

Stadtentwicklungskonzept in Bad Soden

Am 25.09. fand in Bad Soden-Neuenhain eine Informationsveranstaltung zum „Stadtentwicklungskonzept 2030“ statt, in der auch das Thema Verkehr angesprochen wurde. Dieser Aspekt ist für Bad Soden wichtig, denn die Kernstadt und der Stadtteil Neuenhain werden durch die schnell befahrene Königsteiner Straße in zwei Teile zerschnitten. Zur Reduktion der Trennwirkung und des Geschwindigkeitsniveaus hat das Planungsbüro „AS&P Albert Speer & Partner GmbH“ Konzepte vorgeschlagen, die Edgar



Müller vom ADFC schon vor vielen Jahren angeregt hatte.

Im Rahmen der Informationsveranstaltung wurde von Seiten der Stadtverwaltung angekündigt,

dass in 2013 auch in Bad Soden die vom ADFC erarbeitete Radverkehrsbeschilderung aufgestellt werden soll. In diesem Zusammenhang wurde das vom ADFC erarbeitete Radverkehrsnetz der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Präsentation zum Stadtentwicklungskonzept steht als PDF-Datei auf der Homepage der Stadt Bad Soden zum Download bereit: www.bad-soden.de/upload/public/0/147/120926_Praesentation%20Buergerforum_webseite.pdf. (hk)

ADFC im Main-Taunus-Kreis

kontakt@adfc-mtk.de

Bad Soden

Birgit Buberl
Tel. 0 61 96 - 52 03 33

Eschborn/Schwalbach

Thomas Buch
Tel. 0 61 73 - 6 11 92

Hofheim/Eppstein/Kriftel

Holger Küst
Tel. 0 61 98 - 50 15 59

„Helmpflicht löst keine Probleme“

Der hessische Verkehrsminister übers Radfahren

Verkehrsminister Florian Rentsch (FDP) hat sich gegen eine Helmpflicht für Radfahrer ausgesprochen. Warum er dennoch einen Helm trägt, hat er im Interview mit hr-online verraten – und über schmerzvolle Erfahrungen mit dem Rad berichtet.

hr-online: Mit Ihrem Verkehrsminister-Vorgänger und FDP-Parteikollegen Dieter Posch haben Sie schon tagelang Hessens touristisches Radnetz befahren. Haben Sie dabei einen Helm getragen?

Florian Rentsch: Ich habe bei diesen Radtouren einen Helm getragen, weil ich vor einigen Jahren mit meinem Fahrrad gestürzt bin und weiß, dass das weh tut.

hr: Sollte es eine allgemeine Helmpflicht für Fahrradfahrer geben, so wie für Motorradfahrer?

Rentsch: Das würde keine Probleme lösen, sondern neue schaffen – wegen der Kontrollpflicht und der damit verbundenen Bürokratie. Ich erlebe auch kaum noch Radfahrer ohne Helm. Das heißt: Es gibt eine Eigenverantwortung, die auch wahrgenommen wird. Insofern glaube ich, ist es der richtige Weg, an diese Eigenverantwortung zu appellieren.

hr: Bundesverkehrsminister Peter Raumsauer (CSU) will härtere Strafen für Fahrradfahrer, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten. Werden Sie das unterstützen?

Rentsch: Wir beobachten an vielen Stellen, dass sich leider die Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmer nicht erhöht hat. Möglicherweise auch durch Einführung von sinnvollen Regeln wie Radfahren gegen die Einbahnstraßenrichtung. Da haben sich viele Autofahrer schwer getan, das zu akzeptieren.

Ich glaube, dass man durch Überwachung und durch Hinweise sehr viel machen kann. Man kann auch über eine maßvolle Anhebung der Sanktionen sprechen, aber nur als zweites Mittel. Wenn immer gleich nach höheren Strafen gerufen wird, habe ich grundsätzlich meine Zweifel. Ich sage aber auch, dass man sehr genau beobachten muss, wie sich das Problem entwickelt.

hr: Die Bundesregierung will, dass mehr Menschen aufs Fahrrad steigen. Doch sie will nicht mehr Geld bereitstellen. Früher hatte der Bund schon einmal 100 Millionen Euro zur Förderung des Radver-



Foto: Ministerium

Florian Rentsch ist seit Mai 2012 hessischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung. Zuvor war er drei Jahre lang Fraktionschef. Der 37-Jährige gehört seit 2003 dem hessischen Landtag an. hronline.de

kehrsbereit gestellt. 2013 sollen es nach dem Entwurf noch 60 Millionen sein. Reicht es, den Kommunen zu sagen: Nehmt ein paar Eimer Farbe und markiert Fahrradwege?

Rentsch: Zunächst kann man dem Bund keinen Vorwurf machen, weil jede staatliche Ebene gehalten ist, die Schuldenfrage ernst zu nehmen. Trotzdem glaube ich, dass es klug ist, dass man – wenn man große Ideen in die Welt setzt – auch über die Frage der Finanzierung redet. Denn man weckt ja Er-

wartungshaltungen. Ich halte – wie mein Vorgänger – viel vom Radverkehr. Da haben wir noch einiges zu tun. Fahrradstreifen allein genügen nicht, wir brauchen ein fahrradfreundliches Umfeld.

hr: Was wäre das Verkehrsmittel Ihrer Wahl: Carbon-Rad – oder doch lieber ICE oder Porsche Cabrio?

Rentsch: Wissen Sie, dass ich ein Carbon-Rad habe? Ich fahre gerne Rad, wenn ich dazu komme. Es ist ein tolles Fortbewegungsmittel. Ich spüre aber: Wenn ich länger nicht gefahren bin, tut mir der Hintern weh. Insofern habe ich jetzt gemerkt, dass ich wieder häufiger fahren muss.

Ich setze mich auch gerne ins Auto, habe nichts gegen das Flugzeug und bin letzte Woche sogar Kanu gefahren auf der Lahn – auch ein tolles Erlebnis. Also: Jedes Fortbewegungsmittel hat etwas für sich.

Dieses Interview wurde am 19.9.2012 auf hr-online veröffentlicht. Wir danken hr-online für die freundliche Unterstützung. Das vollständige Interview im Internet: bit.ly/hronline_Rentsch

(Redaktion Frankfurt aktuell)



Zweirad Ganzert



Ihr erfahrener Zweirad-Spezialist seit 1923.

BULLS

KTM
Bikes vom Besten

Gazelle

PEGASUS

FOCUS

RIXE

Kalkhoff

SIMPLON

Öffnungszeiten: Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag: 9.00 – 13.00 Uhr und 14.30 – 18.00 Uhr, Mittwoch geschlossen
Samstag: 9.00 – 15.00 Uhr (9.00 – 13.00 Uhr Oktober – Februar)

**Zweirad Ganzert Mainzer Landstraße 234 60326 Frankfurt/M. (Galluswarte) Telefon 069 734386
Telefax 069 731793 info@zweirad-ganzert.de www.zweirad-ganzert.de**

Erwartungen im Realitätscheck

Die Zentrale der Deutschen Bundesbank beteiligt sich seit 2004 an bike + business. Darüber wurde in Frankfurt aktuell 3/2012 im Beitrag „bike + business im Realitätscheck“ berichtet. Die Deutsche Bundesbank kommt in diesem Artikel nicht so gut weg. Das erscheint mir nicht ganz gerechtfertigt. Ich nehme dies zum Anlass, unsere Erwartungen und Ansprüche einem Realitätscheck zu unterziehen.

Wir sind im ADFC aktiv, um die Rahmenbedingungen für das Radfahren zu verbessern, um mehr Leute direkt oder indirekt dazu zu bringen, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen und um mit anderen Fahrradbegeisterten zusammen Rad zu fahren. Diesen Zielen dienen Veranstaltungen wie das Große Radlerfest in Bonames, verkehrspolitische Interventionen und Projektarbeiten.

Der Realisierung der ADFC-Ziele gilt das Augenmerk sowohl der ehrenamtlich Aktiven, als auch unserer festen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im letzten Jahr feierten wir in Hessen das 25-jährige Bestehen des Landesverbandes. Wir sind uns in der Regel darüber im Klaren, dass alles seine Zeit braucht. Dabei ist es manchmal hilfreich, unsere Erwartungshaltung und unsere Wünsche an der Realität zu messen und zu überprüfen.

Die Zentrale der Deutschen Bundesbank ist für bike + business ein wichtiger Referenzpartner. Aufgrund der hervorragenden Ergebnisse bei der sukzessiven Umsetzung unserer Handlungsempfehlungen, unserer „Wünsche“, in den Bereichen Infrastruktur und Kommunikation, erhielt die Bank im April 2010 den bike+business Award. Das Infrastrukturangebot muss im Vergleich zu vielen anderen Unternehmen als vorbildlich bezeichnet werden. Die berühmten „Felgenkiller“ gibt es bei der Zentrale nicht. Im Gegenteil, auf unsere Empfehlung hin beschaffte man ADFC-zertifizierte Fahrradabstellanlagen.

Nun besteht die Deutsche Bundesbank aus der Zentrale (die den Award erhielt) mit rund 3.000 Beschäftigten in Frankfurt und aus Hauptverwaltungen in neun deutschen Großstädten. Eine davon befindet sich mit rund 1.100 Beschäftigten ebenfalls in Frankfurt. Im Artikel wurde insbesondere dieser Standort der Kritik unterzogen.

Im Herbst 2011 beauftragte uns die Bundesbank – was durchaus keine Selbstverständlichkeit ist, – für alle Hauptverwaltungen Gutachten mit Handlungsempfehlungen zur Radverkehrsförderung zu erstellen. Dies hatten wir bis zum Frühjahr 2012 erledigt. Die im Frankfurt aktuell-Beitrag monierten fehlenden bzw. sich noch im Bau befindlichen Fahrradparker waren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung bereits fertiggestellt (sie waren dies allerdings noch nicht, als der Beitrag verfasst wurde). Insgesamt ist schon jetzt das Angebot an Fahrradstellplätzen am kritisierten Standort als relativ gut zu bewerten. Auch in anderen Hauptverwaltungen der Bank werden unsere Empfehlungen Schritt für Schritt umgesetzt.

Es versteht sich von selbst, dass nicht in allen Hauptverwaltungen jede Empfehlung sofort umgesetzt werden kann. Es gibt sicherlich auch Wünsche unsererseits, die nicht realisiert werden, weil unsere Auftraggeber zu anderen Einschätzungen gekommen sind als wir. Damit müssen und können wir leben, wenn sich insgesamt das Ergebnis sehen lassen kann.

Unser Zeitempfinden ist von vielen Faktoren abhängig. Manchmal erscheint uns Ungeduld als Tugend. Was wurde nicht schon alles Dank vorwärtsdrängender Ungeduld vollbracht. Manchmal nerven wir durch Ungeduld uns selbst und andere und erreichen trotzdem nicht das, was wir wollten. Zu wenig oder zu viel Ungeduld – auch bei unseren ADFC-Aktivitäten sehen wir meistens erst zeitverzögert, was es nun war.

Norbert Sanden
Geschäftsführer ADFC Hessen e.V.

Hotel Resort marinella

CLUB VACANZE & RESIDENCE

www.hotel-marinella.it

Via Vittorio Veneto 127 • 61011 Gabicce Mare (Ps)
Tel. + 39 0541 954571 • Fax +39 0541 950426
E-mail: info@hotel-marinella.it





Pedalec-Urlaub in Italien





HOTEL
MARINELLA
Club & Vacanze
★★★



Landkarten Schwarz

GmbH & Co. KG

Kornmarkt 12

(am Parkhaus Hauptwache)

60311 Frankfurt am Main

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

Fax 069 - 59 75 166

www.landkarten-schwarz.de

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

Rund um die Welt
- alles in Karten.





Blendende Fahrradscheinwerfer

Wiewas? Das kann ja wohl nicht sein. Die können doch gar nicht blenden? Oder doch??

Foto: Rainer Mai

Von: Hedda Topp
 Betreff: **Fahrradbeleuchtung**
 Datum: 21. August 2012 18:51:06 MESZ
 An: Frankfurt-Aktuell

Hallo liebes Redaktionsteam,
 die Tage werden kürzer, bald wird abends wieder die Fahrradbeleuchtung gebraucht. Ich stelle fest, dass die Fahrradbeleuchtung immer heller wird, auf den Entgegenkommenden eingestellt ist und diesen blendet. Ich wurde im vergangenen Winter oft so stark von entgegenkommenden Radfahrern geblendet, dass ich nichts mehr sah. Ich musste absteigen um keinen Fußgänger zu gefährden.

Ich bitte Euch dieses Thema aufzugreifen.

Ja, sie können eben doch blenden. Auch ich kann, wie wohl jeder Alltagsradfahrer, ein Lied davon singen. Ich versuche mal, die technischen und menschlichen Ursachen zu erklären – in der Hoffnung das (garnicht so einfach) einigermaßen allgemeinverständlich und sachlich richtig hinzukriegen.

Dynamoscheinwerfer

Von seltenen Eigenbauten mal abgesehen, sind sie „legale“ Fahrradbeleuchtung – erkennbar am Prüfzeichen des Kraftbundesamts: K ~~~, gefolgt von einer Nummer.

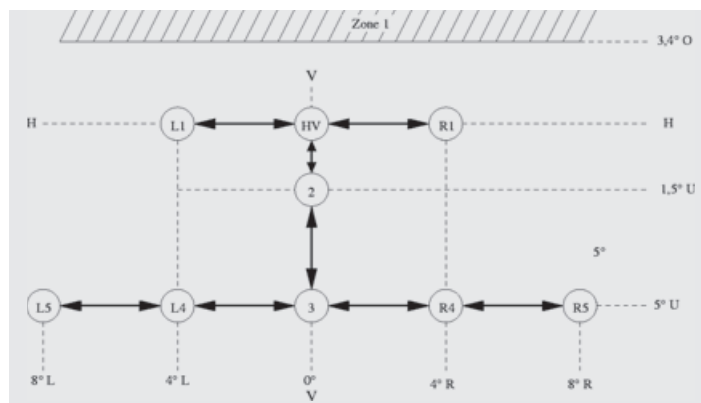
Sie müssen die „Technische Anforderung 23“ erfüllen, die in epischer Breite hier nachschlagbar ist: <http://www.enhydralutris.de/Fahrrad/Beleuchtung/node403.html>. Abschreckend kompliziert, nicht wahr? Wo kämen wir da auch hin, wenn nicht alles genau geregelt wäre?

Uns genügt die Erkenntnis, dass jeder StVZO-konforme Fahrradscheinwerfer ein reiner Abblendscheinwerfer ist: Sein Leuchtfeld –

also das, was man sieht, wenn man ihn auf eine senkrechte Wand richtet – ist oben „abgeschnitten“. In dem in der Vorschrift als „Zone 1“ bezeichneten Bereich oberhalb der scharfen waagerechten Hell-Dunkelgrenze darf es nur sehr wenig Streulicht geben: maximal 2 Lux auf 10 Meter. Eigentlich ist dort im Sinn der Vorschrift eher weniger Licht gewünscht. Weil das aber technisch schwer umsetzbar ist, wird dieser Maximalwert vorgegeben.

Der Fahrer, der sein Scheinwerferlicht nicht direkt sehen kann, sondern nur das von den angestrahlten Objekten (z.B. Asphaltstraße, Jogger ...) zurückgeworfene, wesentlich schwächere Licht, nimmt das schwache erlaubte Restlicht in „Zone 1“ meistens nicht wahr. Dort scheint es dunkel zu sein.

Entgegenkommende Verkehrsteilnehmer dagegen sehen das Scheinwerferlicht direkt. Auf die wirkt es entsprechend heller. Das schwache „Zone 1“-Streulicht ist unübersehbar und unterstützt damit die Funktion des Scheinwerfers als Positionslampe. Andererseits kann auch dieses schwache Licht schon als blendend empfunden werden.



Ob und wenn ja, wie stark, hängt neben den individuellen Sehfähigkeiten (Stichwort Adaptionsvermögen) vor allem vom sonstigen Licht im Blickfeld ab: Je heller, desto weniger. Bei mittelmäßiger Straßenbeleuchtung fühlt sich keiner von den „legalen“ 2 Lux geblendet. Auf einer stockdunklen Landstraße auch kein Autofahrer, der mit eigenem Licht fährt – aber möglicherweise ein Fußgänger, dessen Augen sich an die Dunkelheit gewöhnt haben.

Ob und wenn ja, wie stark, hängt neben den individuellen Sehfähigkeiten (Stichwort Adaptionsvermögen) vor allem vom sonstigen Licht im Blickfeld ab: Je heller, desto weniger. Bei mittelmäßiger Straßenbeleuchtung fühlt sich keiner von den „legalen“ 2 Lux geblendet. Auf einer stockdunklen Landstraße auch kein Autofahrer, der mit eigenem Licht fährt – aber möglicherweise ein Fußgänger, dessen Augen sich an die Dunkelheit gewöhnt haben.

Korrekte Einstellung – kein Kinderspiel

Natürlich kann der vorgeschriebene Abblendscheinwerfer nur wie beschrieben als solcher funktionieren, wenn er nicht zu hoch eingestellt ist. Wie stellt man ihn nun vorschriftsgemäß ein, und wie kontrolliert man die Einstellung? Wie, das wissen Sie nicht?? Dann dür-

fen Sie Ihr Fahrrad im Zweifelsfall nicht benutzen, auch nicht tagsüber. Befragen Sie halt den Fahrradmechaniker Ihres Vertrauens.

Wie bitte? Der brummelt nur etwas Unverständliches? Na gut, dann fragen Sie eben die Polizei, die kennt bekanntlich alle sicherheitsrelevanten Vorschriften. Waaaas? Die weiß es auch nicht? Komisch ... was sagt uns das über die praktische Relevanz der Vorschrift? Die wird bestimmt allgemein beachtet, überall und immer. Janee, is klar.

Also schön, dann recherchieren wir eben in der StVZO. Blätterblätter ... ah, hier: „§67 Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern“. In dem ellenlangen, sehr detaillierten Text (gehaltvolle Lektüre, die Nationalstolz weckt: Deutschland ist souveräner Fahrradvorschriftsweltmeister) findet man: „Der Lichtkegel muß mindestens so geneigt

sein, daß seine Mitte in 5 m Entfernung vor dem Scheinwerfer nur halb so hoch liegt wie bei seinem Austritt aus dem Scheinwerfer.“

Nun wissen wir es also. Das ist nun wirklich allgemeinverständlich. Die Übersetzung der Vorschrift in die Realität machen erfahrene Verkehrsteilnehmer mit links, per Algebra oder Strahlensatz: Der hellste Punkt des Scheinwerfers muss nach spätestens 10 Metern die Straße treffen.

Falls jemandem aufgefallen ist, dass „hellster Punkt“ etwas anderes ist als „Mitte“: Ja, richtig beobachtet, ich habe das mal auf Unmissverständlich übersetzt. Die „Mitte“ im Vorschriftstext ist meiner Meinung nach technisch falsch und nicht wirklich gemeint – was ich aber hier nicht auch noch vertiefen möchte.

Ich habe nie erlebt, dass ein Fahrradscheinwerfer nach dieser Vorschrift, also mit 5 oder 10 Meter Entfernung zu einer Wand, eingestellt wurde. Bei Dynamolicht, das nach wie vor für die meisten Fahrräder obligatorisch ist, wäre das auch nicht ganz ohne: Das Laufrad schnell genug durchdrehen, um Licht zu erzeugen, aber der Reifen-aufstandspunkt muss genau auf dem Boden bleiben. Wie macht man das mit Hausmitteln oder in einer gewöhnlichen Fahrradwerkstatt? Glatteis unters Vorderrad legen? Lichteinstell-Rollenprüfstand bauen? Fahrrad in einen Montageständer klemmen und mit laaanger Wasserwaage unter den Reifen waagrecht stellen? Ein Schelm, wer jetzt denkt, dass hier Nur-Autofahrer mit begrenzter Vorstellungskraft von anderen Fahrzeugen am Werk waren ...

Genug gerätselt. Stellen wir die unterhaltsame StVZO zurück ins Regal und wenden uns der schönen Praxis zu: Die Befestigungsschraube so anziehen oder lösen, dass der Scheinwerfer gut schwenkbar ist, aber sich auf unebener Straße nicht von selbst verstellt. Bei zügiger Fahrt so einstellen, dass man die Fahrbahn optimal ausleuchtet. Die erreichte Leuchtweite hängt von den eigenen Bedürfnissen, aber auch der Qualität und Charakteristik (Leuchtfeld) des Scheinwerfers ab.

Zur Blendvermeidung wichtig ist nur, dass er nicht nach oben leuch-

ten darf. Auf den angeleuchteten Gegenständen – z.B. ein vorherfahrendes oder am Straßenrand geparktes Auto – soll das Leuchtfeld eher unterhalb der Scheinwerferhöhe enden, keinesfalls darüber. Bei gefederten Maschinen muss man außerdem die Niveauänderung bei verschiedenen Beladungen, etwa verschiedene Fahrer oder mit/ohne Rucksack, berücksichtigen.

Das sollte man nicht nur einmal machen und dann vergessen, sondern gelegentlich immer wieder kontrollieren, weil sich die Einstellung nicht selten ändert: Beim üblichen Gewurschtel in der Bahn oder überfüllten Fahrradparkern wird die Lampe verdreht oder der Halter verbogen. Übrigens hat auch dazu die StVZO etwas zu sagen: „Der Scheinwerfer muß am Fahrrad so angebracht sein, daß er sich nicht unbeabsichtigt verstellen kann.“ Aha. Ja, netter Wunsch. Zurück ins Regal, wo sie hingehört.

Legale Batteriescheinwerfer

... erkennt man ebenfalls am Prüfzeichen. Für sie gilt im wesentlichen das bisher Gesagte. Die Besonderheiten: Wenn die Lampe abgenommen wird und keinen fest montierten, am Lenker verbleibenden Sockel hat, muss sie natürlich immer wieder neu eingestellt werden. Außerdem sind Batteriescheinwerfer nur an Rennrädern erlaubt, die bis 11 Kilogramm wiegen dürfen. Wie viele Rennräder sieht man nachts auf der Straße? Von den hierzulande millionenfach verkauften, grundsätzlich legalen (prüfzeichentragenden) Batterielampen werden die meisten illegal eingesetzt.

Und so blenden

Abblendscheinwerfer

Die schon zitierte Scheinwerfernorm schreibt sinngemäß vor, dass der hellste Punkt des Leuchtfelds („HV“ bzw. „E_{max}“) und die abgedunkelte „Zone 1“ vertikal höchstens 3,4 Grad auseinanderliegen dürfen. An einem korrekt blendfrei ausgerichteten Scheinwerfer genügt also ein ziemlich kleiner Schwenk nach oben, um den Gegenverkehr maximal zu blenden. Das ist der Worst Case; man bekommt sozusagen den (oft vom Hersteller beworbenen) Nenn-Luxwert direkt ins Gesicht.

Beispiele für 10 Meter Abstand:

Halogenscheinwerfer mindestens 10 Lux, Busch+Müller IQ Fly (LED, gehobene Mittelklasse) 40 Lux, und der Schmidt Edelux bietet 80. Selbst mit den niedrigeren Werten aus dieser Aufzählung blendet man alle Entgegenkommenden, auch bei heller Straßenbeleuchtung und auch Autofahrer, mehr oder weniger. In dunkler Umgebung, z.B. Niddauerweg, braucht es nicht mal einen Halogenscheinwerfer, um Jogger und normal beleuchtete Radfahrer nur noch Sternchen sehen zu lassen: Das kriegt man auch mit einem 70er-Jahre-Modell hin, das heute nicht mehr verkauft werden darf, weil es nicht hell genug ist.

Wenn der Scheinwerfer noch höher gestellt ist, der hellste Bereich also eher in Richtung Baumwipfel als in die Augen zielt, ist die Blendung zwar schwächer, aber zumindest in dunkler Umgebung trotzdem nervig. Man sieht zwar etwas mehr als Sternchen, aber immer noch herzlich wenig. Und kurz bevor man am Baumbeluchter vorbeifährt, schaut man besser woanders hin – sonst gibt es für einen kurzen Moment die „volle Nahkampfladung“ der Wipfellampe in die Augen.

Die Beleuchtungsstärke nimmt quadratisch mit der Entfernung ab – und bei der Annäherung entsprechend zu. Nehmen wir als Beispiel eine historische trübe Funzel mit einem StVZO-Nennwert (der immer für 10 Meter gilt) von 5 Lux. Alterungsbedingt (vergilbt, verkratzt, verschmutzt), gibt sie aber nur noch 3 Lux her. Der Wipfelbeleuchter sieht wenig damit, also kann er auch niemanden blenden. Sagen jedenfalls diese Leute typischerweise, wenn man sie drauf anspricht.

Angenommen, diese tumben hochgeklappte Funzel leuchtet mir nun beim Vorbeifahren aus einem Meter Entfernung von unten ins Gesicht. Faktor 10, zum Quadrat gibt 100, mal 3 macht 300 ... Blendet nicht? Alles relativ. Wer dahinter steckt, kriegt es halt nicht mit.

Taschenlampen

So bezeichne ich das mittlerweile weit verbreitete Gelump, das oft als „Fahrradscheinwerfer“ verkauft wird und als solcher verboten ist. In der Regel ist das nur eine Taschenlampe mit drangeschwar-

teter Lenkerbefestigung. Wichtigstes Unterscheidungsmerkmal: Das Leuchtfeld ist kreisrund. Drumherum ist es aus der Fahrerperspektive (scheinbar) dunkel, blendet aber in alle Richtungen.

Sowas kann in guter (nicht mehr ganz billiger) Bauart, etwa als Zwillinglampe mit guten LEDs und eng bündelnden Optiken, ein brauchbares bis gutes Fernlicht abgeben. Mit Fernlicht meine ich Fernlicht, wie bei KFZ: Taucht Gegenverkehr auf, muss es sofort ausgeschaltet werden. Es funktioniert also nur in Verbindung mit einem mitlaufenden oder umgeschalteten Abblendlicht. Ohne das gibt es nur die katastrophalen Alternativen: Entweder ich blende brutal, oder ich sehe selbst nichts mehr, weil ich abgeschaltet habe.

Die Spacken, die sowas spazierenfahren, entscheiden sich natürlich immer für die erste Lösung. Gerne auch im (von der StVZO explizit verbotenen) Blinkmodus, der ist am schicksten ...

Was tun bei Blendung?

Defensiv: Augen weg vom Blender. Nach unten schauen, irgendwo kurz vor das Vorderrad, noch etwas Fläche davor mehr oder aus dem oberen Augenwinkel unscharf beobachten, Geschwindigkeit an die effektive Sichtweite anpassen, notfalls stehenbleiben. Abschatten bringt viel: Kapuze, Schirmmütze oder Helm, wenn möglich, passend nach vorne ziehen. Selbst eine runtergezogene Pudelmütze kann helfen, bei mir jedenfalls – die Brille bringt etwas Abstand nach vorn. Oder, wenn einhändiges Weiterfahren möglich ist, mit der Hand.

Und natürlich die dem Grad der Belästigung akustisch und inhaltlich angemessene Schimpfkannade nicht vergessen.

Offensiv – wie im Auto halt: Den Blender mit kurzem Lichthupsignal zum Abblenden auffordern. Und spätestens, wenn er nach dem zweiten Mal nicht reagiert hat, gegenblenden. Wie man das macht? Am einfachsten natürlich mit Fernlicht, ansonsten eben den Abblendscheinwerfer passend schwenken.

Diese Sorte Kommunikation ist nur machbar, wenn man genug Zeit hat – sich also der Nervknödel auf geradem Kurs, etwa einem Wald- oder Flussuferweg, allmäh- ➤➤

lich nähert. Die Ablendauforderung ist nicht selten erfolgreich, gerade bei Stirn-/Helmlampenträgern: Für die ist es ein Klacks, mal eben nach unten oder zur Seite zu schauen statt weiterstur geradeaus. Ansonsten ist meistens zeitnahes Schwenken, Dimmen, Abschalten oder schlicht Abdecken des Scheinwerfers mit der Hand möglich, so es denn gewollt wird.

Im Ignoranzfall blende ich gegen, was meine Situation immer mehr oder weniger verbessert. Meistens verunsichert es den Gegner, der mich nun nicht mehr so gut sieht. Das fördert die Vorsicht und dämpft oft die Geschwindigkeit. Und manchmal blendet er sogar – spät, aber immerhin – ab, was ich dann auch tue. Aber auch wenn der Erstblender gar nicht reagiert, verbleibt ein Vorteil: Das eigene Licht reduziert die Kontraste und damit die Blendwirkung. Ich kann den von mir beleuchteten Chaoten viel eher sehen und besser orten, als wenn es weiterhin nur seinen grellen, rundum von Finsternis umgebenen Lichtfleck gäbe.

Bei dieser Sorte Kommunikation spielt natürlich auch das „Kräfteverhältnis“ eine Rolle: Je stärker das eigene Licht im Vergleich zum Gegenspieler ...

Das ist ja ein schlimmes Outing geworden. Eigentlich sollte ich

„Kids, don't try this at home“ drüberschreiben :o)

Fazit: Mehr ist weniger

So weit so schlecht: Radfahrer blenden sich viel zu oft gegenseitig, jedenfalls häufiger als Kraftfahrer ihresgleichen.

Warum eigentlich? Benehmen sich Radfahrer generell anarchischer als Autofahrer? Die meisten Zeitgenossen sind ja abwechselnd beides. Hat die Regenbogenpresse etwa doch recht? Verwandelt sich Auto-Jeckyll in Rüpel-Hyde, sobald er einen Sattel unter dem Hintern spürt? Womöglich bekommt ihm die frische Luft nicht?

Ich reime mir das anders. Als Autofahrer nutze ich adäquate Technik: Ich habe die Wahl zwischen Abblendlicht und Fernlicht. Und ich finde klare De-Facto-Regeln vor, dass und wie ich diese Option zu nutzen habe: Bei Gegenverkehr wird abgeblendet, sonst wird's (dann auch in *meinem* Gesicht) HELL. Daran halten sich, abgesehen von gelegentlichen Konzentri-

onsmängeln („Hey! Aufwachen!“), alle – und alle profitieren davon.

Die wichtigste Bedingung dafür ist das allseitige Bewusstsein: Mein Fernlicht blendet, mein Abblendlicht nicht. Ein Bewusstsein, das dem braven Jeckyll beim Radfahren plötzlich fehlt. Ist doch nur Abblendlicht und ist eh zu schwach zum Blenden. Außerdem gibt es keine Handlungsmöglichkeit, mangels technischer Option: An/Aus wird geboten, Auf-/Abblenden nicht. Wieso sollte man also drüber nachdenken? Normale (prüfzeichengeschmückte) Fahrradbeleuchtung blendet eben nicht, Punkt.

Der rechtliche Hintergrund: Kraftfahrzeuge dürfen Fernlicht haben, für umweltfreundliche Fahrzeuge hingegen ist es in Deutschland verboten. Das Verbot ist nicht explizit, es kommt durch die Hintertür: Für Fahrräder zulässig sind nur nach der TA 23 geprüfte Scheinwerfer. Abblendscheinwerfer also, Fernlicht nix Prüfzeichen.

Wer nicht weit sehen kann und keinen Umschalter hat, braucht

über sein Licht nicht nachzudenken. Das ist halt da und leuchtet. Bei unkritischen oder sorglosen Zeitgenossen irgendwohin, etwa auf den Vorderreifen oder in die Baumkronen.

Anspruchsvollere Leute dagegen neigen dazu, ihre Abblendkrücke so einzustellen, dass sie möglichst weit sehen und auch interessante Gegenstände wie herunterhängende Äste oder Verkehrsschilder erkennen können (beides ist mit vorschriftsmäßig eingestelltem Fahrradlicht nicht möglich – Radfahrer haben offenbar immer vorsichtig und ortskundig zu sein). Oft ist das Leuchtfeld dann einen Tick zu hoch ausgerichtet. Was wegen des vorgeschriebenen „Abblend“-Leuchtfelds fatalerweise maximal blendet, weil ausgerechnet der hellste Teil etwa auf Augenhöhe zielt.

Selbst wenn sich der Abblendlicht-als-Fernlicht-Missbraucher der Blendwirkung bewusst ist: Es ist mühsam, die suboptimale Lampe ständig treffsicher ein winziges Stück vor- und zurückzuschwenken. Auch ich habe manchmal keine Lust dazu oder komme schlicht nicht rechtzeitig dran, weil die für diese Notlösung erforderliche Hand gerade mit Steuern, Schalten oder Bremsen beschäftigt ist.

Fernlicht für alle, bitte – auch für umweltfreundliche Fahrer!

Rainer Mai

Links zum Thema:

<http://fahrradzukunft.de/5/lichtketzereien/>
<http://fahrradzukunft.de/14/ueble-blender/>
http://adfc-frankfurt.de/Frankfurt_aktuell/FFA_Archiv/FFA_Archiv_alt/online/2006/2/2006221.htm
 Geballter Inhalt, dafür technisch sehr anspruchsvoll:
<http://fahrradzukunft.de/1/verkehrsschilder-nachts/>

Leser BRIEFE

„Frankfurt im Schneckentempo“, FFA 5/2012

In seinem lesenswerten Artikel über die schleppende Umsetzung der StVO-Novelle schreibt Bertram Giebeler im Zusammenhang mit dem „Abbauen“ von Radweg Schildern von der „zügigen Umsetzung des BVG-Urteils“ (sinngemäßes Zitat). Das ist ziemlich falsch.

Das Urteil vom November 2010, das Bertram meint, stammt nicht vom BVG (Bundesverfassungsgericht, Karlsruhe), sondern vom Bundesverwaltungsgericht (Leipzig, Abkürzung: BVerwG).

Ärgerlicher finde ich allerdings den inhaltlichen, politischen Fehler. Hier wird ein Gerücht der Autolobby unkritisch wiedergegeben, das nachweisbar schlicht falsch

ist: Die Gerichtsentscheidung habe eine neue Rechtslage geschaffen.

Richtig ist: Der Hauptgegenstand des Leipziger Urteils ist eine Regel in der Straßenverkehrsordnung (§ 45 Abs. 9 Satz 2 StVO), die dort seit 1997 drinsteht. Eine Regel aus dem letzten Jahrtausend. Die entscheidende Aussage des Gerichts war: Jawoll, die StVO gilt. Ignorieren gilt nicht. Also keine unerwartete kreative, sondern eine triviale Entscheidung, die nicht mal neu war: Leipzig hat nur das vorinstanzliche Urteil aus Bayern bestätigt. Korrekt muss es also heißen: Die Frankfurter Verwaltung bemüht sich, die Legalität ihrer Radweg Schilder nach

den (seit 1997) „neuen“ Vorschriften zu überprüfen. Die gaben übrigens eine Frist vor: Die Überprüfung musste bis zum Herbst 1998 abgeschlossen werden.

Hm, das klingt irgendwie doof: Man bemüht sich seit 15 Jahren – und das völlig ergebnislos. In Frankfurt jedenfalls. In anderen Großstädten gab es signifikante Fortschritte, weil engagierte Radfahrer, teils vom lokalen ADFC unterstützt, dort geklagt haben – also kämpften, statt hoffend abzuwarten und sich immer wieder für dumm verkaufen zu lassen. Das begann noch im letzten Jahrtausend, während Frankfurt (mich inbegriffen) noch schlummerte.

Die Moral von der Geschichte: Traue niemals nicht den hinhalten-

den Behauptungen irgendwelcher (z.B. beamteten) Interessenvertreter. Glaube ihnen nichts unbesehen. Und wer das geltende Recht durchsetzen will, muss halt was – eben das – tun, statt nur ergebnisfrei herumzujammern.

Das Leipziger Urteil ist umstandslos im Internet zu finden (siehe Link unten). Zum Verständnis genügt es, die erste Hälfte (fünf, sechs Textseiten) zu lesen. Was keine Raketenwissenschaft ist, weil es allgemeinverständlich formuliert ist.

BVerwG 3 C 42.09
www.bverwg.de/pdf/1345.pdf
 Allgemeinere Infos: www.pde-leuw.de/fahrrad/radwege.html

Rainer Mai

Leser BRIEFE

Die Situation an der Ecke Hansaallee/Miquelallee ist ein Beispiel für sehr schlechte Verkehrsplanung. Ich kenne die Stelle aus eigener Erfahrung, wenn ich auch nicht regelmäßig dort fahre.

Der Ruf nach technischen Lösungen (Abbiegeassistent) kann hier allerdings keine Priorität haben, da die Radwegführung an sich schon erhebliches Konfliktpotential in sich birgt. Es ist eine extrem gefährliche Unsitte, den ansonsten separat geführten Radverkehr gerade kurz vor der Kreuzung neben den Autoverkehr zu führen. Stattdessen wäre es ein einfaches gewesen, den Radweg schlicht und einfach geradeaus bis zur Fahrbahn zu führen und dort eine Fahrradampel zu installieren. Bei Rot wären FahrradfahrerInnen an dieser Stelle sehr gut für den wartenden Autoverkehr sichtbar und bei Grün wäre – durch den weit nach rechts versetzten Radweg – auch den abbiegenden AutofahrerInnen problemlos möglich, den Radweg auf direktem Wege, also ohne Verwendung des Außenspiegels und damit insbesondere ohne toten Winkel, komplett einzusehen.

Fehler sind nun einmal nicht nur menschlich sondern auch bei tech-

nischen Systemen unvermeidbar, daher muß umso mehr auf gutes Design in der Verkehrsführung geachtet werden. Den einzelnen Verkehrsteilnehmern muss es überhaupt erst einmal ermöglicht werden, durch Umsicht (Stichwort „Blickkontakt“) aufeinander Rücksicht nehmen zu können; technische Lösungen können immer nur ein Hilfsmittel bleiben.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch noch auf ein sehr schönes Video zum „niederländischen Kreuzungsdesign“ verwei-

sen, dass einige wichtige Punkte zur Radwegführung an Kreuzungen aufführt (<http://www.youtube.com/watch?v=FIApbxLz6pA>). Ich bin mir sicher, dass die Berücksichtigung dieser Empfehlungen zu einer Verringerung der Konfliktzahlen und damit auch Unfallzahlen führen wird; insbesondere ist eine Umsetzung der vorgeschlagenen Veränderungen ohne weiteres an allen Kreuzungen im Stadtgebiet möglich... Allein der Wille bei der Planung und Anlage muss vorhanden sein.

Ralf Th. Pietsch

„Schwerer Unfall mit Rechtsabbieger“, FFA 5/2012



Die Beschreibung der Gefahr- und Unfallstelle an der Kreuzung Hansa-/Miquelallee führt zu der Forderung nach elektronischen „Abbiegeassistenten“ für LKW. Der Autor scheint das für die Problemlösung zu halten. Diese Hoffnung kann ich nicht teilen.

Vor einigen Jahrzehnten hatten LKW noch eine minimalistische Sicherheitsausstattung: Rückspiegel links und rechts, sonst nichts. Im Lauf der Zeit hat man heftig aufgerüstet. Unterfahrschutz und ein immer umfangreicheres Zusatzspiegelkabinett sind Vorschrift und Realität.

Das Hauptargument für die Aufrüstung war immer, dass damit beim Abbiegen weniger Radfahrer umgefahren werden, bzw. (Unterfahrschutz) sie dabei weniger schwer verletzt werden. Die Erfolg ist aber bescheiden: Nach wie vor

werden viele Radfahrer von rechtsabbiegenden Lastern überrollt, was oft tödlich endet. Letztlich war die ganze Technikuberei ein großer Misserfolg.

Wird High-Tech nun diesmal, ausnahmsweise, endlich, wirklich helfen? Oder werden sich die aktuell propagierten „Abbiegeassistenten“ nur als ein weiteres lukratives Industriekonzept für Optimisten und Leichtgläubige entpuppen? Gute Frage. Keiner weiß das. Zweifel sind jedenfalls erlaubt.

Aber sind wir überhaupt auf solche Experimente mit unserer Gesundheit angewiesen? Eigentlich nicht, denn das Problem gibt es fast nur auf Radwegen. Dabei hat nicht etwa irgendein Radweg irgendeinen Mangel, sondern das Prinzip Radweg ist der Mangel.

Normalerweise wäre man nicht so leichtsinnig, sich als Gerade-

ausfahrer oder Linksabbieger rechts vom Rechtsabbieger einzuordnen. Damit schafft man eine unnötige Überkreuzung der Fahrlinien, die ein enormes Konfliktpotential schafft. Diese willkürliche Verknotung des umweltfreundlichen Verkehrs mit dem Rest widerspricht der Vernunft und der allgemeinen Verkehrspraxis: Benimm dich berechenbar. Ordne dich dort ein, wo du hinfährst.

Das eigentliche Problem ist also nicht der LKW, sondern die logikwidrige Verkehrsführung. Eine Abschaffung des Gefährdungskonzepts Radweg im Kreuzungsbereich wäre billiger und schneller umsetzbar als Fahrzeug-High-Tech. Und sie wäre wirksam – was man von der Um-das-Problem-Herumbasterei bisher (seit Jahrzehnten) nur erhofft.

Rainer Mai

Dass Kreuzungen so gestaltet werden sollten, dass alle Verkehrsteilnehmer diese möglichst gefahrlos überqueren können, wäre ja schon schön. Aber wichtiger als Baumaßnahmen scheint mir eine Informationskampagne zu sein, denn vielen Autofahrern ist überhaupt nicht klar, dass – z. B. – beim Rechtsabbiegen der Radweg rechts neben der Fahrbahn Vorfahrt hat. Die Notwendigkeit zu prüfen, ob da nebenan jemand per Fahrrad unterwegs ist, kommt vielen gar nicht in den Sinn. Diese Erfahrung mache ich täglich mit PKW-Fahrern, vor allem aber mit SUV-Chauffeuren, bei denen die schlechten Sichtverhältnisse zusätzlich als Begründung für die eigene Rücksichtslosigkeit herhalten müssen. Antwort einer SUV-Fahrerin, der ich kürzlich auf der Hanauer durch Notbremsung und gewagtem Ausweichmanöver entkommen konnte: „Warum soll ich denn bremsen, wenn ich Sie doch gar nicht gesehen habe?“

Reinhold T. Schöffel

Editorial, FFA 5/2012

Ich bin ein spontaner Leser der Zeitschrift „Frankfurt aktuell“. Glücklicherweise habe ich die Ausgabe 5 in meine Hände bekommen. Da wird endlich auch einmal die Kehrseite der „guten Radler“ angesprochen – auch wenn dies wahrscheinlich keiner hören möchte. Ich wohne in Bornheim und erlebe dieses Schauspiel der „Velos-on-the market“ jede Woche zweimal... Mit der Tendenz: es wird schlimmer. Die Rücksichts- und Gedankenlosigkeit mancher Radfahrer/innen sucht wirklich seinesgleichen! Ich möchte mich gar nicht weiter auf Inhalte versteifen. Ich möchte mich einfach nur kurz bedanken, dass jemand an die Besucher des Marktes (exemplarisch!) gedacht hat. Vielleicht spricht sich dieses Thema ja auch noch bis in Busse und Bahnen durch – nächstes Drama.

Alex Schulz

PS: Ich selbst bin auch mit Rad und Auto auf den Straßen unterwegs...



Storch mit Reiseradler, Anwohnerin und Hund in Rühstädt an der Elbe



„Schwarzer See“ (Flecken Zechlin bei Rheinsberg)

Fotos: Gerhard Bartsch

Von Brandenburg durch Brandenburg

1.111 km lang soll er sein, der Radfernweg „Tour Brandenburg“, und durchgängig gekennzeichnet durch einen fliegenden roten Adler. Das wollen wir nachprüfen, mein saarländischer Mitradler Gerhard und ich. Also treffen wir uns am 15. August 2012 in Brandenburg/Havel. Dorthin wollen wir auch wieder zurück nach einer Runde durch Brandenburg (das Bundesland).

Start ist, wie es sich gehört, in seiner Bett&Bike-Herberge, deren Wirt sowohl fahrradbegeistert als auch Musikant ist. Das berühmte Brandenburger Lied vom Barbier Fritze Bollmann, der beim Angeln in den Beetzsee fiel, muss jeder Radler nach dem Frühstück mit ihm singen. Wir entgehen dem nur, weil wir sehr früh aufbrechen: Das Schifferklavier lag schon im Frühstücksraum, nur war der Wirt noch im Bett.

Gerhard hat knallbunte Fahrradtaschen; die einzige Farbe, die an seinem Rad noch fehlt, ist Grün. Also schenke ich ihm einen grünen hr4-Sattelschutz, den mir der hessische ADFC massenhaft zugesandt hat.

Die ersten Kilometer werden sich als typisch fürs Land Brandenburg erweisen: schöne Wege in schattigem Wald in unmittelbarer Nähe von Seen oder Flüssen. (Nur ein freihändiger Radler mit Handy und Zigarette trübt das Bild vorübergehend.) Auf der Havelfähre in

„In Staub mit allen Feinden Brandenburgs!“
Prinz Friedrich von Homburg, V, 11
(Schlachtruf der Offiziere zum Ausklang des Stückes).
Heinrich von Kleist

Havelsee treffen wir Mutter und Tochter, die Pflaumen pflücken wollen. Aufkommender Regen hält Gerhard davon ab, sich ihnen anzuschließen. Über Rathenow nach Hohennauen. Der nächste Ort heißt Wassersuppe; also essen wir lieber schon vorher in Hohennauen. Bei Stölln ist vor vielen Jahren der Flugpionier Otto Lilienthal auf die Nase gefallen. Jetzt steht dort „Lady Agnes“ auf einer Wiese, ein Passagier-Jet, der in den letzten Tagen der DDR für immer gelandet ist. In Rhinow finden wir kein Bett, obwohl wir bürgermeisterliche Hilfe in Anspruch nehmen. Daher weiter nach Strodehne ins „Sonnenhaus“, das über 200 Jahre alt ist und gerade originalgetreu renoviert wird. Die Herbergsmutter empfiehlt Heilfasten, stößt bei uns aber nicht auf Gegenliebe, kein Wunder nach 110 km.

Weiter an der Havel nach Havelberg, wo ich, entgegen anfänglicher Behauptungen, doch schon einmal gewesen bin. Wir kommen bei Rühstädt an die Elbe. Einer der vielen Störche im Dorf lässt sich fast streicheln. Wir erreichen Wittenberge; da wir die Elbstrecke bis Lenzen kennen, wollen wir ein wenig mogeln und auf dem Gänseradweg di-

rekt nach Perleberg fahren. Vorher kommen wir zum Wochenmarkt in Wittenberge. Ein Stand bietet fast nur Tomaten an, die aber massenhaft. Ich will eine Tomate kaufen. Elisa (so heißt die Verkäuferin) besteht darauf, sie mir zu schenken. Eine einzige wiege ja nichts. Ich weise sie darauf hin, dass sie die Tomate gepflanzt, gegossen, gepflückt und hierher gebracht habe. Es hilft nicht: Elisa will kein Geld. Die Tomate ist ganz wunderbar. Ich mache lautstark Reklame dafür auf dem Marktplatz, Gerhard kauft daraufhin zwei. (Sein Pedal klickt, ein 15er-Schlüssel schafft Abhilfe.

In Kuhbier hätten wir – wie in Wassersuppe – ohnehin nichts getrunken

Das muss laut Gerhard unbedingt ins Protokoll.) Weiter nach Perleberg, Essen im „Deutschen Kaiser“, man gönnt sich ja sonst nichts. Vor Groß-Langerwisch ein Bahnübergang, von links plötzlich ein mehrfaches Getröte. Es erscheint ein roter Schienenbus aus den 50er Jahren, wie aus einem Museum. Wir halten staunend an. Plötzlich klappt ein Mann mit grimmieriger Miene sein Stativ zusam-

men, springt ins Auto und rast dem Schienenbus in Richtung Kuhbier hinterher. Wir haben ihm unabsichtlich sowohl Optik als auch Akustik seiner Aufnahme vermasselt. In Kuhbier hätten wir – wie in Wassersuppe – ohnehin nichts getrunken. In Pritzwalk lockt mich ein kleiner Hund ins Hotel „Birkenwäldchen“; er kläfft nur dann empört, wenn jemand vorbei- oder fortgeht. Man könnte stundenlang mit ihm Ball spielen, dazu habe ich aber nach 102 km nur begrenzt Lust.

Am folgenden Tag fahren wir nur 65 km bis Dorf Zechlin, da die Tourist-Info im Flecken Zechlin uns vor Zimmerknappheit in Rheinsberg und Fürstenberg warnt. Es ist schließlich Samstag, die Berliner seien alle auf Achse, in Sachsen und Sachsen-Anhalt seien noch Ferien, am schlimmsten aber: in Rheinsberg feiern 600 (sechshundert) Köche ihren Heiligen, den Laurentius. (Und wer kocht für uns?) Wir landen im Hotel „Waldeck“ direkt am Radweg. Gerhard äußert sich begeistert über die schönen Radwege im kühlen Wald, moniert jedoch aufquellende Baumwurzeln im Asphalt. Hier habe man vor zwanzig Jahren am falschen Ende gespart. Saarländer sparen eben immer am richtigen Ende! Zur Entlastung der wenigen Köche, die nicht in Rheinsberg sind, essen wir abends von einem fettigen Spanferkel auf einem Sommerfest wenige Meter vom Hotel entfernt. Eine Sängerin im



Wegweiser nach Kuhbier



Woher, wohin, wieviel?

nach Brandenburg

Pettycoat besingt, durchaus überzeugend, die 50er Jahre aus DDR-Sicht, allerdings mit West-Musik.

Wir fahren nach Rheinsberg, bewundern das Schloss von außen und landen dann in Fürstenberg im Biergarten am Schwedtsee. „Im Saarland ist es so heiß, dass die Leute im Keller schlafen“, erzählt Gerhard. Ein ehemaliger Förster antwortet: „Ich muss immer im Keller schlafen, sehen Sie doch meine Frau an.“ Die Frau lacht dazu.

In Fürstenberg bündeln sich auf zehn Kilometern die drei Radwege Tour Brandenburg, Havel-Radweg und Berlin-Kopenhagen: ein idealer Ort, um Reiseradler zu befragen. Direkt beim ehemaligen Konzentrationslager werden auch wir angehalten und befragt nach Woher, Wohin, Verkehrsmitteln, Übernachtungen, Geldausgaben pro Tag, Meinung über den Weg, etc., etc.. (Nur nach dem Warum fragt keiner, wir hätten auch keine Antwort gewusst.) Es ist sehr heiß, aber der Radweg verläuft in herrlich kühlem Wald, vorbei an Spitzenlandschaften an der Kloster ruine Himmelpfort und in Lychen. Auf der alten Bahnlinie verkehren jetzt Draisinen.

„Heute wird's noch mal heiß.“
„Wir fahren trotzdem Rad“.
„Aba nich ssu dolle, wa?“

Wir erreichen Templin/Uckermark nach 90 km. Unterkünfte sind rar. Wir wohnen für relativ viel Geld im Landsitz-Hotel, einer Kombinati-

on aus Altenheim, Wellness-Tempel und Hotel. Gerhards feine Nase riecht Urin, er spricht von Inkontinenz.

Das gute Frühstück versöhnt uns mit dem Preis. Ein Opa sagt zu mir: „Heute wird's noch mal heiß.“ „Wir müssen trotzdem Rad fahren“, sage ich. Antwort: „Aba nich ssu dolle, wa?“

Im Dorf Friedrichswalde habe ich Durst und gehe in eine Eisdiele, die, obwohl offen, noch nicht geöffnet sei, wie mir ein Mann erklärt. Er sei, obwohl Besitzer, nur das Faktotum. Als ich zu fragen wage, ob sich der Laden lohne, erfahre ich in kürzester Zeit alles: achtzehn Eissorten im Angebot; die Tochter betreibe den Laden; man sei an der Hauptstraße und weithin für Qualität bekannt, etc., etc.. In Chorin quält uns das Kopfsteinpflaster, wir lassen das Kloster aus und fahren zum historischen Bahnhof, wo wir unseren Durst erfolgreich mit Choriner Streuobstsaft bekämpfen. Das Schiffshebewerk in Niederfinow erreichen wir in der Mittagshitze. Die Essenspause nutze ich zum Umziehen: Ab jetzt fahre ich ohne Socken in Sandalen. Die Straße zwischen Liepe und Oderberg ist halbalpin, aber den steigungsfreien Umweg über Bralitz lehnen wir ab. Ab Oderberg wird der Himmel dunkelblau und droht mit Unwetter. Ich werde etwas nervös; Gerhard jedoch beharrt auf seinen Pflichten als Fotograf und will unbedingt an die Oder. Er bekommt was er will, obwohl das

letzte Wegstück miserabel ist. Wir fahren vor dem dunkelblauen Himmel her und haben kaum das Touristik-Büro in Bad Freienwalde erreicht, als es losgeht: Blitz, Donner, Sturm, Regen und Hagelkörner von bis zu zwei Zentimetern Durchmesser. Gut, dass die freundliche Dame im Büro lange Zeit wegen einer Unterkunft telefonieren muss. Später erfahren wir: Unsere Gastgeberin wollte die Vermietung an Radler vermeiden wegen des steilen Anstiegs (und weil sie nach zehnstündigem Arbeitstag in Seelow wenig Lust hatte, zwei Betten herzurichten). Wir beziehen Zimmer im Keller eines Bungalows. Zum Essen müssen wir steil hinunter ins Tal. Und das nach 100 km! Als wir wieder oben sind, ist die Wirtin so gerührt, dass sie darauf besteht, den Preis zu senken. (Ich glaube, Reiseradler wirken immer ein wenig bedürftig (siehe die Tomate in Wittenberge); denn wenn sie es nicht wären, hätten sie ja ein Auto.)

Ich glaube, Reiseradler wirken immer ein wenig bedürftig – sonst hätten sie ja ein Auto

Wir hinterlassen Trinkgeld wegen der gesenkten Preise. Nach dem Frühstück im Tal besichtigen wir während der Fahrt zahlreiche Gewitterschäden an Bäumen. In Wriezen gibt es um halb zehn das erste Bier an der Kalkofen-Brauerei. Gerhard freut sich über nummerierte gelbe Plastik-Enten aus einem Entenrennen. Es geht in die Berge über die Wasserscheide zwischen Oder und Spree. Um 12 Uhr sind wir nach 53 km in Strausberg und essen in der Nähe der kuriosen Fähre, die ihren Strom aus einer Oberleitung bezieht. Der Radweg direkt am Straussee ist sehr eng und an einer Stelle plötzlich durch ein Arbeitsfahrzeug versperrt. Ein älterer Mann vor uns ist dadurch verwirrt, will uns vorbeilassen, steigt zur Seeseite ab und stürzt samt Rad kopfüber in den See. Zusammen mit seiner Frau ziehen wir ihn samt Rad wieder heraus; er ist benommen, aber offenbar nicht weiter verletzt. Ab Rehfelde folgen wir nun dem Europaradweg R1 bis Erkner. In Wernsdorf letzter Halt mit sehr preiswerten Getränken, bis wir dann nach 98 km bei meiner Schwester in Eichwalde eintreffen.

Der nächste Tag dient der Besichtigung von Potsdam, Gerhard zuliebe, der noch nie dort war. Wir fahren samt Rädern mit der S-Bahn von Eichwalde hin und wieder zurück. Stadtrundfahrt von rund 25 km in Potsdam mit äußerlicher Besichtigung all dessen, was preußische Könige da in den brandenburgischen Sand gesetzt haben. Am Neuen Palais geraten wir ins Getümmel der Ausstellung zum 300. Geburtstag von Friedrich dem Großen.

Am nächsten Tag insgesamt 70 km von Eichwalde über Köpenick zum Europaweg R1, dann durch Berlin, den Grunewald und über die Glienicker Brücke nach Potsdam. Dabei passieren wir unter anderem die Eastside-Gallery mit ihren bemalten Resten der Mauer und das anarchische Treiben vor dem Brandenburger Tor. Die besten Bratkartoffeln der gesamten Tour gibt es in Nikolassee am Biker-Treff. In Potsdam können wir trotz Beschwörung aller preußischen Könige und Kaiser kein Bett für uns ergattern. Also müssen wir ein wenig mogeln, buchen via Bett&Bike zwei Einzelzimmer in Brandenburg und nehmen den Zug dorthin. Leider stürzt Gerhard beim Duschen und ramponiert seinen Rücken und auch ein wenig Tür und Rahmen. Wir rechnen hoch und erkennen, dass die 1.111 km Gesamtlänge der Tour Brandenburg wohl stimmen; den Rest müssen wir uns aber für später aufheben. Tschüss, roter Adler!

Rückfahrt mit der Eisenbahn mit Nahverkehrsticket und sieben- bis achtfachem Umsteigen. Gerhard kann wegen seines Sturzes sein Rad und Gepäck nicht mehr alleine heben. Er erklärt im Zug zwei Jugendlichen aus Berlin, die per Rad über die Alpen nach Bozen wollen, die Fahrradtauglichkeit aller Pässe in der Schweiz und in Österreich und erhält dafür die Zusage für Hilfe beim Umsteigen. In Erfurt müssen wir uns trennen. Zwei Jungs blockieren mit ihren angeschlossenen seltsamen Fahrrädern ohne Bremsen mein Rad, so dass ich nicht in Ffm-Süd, sondern erst im Hauptbahnhof aussteigen kann.

Man sieht: Radtouren sind voller Tücken bis zum Schluss!

Günther Gräning

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

Nachtfahrt nach Köln

Die legendäre Jecken-Tour von Darmstadt in die rheinische Metropole



Ganz normale Jecken, hier vor dem Start zur Fahrt nach Köln

Foto: Dieter Schopohl

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V.

- **Zweirad Ganzert GmbH**
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte
(siehe Anzeige Seite 14)
www.zweirad-ganzert.de
- **Radsporthaus Kriegelstein**
Am Bahnhof (FFM-Höchst)
(siehe Anzeige Seite 12)
www.radsporthaus-kriegelstein.de
- **Per Pedale**
Adalbertstraße 5
(siehe Anzeige Seite 11)
www.perpedale.de
- **Radschlag**
Hallgartenstraße 56
(siehe Anzeige Seite 11)
www.radschlag.de
- **Sondergeld**
Rödelheimer Straße 32
(Am Schönhof)
www.vespa-frankfurt.de
- **Storck oHG**
Alexanderstraße 2
www.fahrrad-storck.de
- **Fahrradhaus Wagner**
Woostraße 21
(siehe Anzeige Seite 26)
www.fahrradwagner.de
- **Internationaler Bund/
Bike Point**
Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de
- **Main Velo**
Alt-Harheim 27
(siehe Anzeige Seite 11)
www.mainvelo.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: Wehrhart Otto (wo), Brigitte Rebna (br),
Michael Samstag (ms), Peter Sauer (ps);
ADFC Main-Taunus: Holger Küst (hk), ADFC Hochtaunus: Stefan Pohl (sp)
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des
ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe und Beiträge zu kürzen.
Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Vertrieb: Elke Bauer e.bauer@web.de,
Sabine Mrugalla mrugalla.sabine@t-online.de, Wolfgang Pischel

Auflage: 3.700

Druck: Reha-Werkstatt Rödelheim, Frankfurt am Main

Redaktionsschluss für die Januar/Februar-Ausgabe 2013: 18.12.2012
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

Im Tourenprogramm des ADFC Darmstadt steht es so oder ähnlich schon seit Jahren: „Nicht am 11.11., aber für die Jecken gedacht, die bei Nacht und (fast) Vollmond 250 km nonstop von Darmstadt nach Köln fahren wollen. (...) Keine Rennveranstaltung, aber Ausdauer erforderlich, es wird ein Schnitt von 20 km/h angestrebt. In Köln erfrischen wir uns im Hallenbad und stärken uns am Frühstücksbuffet...“. Heinrich Göbel ist mitgefahren.

Am Samstag, den 7. Juli, war es wieder so weit. Im Trubel am Eisernen Steg fanden sich fünf Mutige ein (4 männliche, 1 weibliche), um sich auf das Abenteuer Nachtfahrt nach Köln einzulassen. Zügig ging es zuerst nach Darmstadt und dort zum Tegut, um ein letztes Mal an diesem Tag Kaffee und Kuchen zur Stärkung zu genießen. Am Treffpunkt Mozartturm in Darmstadts Innenstadt trafen nach und nach die anderen 18 Pedalritter ein. Um 17.30 Uhr ging's los, Tourenleiter Dieter Schopohl führte uns auf den gewohnten Pfaden (geteerte Radwege, schlecht geschotterte Pfade, Singletrails, überflutete Wege – das übliche Dilemma) zur Mainspitze zur ersten Rast. Von dort ging es dann in flotter Fahrt weiter nach Bingen, zum für uns letzten Eissalon vor Köln. Ab 22 Uhr hieß es dann „Licht an“.

Die nächste Rast fand gegen 24 Uhr an der Loreley statt. Hier wurden auf das Wohl eines Mitfahrers,

der in seinen Geburtstag hineinfuhr, zwei Flaschen magenfreundlicher Sekt geleert. Danach wurde die Fahrt wohlgestimmter fortgesetzt.

Hinter Boppard fiel der Tourenleiter unglücklicherweise mit Maschinenschaden aus. Es fanden sich jedoch umgehend zwei Mitfahrer, die uns mit Hilfe von GPS und Streckenkenntnis souverän weiter in Richtung Köln leiteten. Nach längerer Verschnaufpause am Deutschen Eck in Koblenz wurschtelten wir uns durch viele Baustellen nach Andernach. Auf den lange ersehnten Kaffee mussten wir hier leider verzichten, da die dafür vorgesehene Tankstelle noch längst nicht geöffnet war. Und das um 4.30 Uhr! Wo bleibt da der Sinn für gute Geschäfte mit Frühtouristen?

Zum Trost empfing uns Bonn gegen sieben Uhr mit Gewitter und Regen, der uns bis Köln erhalten blieb. Dort endete die Tour im Traditionslokal „Früh am Dom“ mit Kaffee, Rühr- oder Spiegelei und etlichen Gläsern Kölsch. Der Tacho zeigte 275 zurückgelegte Kilometer an.

Heimwärts ging's für einen Teil der Gruppe in den gewohnt überfüllten Sonntagszügen (mit Umstieg in Koblenz) nach Frankfurt. Ende der Tour dort um 16.30 Uhr am Hauptbahnhof.

Fazit: Für alle diejenigen sehr zu empfehlen, die mal eine etwas andere Herausforderung suchen (und keine Scheu vor Nachtfahrten haben).
Heinrich Göbel

England abseits der olympischen Spiele

England mit dem Rad? Dort regnet es doch nur! Das ist bei dem Linksverkehr mit Kindern ja viel zu gefährlich! Die engen Straßen ohne Ausweichmöglichkeit! So eingestimmt waren wir bestens auf den Urlaub vorbereitet, doch zum Glück kam es anders als befürchtet. Aber alles der Reihe nach...



Bevor wir per Fähre zur Insel gelangten, mussten wir erst einmal zum Fährhafen Rotterdam kommen. Das hatten wir uns gut ausgedacht: wir starten eine Stunde früher als notwendig, dann haben wir ausreichend Reserven. Na ja, als es im IC vom Frankfurter Hauptbahnhof nach Wuppertal in Mainz hieß, dass der Zug wegen eines Erdbebens rechtsrheinisch fahren müsse und deshalb 25 Minuten Verspätung bekommen würde, dachten wir uns noch nichts Böses – schließlich hatten wir in Wuppertal 40 Minuten Umsteigezeit. Die dann folgende Eskapade mit stellenweise Fortschritten im Meterbereich über mehrere Minuten aufgrund von Lokproblemen ließ die Verspätung bis Wuppertal zu 60 Minuten werden. Damit war natürlich der Anschlusszug weg. Die Fortsetzung bis Venlo verlief ohne Probleme, doch der Zug von Venlo über Rotterdam nach Den Haag fuhr auch nach planmäßiger Abfahrtszeit nicht ab. Stattdessen kam eine längliche Durchsage, aus der ich das Wort Polizei aufschnappte. Der daraufhin vorbeikommende Bahnbedienstete bestätigte: wegen eines Polizeieinsatzes ist die Strecke zwischen Eindhoven und Rotterdam gesperrt, wir müssten einen Umweg über Utrecht nehmen und weitere zwei Male umsteigen. Damit wäre die Fähre dann ohne Änderungen nicht mehr zu erreichen. Zum Glück wurde die Sperrung jedoch nach wenigen Minuten aufgehoben und wir konnten mit dem Zug nach Rotterdam fahren. Vom Rotterdamer

Hauptbahnhof ging es dann per Rad zum Fährhafen, eine 30 Kilometer lange Etappe auf Radverkehrsanlagen vom Feinsten: es macht richtig Spaß, durch einen Kreislauf zu fahren, wenn ein- und ausfahrende Kraftfahrzeuge auf die Radler warten müssen und dies auch tun. Die Radwege hatten eine durchweg sehr gute Qualität und führten bis direkt zum Fährterminal. Das war eine richtige Entschädigung für die Unbill der Anreise. Kaum waren wir an Bord, legte das Fährschiff ab mit dem Ziel Kingston upon Hull, von den Engländern nur als Hull bezeichnet.

Am nächsten Morgen zeigte der Blick aus der Kabine schon die englische Küste und nach einem schnellen Frühstück ging es mit den Rädern vor den Kraftfahrzeugen an Land. Für das vorne fahrende Kind gab es gleich den Hinweis: nicht rechts sondern links fahren! Die Ernüchterung über straßenbegleitende englische Radwege folgte auf dem Fuß: unzureichende Breiten und Wartepflicht an Seitenstraßen und manchmal auch Grundstücksausfahrten sorgten nicht für großen Fahrspaß. Doch zum Glück gibt es in England bei aufgestellten Schildern keine Radwegbenutzungspflicht wie hierzulande. Nach kurzer Strecke konnten wir die Stadt Hull verlassen, auf dem Lande wurden die Wege besser. Unsere erste schöne Kathedrale sahen wir in Beverley – in weitaus mehr Städten als in Deutschland sind die Städte nicht stark über die mittelalterlichen Begrenzungen hinausgewachsen und

in den meisten von uns besuchten Städten sind die Häuser nicht höher als zwei Stockwerke. So kann man noch heute die Wirkung der Kirchen erfahren, wenn sie unvermittelt mitten hinter einem Feld zu stehen scheinen. Ziel der ersten Etappe war die alte Römer- und Wikingerstadt York, wo noch heute viele Wortteile an in Schleswig-Holstein oder Skandinavien existierende Ortsnamen erinnern. So heißen die Stadttore *bar* nach dem entsprechenden dänischen Wort, viele Ortsnamen enden auf *-by*. Auch Wilhelm der Eroberer mit seinen Kriegen hat hier seine Spuren hinterlassen, nachdem er von Nordfrankreich kommend die lokalen Fürsten im Süden der Insel unterworfen hatte. Relikte aus dieser Zeit sollten uns noch häufiger im Verlauf des Urlaubs begegnen. Der zweite Tag in England war dann ganz der Besichtigung der Stadt York gewidmet, wo wir bei einem Rundgang auf der alten Stadtmauer die ausgedehnten Gärten bewunderten. Deutschen Sicherheitsverantwortlichen hätten sich dort die Nackenhaare gestäubt: auf der Innenseite der Mauer gibt es teilweise kein Gelände zur Absturzsicherung... Besonders interessant war auch der Besuch

Radtour entlang eines Kanals bei Ely. Unten: Wegweiser des nationalen Radverkehrsnetzes an historischem Laternenpfahl

Foto: Holger Küst

des Castle Museums, wo eine Geschäftsstraße des 19. Jahrhunderts überraschend lebensecht nachgebaut wurde. Zum Glück wurden wir in der Stadt von Geistern verschont – York soll die englische Stadt mit den meisten Gespenstern innerhalb der Stadtmauern sein. Vielleicht hat es uns gerettet, dass unser Quartier außerhalb der Stadtmauern lag...

Nach so viel Pflaster-Treterei sollte es am nächsten Tag in Richtung Lincoln weitergehen. Bis Selby hatten wir das Glück, auf einer ehemaligen Bahntrasse zu fahren, die im Rahmen des nationalen Radverkehrsnetzes (National Cycle Network) zu einem Radweg ausgebaut worden ist – wir flogen nur so dahin! Leider gab es von Selby nach Lincoln keine direkte Verbindung – und wir wollten weder zurück über Hull noch über die Industriestadt Sheffield fahren. Nach Kartenlage und einem Vorschlag von einem Routenfinder im Internet >>>





Kathedrale von Lincoln



Absolventen der Lincoln University im Ornat

➤➤ machten wir uns über kleine Straßen und Feldwege auf den Weg nach Scunthorpe. Leider machte an strategisch günstiger Stelle eine Baustelle neben einem Kanal einen dicken Strich durch unsere Rechnung: wir mussten einige Kilometer zurück fahren und – schlimmer noch – über eine vierspurige A-Road ohne Radweg nach Scunthorpe. Dabei muss man wissen, dass A-Roads unseren Bundesstraßen entsprechen und aufgrund des weniger stark ausgebauten Autobahnnetzes entsprechend befahren sind. Nach diesem Tag hieß die oberste Maßgabe der Routenwahl: keine A-Road fahren. Zu allem Überfluss gab es am Ende des Fahrtages auch noch einen Schauer, doch der schaffte eher die notwendige Abkühlung beim Erklimmen des Schlussanstiegs.

Tags darauf starteten wir nach einem reichhaltigem englischen Frühstück bei freundlichem Wetter auf kleinen Straßen in Richtung

Lincoln. Offensichtlich waren wir genau mit der richtigen Geschwindigkeit unterwegs, denn die heraufziehenden schwarzen Wolken zogen haarscharf vor uns vorbei. So hatten wir einen wunderschönen Blick auf Lincoln mit seiner beeindruckenden Kathedrale, die schemenhaft vor einem stahlblauen Himmel zu sehen war. Kurz vor Lincoln passierten wir einen Gedenkstein für die ehemaligen Flugfelder in Ostengland. An vielen Stellen sind Erinnerungen an Bomberkommandos zu sehen. Nach dieser Etappe stand ein Ruhetag in der schönen Kleinstadt an, die sehr schön am Durchstoß eines Flusses durch eine Hügelkette liegt. Besonders imposant und weithin sichtbar sind die unter Wilhelm dem Eroberer erbaute Festung und die Kathedrale. In Lincoln hatten wir das Glück, abends in der Stadt die Absolventen der lokalen Hochschule in ihrem Festornat zu sehen – es war der Tag der offiziell-

en Abschlussveranstaltung in der Kathedrale mit vielen schick angezogenen Gästen. Tags darauf konnten wir die mittelalterliche Baukunst an der Kathedrale ohne Absolventen ausgiebig betrachten, auch ein Besuch der Festung mit einem Exemplar der bis heute richtungsweisenden Magna Charta lohnte sich. Ein weiteres Glanzlicht der Stadt ist die seit dem Mittelalter bebaute High Bridge über den Fluss Witham.

Nach der Ruhepause in Lincoln ging es wieder auf einer nationalen Radroute gen Osten – herrlich gelegen zwischen einem Kanal und einem kleinen Fluss. Der Weg verläuft auf einer ehemaligen Bahntrasse. Der Wegesrand wurde von diversen Plastiken zum Thema Landschaft und Landwirtschaft gesäumt. Leider war die Wegoberfläche ein wenig rau und lenkte von der schönen Umgebung ab, die Wurzelaufbrüche taten ein Übriges. Bei einer Rast auf einer für

den Verkehr gesperrten Brücke konnten wir die Flugkünste von Eurofighter-Kampfflugzeugen des nahegelegenen Flugplatzes der Royal Air Force bewundern – und den damit verbundenen Lärm erfahren. Bald darauf kamen wir in Boston an, dem Namensgeber für die Großstadt in den USA. Wie üblich fanden wir nach kurzer Suche ein passendes Quartier.

Die nächste Etappe war die Umrundung des Wash nach King's Lynn – ein früheres Sumpfbereich, das jetzt zu den ertragreichsten landwirtschaftlich genutzten Gebieten in England zählt. Entsprechend reißen sich die Äcker aneinander. Da die Temperaturen um einige Grad angestiegen waren, konnten wir auch endlich die lange Kleidung gegen T-Shirts und Radlerhosen tauschen. Da machte das Radeln gleich noch mehr Spaß. Nach der Querung des Flusses Ouse kamen wir in die alte Hansestadt King's Lynn. Der Abend klang

Radverkehrslösungen in England



Durchfahrtsperre für breitere Fahrzeuge auf nationaler Radverkehrsrouten in King's Lynn



Durchfahrtmöglichkeit für Radler und Rettungskräfte in Cambridge



Fahrradförderung: steuerfreie Fahrräder für die Fahrt zur Arbeit



Queen's College in Cambridge

mit einem idyllischen Essen unter freiem Himmel an der Ouse mit Blick auf das auslaufende Wasser aus. Tags darauf stand eine Stippvisite beim Landsitz des Königshauses in Sandringham auf dem Programm. Entsprechend der Auskunft des Touristenbüros in King's Lynn ist der Park an dem Tag zu besichtigen – so lohnte sich der Ausflug. Zum Glück hatten wir nachgefragt – zwei Tage später war der Zugang zum Park gesperrt, da Mitglieder der königlichen Familie vor Ort waren. Die Anfahrtstrecke zum Landhaus – direkt an einer Route des nationalen Radverkehrsnetzes gelegen – wurde im letzten Abschnitt in einem Reiseführer als außergewöhnlich schön gerühmt. Neben einem Rundgang durch das Erdgeschoss des Landhauses und der Remise mit den königlichen Fahrzeugen (darunter auch zwei Fahrräder der Prinzen neben diversen Daimler-Modellen) stand natürlich ein ausgiebiger Spaziergang

durch den herrlichen Park des Schlosses auf dem Programm. Es boten sich viele tolle Ausblicke auf die englische Gartenbaukunst mit unterschiedlichen Blattformen und -farben nebeneinander, Wasserflächen und natürlich ausgedehntem englischen Rasen. Der herrlich blaue Himmel ließ den Tag zu einem tollen Erlebnis für die ganze Familie werden.

Das folgende Etappenziel war Ely, entsprechend folgten wir der Ouse gen Süden. Trotz der ebenen Fahrtroute wurde die Etappe mühsamer als erwartet – wir hatten den gesamten Tag kräftigen Gegenwind. Dies ist die Kehrseite der flachen Landschaft: als Radler ist man dem kräftigen Wind ohne Schutz ausgesetzt. Schon vor der Ankunft in Ely grüßte von weitem das Schiff der Fens – die auf einem Hügel im einstigen Marschland erbaute Kathedrale. Bis zur Landgewinnung durch den Einsatz von kräftigen, motorbetriebenen Pum-

pen war das ganze Land um die Insel Ely sumpfig. Die kontinuierliche Entwässerung bewirkt, dass ein Teil der Gegend zwischen King's Lynn und Ely unterhalb des Meeresspiegels liegt. Die Kathedrale von Ely mit einem umfangreichen, teils gut erhaltenen Klosterkomplex geht wie viele andere Kirchenbauten in Ostengland auf die Zeit von Wilhelm dem Eroberer zurück. In diesem seinerzeit von Sümpfen umgebenen Ort soll sich der letzte Engländer Hereward the Wake mit seinen Mannen befunden haben, der sich nicht unterwarf. Erst durch einen Verrat konnten die Truppen des Eroberers auch Ely bezwingen und hatten damit ganz England besiegt. Die Kirche weist als Besonderheit ein Oktogon aus Eichenholz in der Vierung auf, das nach dem Einsturz des alten Vierungsturms errichtet wurde. Eine Besichtigung lohnt sich hier sehr, denn dabei kommt man in 30 Metern Höhe in das Oktogon und kann die interessante Konstruktion aus mittelalterlichen Baumstämmen bestaunen, die bis zur viktorianischen Zeit völlig ohne Metallbolzen gehalten hat. Die 400 Tonnen Eichenstämmen für diesen Bau wurden aus ganz England zusammen gesucht; zum Wetterschutz ist das hölzerne Oktogon noch mit einigen Hundert Tonnen Blei abgedeckt. Das dämpft das mulmige Gefühl ein wenig, das einen beim Herumlaufen auf dem unebenen Dach des Oktogons bei herrlicher Fernsicht beschleicht.

Von Ely aus ging es weiter in Richtung Süden auf die alte und ehrwürdige Universitätsstadt Cambridge zu. Zunächst sahen wir beim Verlassen von Ely einen mit

zwei Dieselloks betriebenen Zug mit merkwürdigen Personenwaggons in Richtung Norden durchfahren, eine Lok hatte ein großes DB-Emblem, die andere eine Aufschrift „Diamond Jubilee“ – wieder daheim stellte sich heraus, das in diesem Zug möglicherweise ein Teil der königlichen Familie nach King's Lynn unterwegs war. Am Wegesrand liegt eines der ältesten Naturschutzgebiete unter der Obhut des National Trust, der Wicken Fen. Hier wurde seit dem Ende des 19. Jahrhunderts das sumpfige Gelände belassen wie es war. Entsprechend bietet sich hier eine Vielfalt an Pflanzen und Tieren, die anderswo durch die intensive Landwirtschaft stark zurückgedrängt wurden. Ein Rundgang war hier obligatorisch und auch wir konnten seltene Pflanzen und Tiere sehen. Natürlich leben in dem Gebiet auch die weniger geliebten Stechmücken und die meisten von uns wurden von den Quälgeistern traktiert. Nach dem Besuch mussten wir nicht mehr lange treten und erreichten die alte Römerstadt Cambridge. Schon bei der Fahrt zum Stadtzentrum wurde klar: hier fahren viele Leute mit dem Rad. Der Hintergrund ist einfach: die Universität verbietet allen Studenten im Umkreis von 10 Meilen, ein Auto zu besitzen. Vielleicht sollte man das hierzulande auch einführen... Die Universität in Cambridge ist anders aufgebaut als man es in Deutschland kennt: die Universität stellt die Fachinstitute, nimmt die Prüfungen ab und verleiht die Abschlüsse, doch die Studenten wohnen und lernen in den Colleges. Jedes der 31 Colleges ist wie ein kleines abge- ➤➤



Führung der Route 51 über die Parkplatzzufahrt zu einem Einkaufszentrum



Barriere für normale Fahrzeuge mit Durchlass und Führung für Busse und Radler



Durchfahrtmöglichkeit nur für Radler und Busse durch versenkbare und feste Poller

» schlossenes Areal für sich mit eigener College-Bibliothek, eigener Kirche, eigenen Unterkünften und eigenem Speisesaal. Manche Colleges haben in den Bibliotheken wahre Schätze, so ist im Trinity College eine Handschrift aus dem achten Jahrhundert zu sehen, ebenso das Hauptwerk von Isaak Newton, der an diesem College gewirkt hat. Je nach Stifter sind die Colleges unterschiedlich reichhaltig ausgestattet, am prächtigsten ist das King's College, doch auch viele andere Colleges und ihre Parkanlagen sind äußerst sehenswert. Sehr beliebt ist eine Kahntour auf dem Cam, bei der man viele Colleges von der Parkseite aus betrachten kann. Beim Besteigen des Turms der Universitätskirche war in der Führung eine Einführung in die Kunst des Wechselläutens inbegriffen. Dies ist eine in England verbreitete Art, Kirchenglocken in bestimmten Reihenfolgen zu läuten. Entsprechend der Bedeutung des Radverkehrs in der Stadt – nicht nur die Studenten fahren Rad – sind diverse Brücken eigens für den Rad- und Fußverkehr eingerichtet worden, um diesen Verkehr abseits von Hauptverkehrsstraßen zu führen.

Nach drei Nächten nahmen wir Abschied von Cambridge, um in Richtung Osten zur Küste zu gelangen. Zwischenetappe auf dieser Route war die nationale Pferdezucht National Stud in Newmarket,



Sandringham House mit See

Fotos: Holger Küst

gleich neben der dortigen bedeutenden Rennbahn. Im Gegensatz zur Praxis in Deutschland mit der künstlichen Befruchtung von Pferden setzt man dort weitgehend auf die natürliche Methode und reduziert auch die Nachkommen pro Jahr und Hengst auf 100, um eine ausreichende genetische Vielfalt zu erhalten. Leider ließ sich dieses Highlight für Pferde-Interessierte nicht über das nationale Radverkehrsnetz sondern nur über A-Roads erreichen, doch das Verkehrsaufkommen war überschaubar und nach kurzer Fahrtstrecke erreichten wir das Radverkehrsnetz wieder. Weiter ging es in leicht welligem Terrain bis Bury St. Edmunds, wo die Ruinen einer alten

Abtei malerisch in einen Park integriert sind. In dieser alten Stadt, deren großes Kloster unter Heinrich VIII zerstört wurde, hatten sich die Herzöge versammelt und einander Unterstützung geschworen, bevor sie 1215 Johann Ohneland die Magna Carta abtrotzten. Eindrucksvoll in Bury St. Edmunds der Bed & Breakfast-Betrieb in der 83, Whiting Street in einem mittelalterlichen Haus – besonders das Frühstück dort war sehr schön.

Die letzte größere Etappe an die Nordsee verlief über Stowmarket. Dort ließen wir beim Besuch des Museums of East Anglian Life dunkle Gewitterwolken passieren, während wir uns mit landwirtschaftlichem Gerät, kleinen Indust-

riebetrieben und Erzählungen zum Leben auf dem Lande die Zeit vertrieben. Wieder auf dem Rad ging es weiter nach Ipswich, wo wir am Ortsbeginn unter dem Vordach eines Supermarkts einen veritablen Gewitterguss mit Hagel vorbeiziehen ließen. Am nächsten Tag war ein freier Tag in Ipswich geplant, doch die Stadt erwies sich als nicht besonders sehenswert – die (auto-)verkehrsgerechte Gestaltung hatte einige Schneisen in die Stadt geschlagen und auch alte Bausubstanz war weitgehend beseitigt worden. Interessant waren hier viele alte Kirchen, die jedoch alle nicht besonders groß waren. Da heutzutage offensichtlich so viele Kirchengebäude nicht mehr

**Kinderräder
Jugendräder**



**Mountainbikes
Rennräder
Crossräder**



**Trekkingräder
Stadträder**



WINORA

HAIBIHE

STAIGER

VICTORIA

CONTOURA

**Exklusiver
Stützpunkt für:**

ride a smile. 
e.Bikes by Winora

SINUS

**E-Räder
Pedelects**



**Beratung
Service
Ersatzteile
Zubehör
Helme
Bekleidung**





**Waveboard "The Wave"
Das Original**



von **Sirel Sporting**

www.FahrradWagner.de

**Fahrradhaus
Wagner**

**Woogstr. 21
60431 Frankfurt-Ginnheim
Tel.: 069-95294844**

Öffnungszeiten:
Montag - Freitag:
9:00 - 12:00 & 15:00 - 18:30 Uhr
Mittwoch Nachmittag geschlossen
Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr



Viehgrütter zwischen zwei Weiden in der Nähe von Ely (Radroute 11)



Querungsmöglichkeit einer Bahnlinie bei Bury St. Edmunds

benötigt werden, finden sich in drei Kirchen jeweils das Fremdenverkehrsbüro, ein Café und ein Orchester. Insbesondere letzteres war durch die Akustik sehr spannend, wie wir beim Üben zweier Saxofonisten feststellen konnten. Ungewöhnlich an dieser Kirche war auch die Gestaltung der Außenfassade: hier war die ganze äußere Mauer mit halbierten, schwarzen Flintsteinen bedeckt, so dass die Kirche von außen bis auf die Mörtelfugen schwarz aussah.

Schließlich ging es am letzten Tag von Ipswich nach Harwich, wobei wir sicherheitshalber unsere Plätze auf der Fähre über die Flussmündung von Orwell und Stour reserviert hatten. Das war auch gut so, denn auf der Nusschale mit maximal 12 Fahrgästen war nicht viel Platz für Räder. Für Radler interessant war ein Spruch im umglasten Steuerstand: We hate Tandems... Nach ein paar Stunden Wartezeit konnten wir dann auf die

Fähre zurück nach Hoek van Holland fahren. Allerdings durften die 26 Reiseradler nicht als erste auf das Schiff, weil erst ein Zwischendeck mit Pkw gefüllt werden musste. So blieb ein wenig Zeit, sich mit anderen Radlern auszutauschen. Einige waren in London bei den Olympischen Spielen, andere in Cornwall unterwegs gewesen, wieder andere hatten große Touren ohne größere Halte gemacht. Dann werden auch Tagesetappen von 35 Kilometern verständlich, wenn die Steigung teils 20 Prozent übersteigt. Davon waren wir glücklicherweise verschont, es war sehr vorteilhaft gewesen, dass wir im Vorfeld den flachsten Bereich Englands für unsere Reise ausgesucht hatten. Das Radler-Aufkommen an der Fähre scheint sehr zu variieren – am Vortag wären 150 Radler an Bord gewesen, berichtete eine Angestellte der Fährlinie.

Nach einer kurzen Nacht ging es in Hoek van Holland schnell in

einen Zug zum Rotterdamer Hauptbahnhof, von dort wieder mit einem niederländischen Zug nach Amersfoort. Da wir mittlerweile ein eingespieltes Team waren, klappten Einstieg und Ausstieg auch schnell. Ab Amersfoort hatten wir Plätze in einem IC reserviert, entsprechend rechneten wir mit einem Steuerwagen. Doch der fehlte aus nicht nachvollziehbaren Gründen. So musste wieder schnell alles Gepäck vom Rad, die sechs Fahrräder der Radler wurden mit Erlaubnis des Schaffners auf Behindertenstellplatz, die zugehörige Toilette und den letzten Einstieg verteilt. So kamen wir wieder in die vertrauten deutschen Lande...

Insgesamt betrachtet war die Reise sehr reizvoll und kulturell interessant, auch wenn Ostengland von den Engländern gerne ignoriert wird. Es gibt hier fast keine Steigungen, lediglich der Wind kann bei ungünstiger Richtung sehr zermürend sein. Mit Unter-

künften (Bed & Breakfast oder einfache Hotels) hatten wir auch ohne Vorbestellung bis auf in Ely keine Probleme. Als Kartengrundlage haben wir Ordnance Survey Karten im Maßstab 1:50000 (Landranger Map) als Ergänzung zu OpenStreetMap Karten auf Computer und GPS-Gerät verwendet. Dieses war hilfreich, da die Routenführung an einigen Stellen über sogenannte Public Footpath-Strecken erfolgte und diese teilweise erst nach Vorarbeit mit einer Sense nutzbar gewesen wären. Die kommerzielle Karte erlaubte eine bessere Beurteilung der Wegequalität. In beiden Karten sind die weitgehend korrekten Streckenführungen des nationalen Radverkehrsnetzes eingetragen, eine Übersichtskarte des Netzes ist zu beziehen unter www.sustrans.org.uk/what-we-do/national-cycle-network, in einer kostenpflichtigen, aktuellen und einer kostenlosen, etwas veralteten Version. *Holger Küst*

Radverkehrslösungen in England



Kostenfreies Fahrradparkhaus mit Anlehnbügeln in Cambridge, mit Fahrradgeschäft



Route kreuzt Parkplatz mit Aufpflasterungen an den Querungen der Radroute durch Autos



Durchlass für Radler durch Stadtmauer bei gleichzeitiger Sperrung für den Kfz-Verkehr

Träume ...



Spannende Ausrüstungs- und Reisetipps von Globetrotter Experten zum Thema Fahrrad unter www.4-Seasons.TV/radreise

...leben.



DIE GRÖSSTE AUSWAHL FÜR MEHR RADREISE-SPASS.



Im Frankfurter Erlebnishaus von Globetrotter Ausrüstung finden Sie die größte Auswahl für Outdoor und Reise und die Expertise und Erfahrung von Globetrotter Experten, die selbst jede freie Minute am liebsten in der Natur verbringen. Lassen Sie sich bei uns auf neue Ideen bringen – ein Besuch im größten Erlebnishaus Frankfurts lohnt sich immer!

Globetrotter Experte **Marcus Mallebre**

VERANSTALTUNGSTIPP:

Abenteuer Kanada – Multivisionsshow von Thomas Sbampato
 7.800 Kilometer auf dem Trans Canada Highway trennen Kanadas Küsten. Dazwischen liegen die Metropolen, an deren Stadtrand sich die unendlichen Natur-Weiten ausbreiten, in die Thomas Sbampato eintaucht. Erleben Sie ein bildstarkes, informatives und humorvolles Porträt über ein Land, das wie kein zweites für Abenteuer, Weite und Natur steht.
 Termin: 15.11.2012 | Einlass: 20:15 Uhr | Beginn: 20:30 Uhr
 VVK € 8 | AK € 10 | Ort: Globetrotter Filiale Frankfurt

GLOBETROTTER AUSTRÜSTUNG
 Grusonstraße 2, 60314 Frankfurt
 Montag bis Freitag: 10:00–20:00 Uhr
 Samstag: 9:00–20:00 Uhr
 Telefon: 069 / 43 40 43, E-Mail: shop-frankfurt@globetrotter.de

Globetrotter.de
Ausrüstung

HAMBURG | BERLIN | DRESDEN | FRANKFURT | BONN | KÖLN | MÜNCHEN