



# FRANKFURT *aktuell*

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

## Frankfurt braucht mehr Umsteiger!

Für „Bike and Ride“ muss systematisch mehr getan werden!



STADT  VERKEHRSDEZERNAT  
FRANKFURT AM MAIN

# »LASS DICH SEHEN«

In Frankfurt sicher durch die dunkle Jahreszeit.

**F**rüher versagten immer dann, wenn es dunkel und nass wurde, die Seitenläufer-Dynamos. Das war für manchen eine Entschuldigung ohne Licht zu radeln, am besten noch mit winterlich trister schwarzer Kleidung, sodass Autofahrer bei nasser Windschutzscheibe gar nichts mehr von einem sehen können. Die Technik ist heute weiter. Nabendynamos laufen betriebssicher, Batte-

rielampen sind erlaubt, die neuen LEDs sogar sehr lichtstark. Es kann also jede/-r mit Licht fahren und sollte das auch tun. Wer nachrüsten muss, dem können wir die Marktübersicht zu Batterieleuchten in der neuesten Ausgabe von „Aktiv Radfahren“ (BVA-Verlag) empfehlen. Ansonsten haben so gut wie alle Frankfurter Fahrradhändler die einschlägigen Produkte im Angebot.

Die Stadt Frankfurt startet im November wieder die Kampagne „Lass dich sehen“ und hat dafür eine eigene Website kreiert: [www.lass-dich-sehen-frankfurt.de](http://www.lass-dich-sehen-frankfurt.de). Über diese Website ist auch ein neuer interessanter Videoclip zum Thema zu sehen, der auf einer Pressekonferenz am 3. November im Chinas-ki-Club vorgestellt wurde. Mal reinklicken, es lohnt sich!

Bertram Giebeler

# Editorial

Vor einigen Jahren wurden am Mainuferweg in Oberrad graue Pfosten aufgestellt, um Autofahrer von der Befahrung des Weges abzuhalten. Diese Pfosten waren leider bei Dunkelheit auch im Scheinwerferlicht kaum zu entdecken. Nach einem Hinweis auf diesen gefährlichen Zustand besserte das Grünflächenamt nach und versah die Pfosten mit Reflexstreifen.

In Offenbach wurde der Radverkehr wegen des Neubaus der Mainbrücke umgeleitet. Der Weg entlang des Mains verschwenkte nun mitten zwischen dunkelgrauen Pollern hindurch. Es dauerte nahezu ein Jahr, bis einige dieser nachts unsichtbaren Poller zwar nicht entfernt, aber durch besser sichtbare rot-weiß gestreifte Stangen ersetzt wurden.

Jetzt hat sich das Frankfurter Grünflächenamt die Führungsrolle bei den gefährlichen Eingriffen in

den Radverkehr zurück erobert: Nach Rodungsarbeiten von „Stadforst Frankfurt“ fand ein Leser unserer Zeitung die Brücke über die Autobahn durch ein rot-weißes Band versperrt. Fast hätte er das lose im Wind flatternde Warnband ignoriert, doch konnte er in letzter Sekunde einen stabilen Draht entdecken, der zusätzlich über die ganze Breite der Brücke gespannt war. Unser Leser war bei Tageslicht unterwegs. Nachts, denkt er erschrocken, wäre dieser dünne Draht auch im Scheinwerferkegel einer modernen Lichtanlage kaum zu erkennen gewesen und hätte ihn unweigerlich zu Fall gebracht.

Wir haben Verständnis dafür, wenn bei Rodungsarbeiten im Wald vorübergehend Wege gesperrt werden. Dass dort dann oftmals keine Umleitung ausgeschildert wird, nehmen wir schon fast schulterzuckend zur Kenntnis und drücken

uns irgendwie an den Sperrflächen vorbei. Keinerlei Verständnis aber haben wir für einen derart massiven Eingriff in den Radverkehr. Der Leser meint: „Wer diesen gemeingefährlichen Unsinn verzapft hat, gehört dringendst in eine Nachschulung geeigneten Inhalts!“. Dieser Ansicht schließen wir uns an.

Es gibt kaum Schöneres, als auf dem Arbeitsweg frische Waldluft atmen zu können, meint Georgios Kontos. Auch dieser Ansicht schließen wir uns an und empfehlen allen Lesern den Beitrag des regionalen Radverkehrsbeauftragten auf Seite 18. Denn nicht nur frische Luft beschäftigt Kontos, sondern viele andere Facetten des Radverkehrs – da tut sich Überraschendes auf.

Weniger überraschend: Weihnachten steht vor der Tür. Auch beim ADFC. Wir sehen uns hoffentlich bald in Bockenheim (Seite 8).

**Peter für das Redaktionsteam**



## Vorstand:

Ingolf Biehuse, Sigrid Hubert, Peter Mertens, Wehrhart Otto, Egon Schewitz, Anne Wehr, Eckehard Wolf

## Schatzmeister: Helmut Lingat

## ADFC Frankfurt am Main e.V. und Infoladen:

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

## Öffnungszeiten:

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

## Kontoverbindung:

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

DE69 5019 0000 0077 1119 48

## BIC (SWIFT-CODE)

FFVBDEFF

## Kontakte Arbeitsgruppen

### Redaktion FRANKFURT *aktuell*:

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

### 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:** Sigrid Hubert  
radreisemarkt@adfc-frankfurt.de

**Infoladengruppe:** Gisela Schill  
infoladen@adfc-frankfurt.de

## Stadtteilgruppen:

**Nord:** Sigrid Hubert

**Nordwest:** Petra Honermann

**West:** Klaus Konrad

## 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

### 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

### Sigrid Hubert

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

### Klaus Konrad

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

### 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 03222/34 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

### 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



Modern und vorbildlich: Bike+Ride-Platz am Bahnhof Rödelsheim

Fotos: Bertram Giebeler

# Da kann man das Auto stehen lassen:

## Fahren im „Umweltverbund“: clever und smart

Im Verkehrsplanerdeutsch nennt man sie häufig „Umweltverbund“ – die Kombination aus Fahrrad und Öffentlichem Nahverkehr. Clever kombiniert, kommt man so flink durch Stadt und Region, auch und gerade auf längeren Distanzen, die allein mit dem Rad zu bewältigen doch eine zu große Herausforderung wären. Wenn der Weg von zuhause zur nächsten Haltestelle eines schnellen Nahverkehrsmittels weit ist, oder auch von einer Haltestelle zum Ziel, etwa dem Arbeitsplatz, so rollt sich's mit dem Rad schneller hin. Das ganze macht natürlich nur Sinn, wenn das Fahrrad entweder mitgenommen werden kann oder sicher in der Nähe der Haltestelle abgestellt werden kann.

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist innerhalb des RMV außerhalb der Stoßzeiten erlaubt und generell kostenlos. Das ist schon mal eine gute Situation, die nicht in allen Verkehrsverbänden Deutschlands anzutreffen ist. Für den Alltagsradverkehr zu Stoßzeiten ist dies aber keine realistische Alternative. S- und U-Bahnen sind dann auch ohne Fahrräder proppevoll,

mehr Wagenkapazität haben die Verkehrsbetriebe dann auch nicht. Dann gehen allenfalls Falträder, wie z.B. das neu beworbene ADFC Hessen/RMV-Faltrad oder die beliebten Bromptons und Birdys. Diese sind aber nicht gerade preisgünstig und auch nicht jedermanns Geschmack.

## Hauptvariante: Abstellen an der Haltestelle

Den Mainstream im Umweltverbund bildet im Alltagsradverkehr das Prinzip *Abstellen an der Haltestelle*. Wie sieht es nun damit in Frankfurt aus? Im Amt 66a (Amt für Mobilitätsplanung) arbeitet man seit zwei Jahren an einem Konzept für *Bike+Ride*. Einen Output im Sinne einer systematischen Herangehensweise konnte bislang noch niemand so richtig feststellen. Versuchen wir mal, mit einer Bestandsaufnahme zu beginnen.

Nicht alle Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sind für *Bike+Ride* (B+R) wirklich wichtig. Das Verkehrsmittel muss schnell und in kurzem Takt fahren, sonst kann man auch gleich weiterradeln. Es geht also in erster Linie um Haltestellen von S- und U-Bahn und in einigen Fällen auch Straßen-

bahn, Bushaltestellen nur selten. Die Haltestelle muss einen Einzugsbereich haben, in dem es sich für viele Menschen zeitlich lohnt, Rad und Bahn zu kombinieren. In ganz zentralen Lagen mit hoher Haltestellendichte ist dies oft gar nicht der Fall. Wer beispielsweise an der U-Bahn-Haltestelle Schweizer Platz ein- oder aussteigt, hat es in der Regel so nah, dass zu Fuß gehen einfacher ist. Auf derselben Strecke (A-Strecke) sieht es im Norden, in Dornbusch und Eschersheim, schon anders aus.

## Wichtig für Bike+Ride sind grundsätzlich folgende Kategorien von Haltestellen:

- Auspendler-Bahnhöfe mit Regionalzugverkehr (Frankfurt hat 60.000 Auspendler!)
- stark frequentierte Knotenpunkte und Endhaltestellen der U- und Straßenbahn in Stadtteilen außerhalb des Alleenrings
- Tarifgrenzen-Stationen: Einpendler fahren aus nahen Umlandkommunen dorthin, um dann mit der günstigen Stadtgebiet-Jahreskarte weiterzufahren
- S- und U-Bahnstationen mit schwachen Bus-Zubringern in äußeren Stadtteilen

- Verteilerknoten von dicht getakteten Buslinien – oft gleichzeitig S-/U-Stationen

## Konkret in Frankfurt: wo muss das Bike+Ride-Angebot zur Verfügung stehen?

Fangen wir mit den Auspendler-Bahnhöfen an. Den Hauptbahnhof lassen wir gleich außen vor, die Abstellungssituation dort ist ein Sonder-Skandal, über den wir bald einen Extra-Beitrag machen müssen. Es gibt aber noch:

- Südbahnhof: hier gibt es deutlich zu wenig Abstellmöglichkeiten. Die an der Südseite sind immer voll, an der Nordseite nicht immer, aber dafür relativ weit vom Bahnhof entfernt
- Westbahnhof: hier wurde eine neue Abstellanlage installiert, die bestens frequentiert und bald wohl zu klein ist
- Höchst, insgesamt eher ein Einpendlerbahnhof: hier wird auf der nördlichen Seite massiv aufgerüstet. Das ist auch wichtig, weil die meisten potenziellen B+R-Kunden nördlich des Bahnhofs wohnen. Der südliche Vorplatz wird komplett umgebaut, es gibt Platzkonkurrenz verschiedener Nutzer – Taxis, Bus, PKW-



Nicht genug Abstellplätze in Heddernheim: Räder werden an jedes verfügbare Geländer angeschlossen

## Bike + Ride als Alternative

Parkplätze und eben auch Fahrradabstellplätze.

- Niederrad: hier in Richtung Flughafen/Rüsselsheim/Mainz zuzusteigen lohnt sich für Südfrankfurter.
- grundsätzlich haben alle S-Bahn-Stationen und die Haltestellen der U1-2-3-8-Strecke auch eine mögliche B+R-Funktion für Auspendler, denn sie bedienen starke Gewerbebezonen wie den Flughafen, Wiesbaden/Mainz, Eschborn, Bad Homburg, Bad Vilbel, Hanau, Mertonviertel, Campus Riedberg. Das reicht allemal für den Bedarf an 6-10 Abstellmöglichkeiten

Als **Endhaltestellen und Knotenpunkte** haben besondere Bedeutung und viel potentielle Kundschaft (Fußwege weit, Buszubringer nicht immer gut):

- Rödelheim, 3 S-Bahn-Linien. Dort wurde auf der Ostseite (und wird bald auf der Westseite) angemessen aufgerüstet
- Nordwestzentrum, U-Bahn, Busse. Teil der allgemeinen Fahrradmisere am NWZ
- Heddernheim, 4 U-Bahnen. Hier gibt es schon eine Menge, es reicht aber nicht, Fahrräder ste-

hen an allen Geländern. Leider wurde ein entsprechender Antrag kürzlich von der OBR-8-GroKo-Mehrheit abgelehnt.

- Preungesheim U5
- Gravensteiner Platz, Straba 18. Hier besteht ein gutes und großzügiges Angebot
- Hausen, U7
- Heerstraße, U6
- Ginnheim U1/U9, Straba 16
- Enkheim, U4/U7
- Rheinlandstraße, Straba 12/19
- Hugo-Junkers-Straße, Straßenbahn 11/12
- Riedberg und Campus Riedberg, U8/U9. An der Campus-Haltestelle, gleichzeitig auch Halt für das Stadtteilzentrum, ist das Angebot recht gut

**Das Bike+Ride-Kriterium (weite Fußwege, Buszubringer schwach, mit Rad kombiniertes Verkehrsmittel schnell, äußerer Stadtteil) gilt auch für die Stationen**

- Bonames U2/U9
- Kalbach U2/U9, P+R-Platz. Hier gibt es viele Abstellbügel, die VGF sollte das den Kalbäckern mal kommunizieren
- Friedberger Warte (Bus 30)
- Nied S1/S2
- Griesheim S1/S2

**Tarifgrenz-Stationen sind in Frankfurt, von Norden im Uhrzeigersinn:**

- Nieder-Eschbach, U2/U9
- Berkersheim, S6
- Bad Vilbel – Schneekoppenweg, Bus 30
- Mainkur Bf, Straba 11 / Regionalbahn
- Kaiserlei, S1/S2
- Stadtgrenze Offenbach, Straba 15/16
- Neu Isenburg Stadtgrenze, Straba 14
- Louisa, S3/S4
- Stadion, S7/S8/S9
- Unterschweinstiege, Bus 62 (für Schwanheimer, die am Flughafen arbeiten)
- Sindlingen, S1. Hier gibt es am P+R-Parkplatz eine relativ kleine überdachte Gruppe von Abstellbügel
- Zeilsheim, S2. Hier gibt es direkt vor der Station eine etwas größere überdachte Bügelgruppe als im benachbarten Sindlingen
- Liederbach Süd, K-Bahn. Hier gibt es allenfalls einige wenige Bügel im benachbarten Gewerbegebiet
- Sossenheim, Regionalbahn
- Eschborn-Süd, S3/S4.
- Niederursel U3/U8/U9. Die wenigen B+R-Plätze sind immer

voll. Noch dazu kommt der Abstellbedarf für das Ausflugslokal „Lahmer Esel“

Diese Stationen sind in ihrer potenziellen B+R-Bedeutung sehr unterschiedlich, einige haben wenig Bewohner rundum (Stadion), bei anderen ist die Bahnverbindung umständlich (Sossenheim) oder schwach frequentiert (Mainkur). Generell aber verdienen Zahlgrenz-Stationen immer eine besondere Beachtung.

### Was passiert derzeit in der lokalen Verkehrspolitik in Sachen B+R?

Wir wollen nicht pauschal behaupten, es hätte sich niemand jemals über B+R Gedanken gemacht. Es stehen an manchen Stationen die üblichen Bügel, und es gibt auch durchaus Beispiele großzügiger Abstell-Infrastruktur, wie etwa an der Ostseite des S-Bahnhofs Rödelheim – im Rahmen des allgemeinen Bahnhofsumbaus. Wir können jedoch nicht feststellen, dass von Seiten der Stadt planvoll und mit System, verbunden mit dem klaren Ziel einer Kapazitätserweiterung, an die Sache herangegangen wird. Es darf mit B+R-Maßnahmen nicht gewartet werden, bis ein Haltestellenumbau sowieso ansteht – etwa wegen der Barrierefreiheit – um dann ein paar Bügel mit unterzuschmuggeln. Auch die VGF könnte mehr unternehmen, sowohl baulich als auch kommunikativ. Immerhin wäre ein gutes Bike+Ride-Angebot auch ein ausgezeichnete verkäuferischer Hebel, um neue Zeitkartenkunden zu gewinnen.

### Radstation – eine Perspektive?

Dem Autor wird von Verkehrspolitikern oft angetragen, dass Frankfurt doch endlich eine Radstation haben müsse, wie etwa Münster oder Bremen. Sicherlich wäre eine Radstation etwas Feines, vor allem für Bahnpendler. Sie müsste dann aber am Hauptbahnhof stehen – und da beginnt das Problem! Rund um den Frankfurter Hauptbahnhof liegen Deutschlands wertvollste Grundstücke, die Bahn kann jeden Quadratmeter teuer vermieten. Eine Radstation aber ist großflächig und wirft nicht viel ab – im Gegenteil, die meisten Radstationen hierzulande werden von den Kommunen quersubventioniert. Mit der Bahn laufen derzeit Gespräche, eine Machbarkeitsstudie wird erstellt, wir hoffen auf einen >>>



Bike+Ride-Station am S-Bahnhalt Sindlingen



Bike+Ride-Station am S-Bahnhalt Zeilsheim

Fotos: Helmut Lingat

➤➤ Erfolg, aber der Ausgang ist ungewiss – die Bahn müsste von ihrem Profitziel im Immobiliengeschäft Abstriche machen.

Andere zentrale Standorte in der City erfüllen die Bahnpendler-Funktion nicht so. Sie wären dann eher ein Angebot für City-Einkäufer. Ob sie bedarfsgerecht platziert werden können, ist fraglich. Frankfurts City ist groß, wer an der Konstablerwache einkaufen will, stellt sein Fahrrad nicht in einer Radstation an der Hauptwache ab. Eine große zentrale Radstation könnte zum teuren Flop werden. In der City muss es viele dezentrale Abstellmöglichkeiten nah am Ziel geben, das ist wichtiger, und da muss die Stadt nachrüsten, etwa bei den

Umbauten der Zeil-Nebenstraßen.

Für richtig halten wir auf alle Fälle eine Machbarkeitsstudie für eine Radstation am Bahnhof Höchst, in Zusammenarbeit mit lokalen Fahrradhändlern. Die Bedeutung dieses Bahnhofs für den Fernverkehr ist vergleichbar mit der des Bahnhofs Hamburg-Bergedorf, an dem es eine neue und gut frequentierte Radstation gibt. Der große Bevölkerung-Einzugsbereich, die starke Pendlerfrequenz und das lebendige Geschäftsumfeld könnten eine Radstation wirtschaftlich tragen.

**Der ADFC kann aktiv helfen!**

Wir möchten der Stadt auf die Sprünge helfen, das Thema

Bike+Ride mit Plan und System anzupacken, um den Umweltverbund zu einem wirklichen Massenphänomen zu machen. Es gibt dazu natürlich Planungsunterlagen, es gibt mindestens eine zwei Jahre alte ausführliche „Bügel-Da-tei“ aus dem Radfahrbüro, auf Open Cycle Map sind Abstellmöglichkeiten verzeichnet, aber leider nicht vollständig, insbesondere bei ÖPNV-Stationen nicht (liebe Mapper unter unseren Lesern, bitte mal nachrüsten!). Die Verkehrs-AG des ADFC kann und wird von sich aus auch viele Informationen zusammentragen.

Aber: wozu macht der Frankfurter ADFC eine Mitgliederzeitung wie diese, die ihr gerade in den

Händen haltet? Natürlich um Euch und das politische Umfeld zu informieren, aber auch, um sie zu aktivieren! Daher unsere Bitte:

**Helft uns, der Stadt auf die Sprünge zu helfen!**

Wenn ihr öfter oder täglich an einer der im Artikel genannten Haltestellen vorbeifahrt oder sie gar als B+R-Umsteigestation nutzt, macht ein Foto von der Abstell-situation und schickt es ein an verkehr@adfc-frankfurt.de. Eine Bilddokumentation ist nämlich wichtig für den nächsten Schritt: konkrete Vorschläge zu erarbeiten, wie und wo an jeder einzelnen Station das Abstellangebot erweitert werden kann. *Bertram Giebeler*

**Kinderräder  
Jugendräder**



**Mountainbikes  
Rennräder  
Crossräder**



**Trekkingräder  
Stadträder**



**WINORA**

**HAIBIKE**

**STAIGER**

**VICTORIA**

**CONTOURA**

**Exklusiver  
Stützpunkt für:**

ride a smile.   
e.Bikes by Winora

**SINUS**

**E-Räder  
Pedelecs**



**Beratung  
Service  
Ersatzteile  
Zubehör  
Helme  
Bekleidung**






Waveboard "The Waver"  
Das Original  
von **Siegel Sporting**

[www.FahrradWagner.de](http://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



Bild 1: Ein Witz? Leider nicht: neue Radabstellanlage in Fechenheim



Bild 2: Vorderradklemmer vor Altenwohnanlage

Fotos: Bernhard Thomas

## „Aktiv älter werden“ mit Felgenkillern

Der Frankfurter Verband hat in der Bregenzer Straße 23 für mehrere Millionen Euro das Altenpflegeheim „Heinrich-Schleich-Haus“ neu gebaut und Mitte Juli 2014 bezogen. Neben den 18 vorhandenen Parkplätzen hat man doch großzügig den Raum eines Parkplatzes geopfert, um einige niedrige Fahrradparker, die nicht dem technischen Stand entsprechen, zu installieren (Bild 1). Diese Fahrradabstellanlage wird für die Beschäftigten, Angehörige der Bewohner und Gäste des noch nicht eröffneten Restaurants benötigt.

Die vom Frankfurter Verband aufgestellte Abstellanlage ist eine groteske Zumutung, die vor und nach jedem Fahrradgebrauch schwierige, zeitraubende, vor allem für ältere Menschen kaum zu bewältigende Abstellprozeduren verlangt.

Warum können Abstellanlagen des gemeinnützigen Frankfurter Verbandes, in dessen Programm

„Aktiv älter werden“ steht, nicht folgende fahrradfreundliche Bedingungen erfüllen:

- bequem und einfach benutzbar sein, sowie das Fahrrad gegen Beschädigungen schützen
- das Anschließen des Rahmens sowie des Vorder- oder Hinterrades mit einem kurzen Schloss ermöglichen
- das Umschlagen des Lenkers und das Wegrollen des Fahrrades verhindern, damit Fahrräder auch bei Seitenwind oder Belastung (z. B. Kindersitz), auch wenn sie noch nicht angeschlossen sind, stabil stehen
- Fahrräder mit verschiedenen Geometrien und Lenkerformen und -breiten aufnehmen können
- einen ausreichenden Abstand zwischen den Fahrrädern gewährleisten
- auf einem standfesten Untergrund (keine Grassteine) gebaut werden?

Die Verweigerung des Frankfurter Verbandes, sich aktiv am Quartiersmanagement in Fechenheim zu beteiligen, findet ihre Fortsetzung in den Vorderradklemmen vor der Altenwohnanlage in der Bregenzer Straße 17 (Bild 2).

Ebenfalls neu gebaut und im Juli 2014 eröffnet wurde in Fechenheim die ev. Kindertagesstätte „Mainstrolche“ in der Baumertstraße 81. Vor diesem Haus ist das Fahrrad zu Hause (Bild 3).

Bernhard Thomas



Bild 3: Vorbildliche Abstellanlage von den „Mainstrolchen“

### Vorschau RADREISEN 2015

alle Reisen inkl. Bahnfahrt, Gepäcktransport, Reiseleitung, Ü/F in guten Hotels, 50 bis 65 km pro Tag (Allgäu sportlich bis 80 km!)

<b>Mai</b> 13. - 18.05.	<b>FÜNF FLÜSSE - RADWEG</b>	Oberpfalz
<b>Juni</b> 17. - 24.06.	<b>RADRUNDE ALLGÄU</b>	In die schönsten Ecken
<b>Juli</b> 16. - 21.07.	<b>AN JAGST UND KOCHER</b>	Hohenloher Land
<b>August</b> 20. - 27.08.	<b>BERLIN und Umgebung</b>	per Rad entdecken
<b>September</b> 09. - 17.09.	<b>RÜGEN UND HIDDENSEE</b>	Insel-Rundfahrten

### ThedaTours

#### Rad- und Wanderreisen

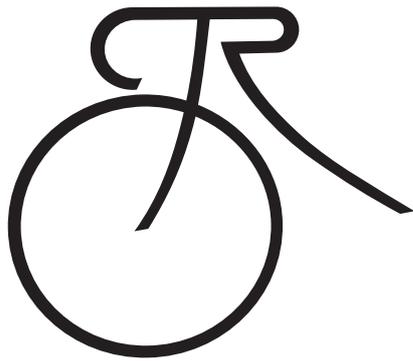
Theda Bunje, Eckenheimer Landstr. 471, 60435 Frankfurt  
Tel./Fax: 069 / 63 19 69 07 E-Mail: info@thedatours.de  
[www.thedatours.de](http://www.thedatours.de)

### Vorschau WANDERREISEN 2015

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

24. - 31.01.	<b>KLEINWALSERTAL</b>	Winterwanderungen
25.04. - 02.05.	<b>BAYERISCHER WALD</b>	Gläserner Steig
04. - 07.06.	<b>WESTERWALDSTEIG</b>	Etappen 1 - 4
04. / 05.07.	<b>VOGELSBERG</b>	Vulkanring Vogelsberg
01. - 08.08.	<b>KLEINWALSERTAL</b>	Wandern und Yoga
01. - 05.10.	<b>PFALZ</b>	Pfälzer Weinsteig, Etappen 5 - 10
17. / 18.10.	<b>LAHN</b>	Lahnwanderweg, 2 Etappen

### Und TAGESWANDERUNGEN



# radschlag

<b>Radschlag GmbH</b>	<b>Di. 11.00 – 19.00</b>
<b>Hallgartenstraße 56</b>	<b>Mi. 11.00 – 19.00</b>
<b>60389 Frankfurt am Main</b>	<b>Do. 12.00 – 20.00</b>
<b>Tel. 069 / 45 20 64</b>	<b>Fr. 11.00 – 19.00</b>
<b>Fax 069 / 45 32 84</b>	<b>Sa. 10.00 – 16.00</b>
	<b>Montag Ruhetag</b>

[www.radschlag.de](http://www.radschlag.de)  
[info@radschlag.de](mailto:info@radschlag.de)

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

Mitglieder und Förderer des ADFC sind herzlich eingeladen zu unserer Weihnachtsfeier am Donnerstag, 04.12.2014, 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). Wieder wird unser verkehrspolitischer Sprecher Bertram Giebeler die traditionelle Pixelschau vorstellen. Wer hierzu geeignete Fotos unserer Aktivitäten aus 2014 beisteuern möchte, sende sie bitte baldmöglichst per Mail (mit kurzer Info) an Bertram ([bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de](mailto:bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de)).

Bis zur Feier wünschen wir einen schönen und sicheren Fahrradherbst.  
*Für den Vorstand, Anne Wehr*



## INFOLADEN GESCHLOSSEN

**Weihnachtsferien der Geschäftsstelle:** Die Geschäftsstelle des ADFC Frankfurt am Main in der Fichardstraße 46 ist vom 1.12.2014 bis zum 12.1.2015 geschlossen.



**FAHRRÄDER ALLER ART**  
**MEISTERBETRIEB**  
**REPARATUREN · ERSATZTEILE**

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

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

[service@radsporthaus-kriegelstein.de](mailto:service@radsporthaus-kriegelstein.de)  
[www.radsporthaus-kriegelstein.de](http://www.radsporthaus-kriegelstein.de)

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



## Mitgliederversammlung 2015 des ADFC Frankfurt am Main e.V.

Der Vorstand lädt gemäß § 8 unserer Satzung alle Mitglieder zur Mitgliederversammlung 2015 ein. Die Versammlung findet statt am **Donnerstag, den 26.02.2015 um 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 02.02.2015 im Infoladen eingegangen sein.

### Vorgeschlagene Tagesordnung:

- 1) Begrüßung
- 2) Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollant/-in
- 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 Schatzmeisters 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 2015 des ADFC Hessen e.V.
- 15) Sonstiges

*Der Kreisvorstand*

## TERMINE

Di.	11.11.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Mi.	19.11.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	20.11.	N	Radlertreff im Norden
Mo.	24.11.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	28.11.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	01.12.	F	Foto-AG
Mi.	03.12.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Do.	04.12.	WF	Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt
Di.	09.12.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Mo.	15.12.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	17.12.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	18.12.	N	Radlertreff im Norden
Mo.	05.01.	F	Foto-AG
Mi.	07.01.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Mo.	12.01.	VS	Vorstandssitzung
Di.	13.01.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Do.	15.01.	N	Radlertreff im Norden
Mi.	21.01.	V	AG Verkehr Plenum
Fr.	30.01.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest

## TREFFPUNKTE

F	19.30	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
G	19.00	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
N	19.00	Treffpunkt zu erfragen unter gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00	Treffpunkt zu erfragen über Alfred Linder, Telefon 0176-29 37 87 14
R	19.00	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 Auskunft unter Telefon 069-46 59 06
V	19.30	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
VS	19.00	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
W	19.00	Zum Bären, Höchster Schlossplatz 8 S1, S2 „F-Höchst“, Straba 11 „Bolongaropalast“
WF	19.00	Bürgerhaus Bockenheim, Schwälmer Straße 28 S3-S6 „Westbahnhof“, U6/U7 „Leipziger Straße“

Codierungen werden in der Wilhelm-Epstein-Straße durchgeführt.  
Info: Alfred Linder, Tel. 0176-29 37 87 14. Aktuellen Termine unter:  
[www.adfc-hessen.de/codiertermine](http://www.adfc-hessen.de/codiertermine)

## REPARATUR-WORKSHOPS

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

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
22.11.	Paul Ruhnau	61 76 70
06.12.	Martin Schnabel	33 08 75 41
03.01.	Sabine Münzer	44 68 80
17.01.	Andreas Dammer	06074 / 69 82 007

Evtl. weitere Termine sind unter [www.adfc-frankfurt.de](http://www.adfc-frankfurt.de) zu erfahren.

## ERSATZRAD



Reifen defekt? Im Schilderwald von Bockenheim wird dir geholfen.

Foto: Jörg Hofmann

## VORTRAGSREIHE IM WINTER

Der ADFC Frankfurt bietet wieder eine Vortragsreihe in den Wintermonaten an. Die Vorträge finden im Saalbau Bockenheim, Schwälmer Straße 28, statt (U-Bahn 6/7 Leipziger Straße; S-Bahnlinien 3-6, Westbahnhof).

Dienstag, 18. November 2014, 19.30 Uhr

**GPS für Einsteiger – Elektronische Routenplanung**

Michael Bunkenburg

Dienstag, 20. Januar 2015, 19.30 Uhr

**Ab in die Toscana**

Rainer Schweickert

Dienstag, 10. Februar 2015, 19.30 Uhr

**Alpe-Adria-Radweg**

Rainer Griga

Dienstag, 10. März 2015, 19.30 Uhr

**Den Po hinab: Kultur zwischen Bergen und Meer**

Hans Dietmar Jäger

## GPS-WORKSHOP

Radfahrerinnen und Radfahrern, die Fragen und Probleme im Umgang mit ihrem eigenen GPS-Gerät haben, bietet die GPS-Gruppe wieder die Möglichkeit, kostengünstig Unterstützung in Anspruch zu nehmen. Der GPS-Workshop findet statt am

**Samstag, 29.11.2014, 15.00 bis 19.00 Uhr** im Infoladen des ADFC Frankfurt, Fichardstraße 46, Frankfurt am Main. Kosten: 20,- EUR. Da die Teilnehmerzahl begrenzt ist, ist eine verbindliche Anmeldung erforderlich: [wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de](mailto:wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de)

Bei der Anmeldung bitte Gerätetyp und Problemschwerpunkte nennen. Zum Workshop sollte jeder Teilnehmer sein eigenes GPS-Gerät, die zugehörige Software und möglichst einen Laptop mitbringen.



In jedem Falle kostengünstiger als RMV oder Auto: Mit dem E-Rad auf dem Weg zur Arbeit und zurück

Fotos: Holger Grebe

# Für neun Euro im Jahr ins Büro fahren

## Ein E-Bike für den Weg zur Arbeit ist unschlagbar preiswert

**Die Radverkehrsplaner in Rhein-Main sollten auch mal mit Holger Grebe sprechen. Der Fotograf aus Offenbach lässt seit einem Jahr sein Auto in der Garage stehen und fährt mit dem E-Bike zur Arbeit ins Frankfurter Ostend. Er kann ganz genau vorrechnen, wie beide Verkehrsmittel im Vergleich abschneiden in den Kategorien Kosten, Zeit, Service, Komfort und Nerven.**

**Die Kosten:** Rund um die Hanauer Landstraße gibt es keine freien Parkplätze. Also musste Grebe für den Stellplatz in der Tiefgarage an seinen Arbeitgeber monatlich 90 € zahlen. Mit den Benzinkosten für die 20 Kilometer, die er viermal in der Woche hin und zurück fuhr, kam er jährlich auf 1.500 Euro. Mit seinem E-Bike verbraucht er für 60 Akkuladungen im ganzen Jahr rund 30 Kilowattstunden. Dafür zahlt er mit seinem Ökostrom-Tarif 9 (neun) Euro. Und der Stellplatz in der Tiefgarage ist bei seinem Arbeitgeber kostenlos.

Für sein E-Bike hat Grebe im September vergangenen Jahres 1.999 Euro bezahlt. Es war „ganz nackt“ und brauchte noch Schutz-

bleche und Gepäckträger. Ein zweiter, leistungsstärkerer Akku kam dazu und Fahrradklammern für jedes Wetter – alles in allem wurden es 3.000 Euro als einmalige Anschaffung. Je nach Lebensdauer von Rad und Akku sind pro Jahr etwa 200 Euro Wertminderung zu veranschlagen.

Das Auto, auch wenn es jetzt viel weniger gefahren wird, kostet für Steuer, Versicherung, Reparaturen und Wertminderung unverändert mindestens 3.000.

Auch der öffentliche Nahverkehr kann Grebe kein attraktives Angebot machen. Die Tageskarte kostet 8,50 Euro, eine Jahreskarte stolze 1.260 Euro.

**Die Zeit:** Mit dem Auto braucht Grebe von seiner Wohnung am südwestlichen Stadtrand von Offenbach zur Arbeit „mindestens“ eine halbe Stunde. Irgendwo ist im Berufsverkehr immer ein Stau, entweder am Kaiserlei- oder Ratswegkreisel oder an beiden. Mit dem Rad schafft er die acht Kilometer für einen Weg in mäßigem Tempo in 25 Minuten und da gibt es keinen Stau. Mit dem RMV wäre er mit zweimaligem Umsteigen über eine Stunde unterwegs von Tür zu Tür.



Holger Grebe unterwegs in Richtung Ostend

**Der Service:** Wenn sein E-Bike mal was am Tretlager oder Motor hat, kann Grebes Händler das nicht selbst reparieren. Das Einschicken kann Wochen dauern. Ein Ersatzfahrzeug wie beim Autohändler gibt es nicht. Auch ist es im Sommer kaum möglich, einen Termin für eine Inspektion zu bekommen. „Beim Service müssen die Händler noch nachlegen, wenn das E-Bike zunehmend den Alltag bestimmt.“

**Der Komfort:** Das Wetter stört Grebe „überhaupt nicht. Regen-

jacke, Hose und Gamaschen habe ich immer dabei.“ Auch Schnee im Winter kann ihn mit seinem Mountain-Bike nicht schrecken. Aber er muss eben immer an seine Ausrüstung denken. „Beim Auto steige ich einfach ein, so wie ich bin.“

**Die Nerven:** Autofahren im Berufsverkehr findet Grebe stressig. Aber auch mit dem Rad ist es „teilweise nervig und riskant“. Bis runter zum Main bei Oberrad fährt er auf autofreien Wegen. Dort aber wird es eng und gefährlich zwischen Straßenbahnschienen und parkenden Autos. Auf dem schmalen Radweg neben der Gerbermühlstraße ist Überholen kaum möglich, und wenn Geisterradler entgegenkommen, erst recht nicht. Viel zu schmal ist auch der Radstreifen auf der neuen Osthafenbrücke. Und die Kreisel runter zur EZB sind schlicht lebensgefährlich gebaut worden, weil ausfahrende Lkw den Radweg nicht einsehen können.

**Das Endergebnis:** „Mit dem Auto war es mir einfach zu viel Geld und zu nervig im Stau. Ich fahre gern Fahrrad und jetzt komme ich entspannter zur Arbeit.“

Wehrhart Otto

# Elektro-Räder sind die Alternative im Nahverkehr

ADFC fordert ein „Netzwerk E-Bikes“

Während das Elektro-Auto trotz Milliarden-Subvention nicht aus der technischen Sackgasse herausfindet, bahnt sich heimlich, still und leise mit elektrisch unterstützten Fahrrädern eine Wende im innerstädtischen Verkehr an. Mit E-Bikes können Radler ganz locker die doppelte Strecke auf dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen schaffen und sie sparen dabei weit mehr als 1.000 Euro gegenüber Auto und Nahverkehr. Außerdem sind Lastenräder mit E-Antrieb eine Alternative zum rasant wachsenden Lieferverkehr mit Autos, die nicht nur die Radwege zuparken.

Für Frankfurt und Rhein-Main wäre es ein verkehrspolitischer Albtraum, wenn sich die stark anwachsende Bevölkerung wie bisher bewegen würde. Werktäglich fahren 325.000 Einpendler aus der Region nach Frankfurt. Umgekehrt pendeln fast 70.000 Frankfurter nach draußen. Zudem sind 165.000 Frankfurter als Binnenpendler mit Verkehrsmitteln unterwegs. Wenn es gelingt, einen nennenswerten Teil der autofahrenden Pendler zum Umsteigen auf E-Bikes zu bewegen, die sie umweltschonend, schnell und preiswert ans Ziel bringen, wäre viel gewonnen.

E-Bikes sind inzwischen technisch so ausgereift, dass sie vor dem Durchbruch als Massen-Verkehrsmittel stehen und mehr sind als eine Antriebsunterstützung für nicht mehr ganz so rüstige Senioren. Weitere Verbesserungen im



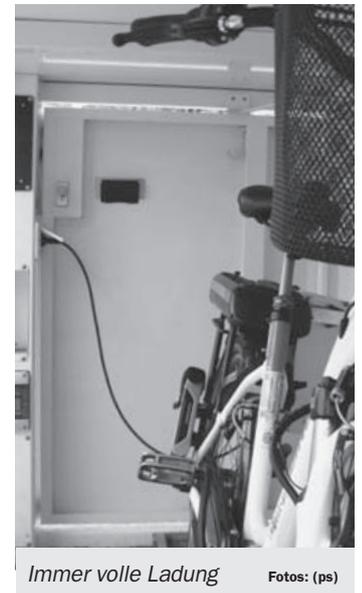
Komfort lassen große Stückzahlen und damit sinkende Preise erwarten. Zudem werden zahlreiche Spezialräder für den Transport von kleinen Lasten angeboten.

Frankfurt bietet ideale Voraussetzungen, um modellhaft die Zusammenarbeit aller Akteure zu erproben. Die Ausweitung des Radverkehrs ist politischer Konsens in der Stadt, ebenso die Positionierung als „green city“. In Frankfurt und der engeren Umgebung gibt es zahlreiche Hersteller, Verleiher und Händler, die Erfahrungen mit E-Bikes haben. Energieversorger und Verkehrsanbieter arbeiten schon an den Anforderungen für die nötige Infrastruktur. Unternehmen er-

proben bereits eigene Fahrrad-Flotten für Ihre Beschäftigten oder bieten E-Bikes als „Dienstfahrzeug“ an. Wissenschaftliche Institutionen in Rhein-Main können wertvolle Beiträge zum Radverkehr liefern.

In diesem Entwicklungsstadium sind Strukturen noch offen. Das ist der richtige Zeitpunkt, Ideen und Erfahrungen in einem „Netzwerk E-Bikes“ zusammenzuführen und daraus Handlungsempfehlungen und Standards zu entwickeln. Das Netzwerk erfordert nur Mittel für Arbeitstreffen und die Dokumentation der Ergebnisse.

Der ADFC Frankfurt erwägt, sich als neutrale Institution an diesem Netzwerk zu beteiligen/es zu moderieren, um alle Akteure rund um das E-Bike an einen Tisch zu bringen. Er verfügt über Kompetenz in der Frankfurter Radverkehrsplanung und bringt das Erfahrungswissen seiner Mitglieder und Aktiven ein. Er verfolgt keinerlei kom-



merzielle Interessen und ist dabei gleichzeitig unabhängig von politischen und administrativen Vorgaben. *Wehrhart Otto*

Radspport



Rennräder · Rahmen  
Radspportbekleidung  
Werkstattservice  
Ersatzteile  
Damen- und Herrenräder  
Kinderräder

Radspport 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

**PER PEDALE**  
Fahrräder für alle Lebenslagen

**E-Bikes** von Riese und Müller, Flyer, Stevens und Fahrradmanufaktur  
**Stadt, Trekking- und Tourenräder** von Idworx, Tout-Terrain, VeloTraum, Stevens, Fahrradmanufaktur, Gazelle und Maxcycles  
**Kindertransporträder** von Christiania, Bakfiets und Babboe  
**Kinderräder** von Puky, Falter, Kokua und Stevens  
**Rennräder und Mountainbikes** von Stevens und Idworx  
**Falträder** von Brompton und Riese und Müller

**Qualifizierte Beratung und Service**  
in unserer Meisterwerkstatt

[www.perpedale.de](http://www.perpedale.de)

PER PEDALE GMBH ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT



# Weltenbummler in Bad Vilbel angekommen

Aktivenporträt Johann Lischewski

**Wir konnten Johann im Jahr 2006 als neues ADFC-Mitglied begrüßen. 1949 in einem kleinen ostfriesischen Dorf geboren, zog er mit seinen Eltern im Alter von fünf Jahren nach Bochum. In den Ferien bei seiner Oma bot sich Johann die Möglichkeit, die Gegend mit dem Fahrrad zu erkunden. Auch heute hat der kleine Ort in der Nähe von Emden nur rund 300 Einwohner.**



Johann während seiner Wanderung auf dem Jakobsweg

Foto: Johann Lischewski

Kinderräder waren Mitte der 1950er Jahre rar, also tat es ein kleines Erwachsenenrad. Gangschaltungen waren noch Zukunftsmusik, und eine steife Brise ist an der Küste fast immer zu erwarten. So konnte Johann schon früh trainieren. Doch als die Ferien zu Ende waren, erlaubte ihm seine Mutter zu seinem Leidwesen nicht, in der Großstadt seine Fahrten mit einem Rad fortzusetzen.

Bochum war auch für die nächsten 40 Jahre Johanns Heimat. Doch dann zog es ihn berufsbedingt in die Nähe von Heidelberg, wo er in eine hübsche Wohnung mit Terrasse und schöner Bepflanzung einzog. Mit der Zeit empfand er jedoch die lange tägliche Fahrt zu seiner Arbeitsstelle nach Frankfurt mit öffentlichen Verkehrsmitteln mehr und mehr als mühsam. Johann sah sich in der Umgebung von Frankfurt um und wurde in Bad Vilbel an der Nidda fündig. Seine Frau Ingrid, mit der er seit 43 Jahren glücklich verheiratet ist, brauchte er nicht lange zu überzeugen. In Bad Vilbel ist für Johann

alles fußläufig zu erreichen, was er zum täglichen Leben braucht, und seit nunmehr neun Jahren fühlen sich beide recht wohl in der Brunnenstadt.

Johann ist Anfang 2013 in den Ruhestand gegangen. Radfahren, Laufen und die Lektüre von Reisebüchern sind seine Hobbys. Zwei Jahre lang werkelte er an der Planung einer Wanderung auf dem Jakobsweg und trainierte währenddessen im Vilbeler Wald mit Rucksack. Schon zuvor hatte er seit dem Jahr 2000 Marathonläufe absolviert – mehrere davon in Frankfurt, jeweils einen in New York (2002), London (2006) und Berlin (2010). Vor wenigen Monaten ist auch noch Boston hinzukommen. In Johanns Arbeitszimmer hängen die entsprechenden Auszeichnungen.

Anfang März 2013 war es soweit: Johann begann seine Wanderung auf dem Jakobsweg in Saint-Jean-Pied-de-Port. Täglich meldete er sich telefonisch bei seiner Frau. Sechs Wochen lang war er im spanischen Frühling fast immer alleine



Unser neuer Kassenwart – gewählt im März 2014

Foto: Marion Hohmann

hann auch, doch nach der anstrengenden Tour kehrte er gerne nach Hause zurück.

In Bad Vilbels Umgebung fährt Johann am liebsten mit seinem 27-Gang Rixe-Rad die Hohe Straße entlang. Von dieser alten Handelsstraße aus sind die Ausblicke besonders schön!

Als er noch berufstätig war, waren Zahlen und Computer Johanns tägliches Brot, und seine entsprechenden Fertigkeiten und Kenntnisse kann er nun im ADFC Bad Vilbel als Kassenwart gut nutzen. Mit seiner freundlichen und zupackenden Art hat er sich im Aktivenkreis schnell zu einem vertrauten Mitglied entwickelt, und im März 2014 wurde er in den Vorstand gewählt.

Johann und Ingrid reisen gerne und haben schon alle Kontinente besucht. Im vergangenen Sommer hat Johann in einigen Aufführungen der Bad Vilbeler Burgfestspiele mitgewirkt, und wenn er weiter so aktiv bleibt, werden wir ihn noch oft in unserer Kurstadt treffen!

Marion Hohmann

mit seinem elf Kilogramm schweren Rucksack unterwegs. Auf der Route galt es unter anderem, schneebedeckte Pässe zu Fuß zu überwinden. Wunderschöne Fotos zeugen von Johanns Tour durch die Natur. Nach über 900 Kilometern war das Ziel an der spanischen Atlantikküste erreicht. Der Ort „am Ende der Welt“ heißt Fisterra. Einige interessante Menschen traf Jo-

## Bad Vilbel begrüßt seine ortsunkundigen Gäste – zugegebenermaßen noch immer etwas halbherzig

Eine Heckenschere ist jetzt etwas seltener notwendig, um zuverlässig Bad Vilbel zu erreichen (siehe Ffa 5/2014, S. 9)

Fotos: Christian Martens





Unser mobiler Codiertrupp hat sich bei Continental Teves postiert

Fotos: Matthias Marcks

Frisch codiert am Fahrradständer

## Zu Gast bei Continental Teves in Rödelheim

### Bad Vilbeler Codierteam ist aktiv auch über die Stadtgrenzen hinaus

Als Mitglied des Bad Vilbeler ADFC-Codierteams und ganzjähriger Radpendler zu meinem Arbeitsort bei Conti in Frankfurt-Rödelheim habe ich vor einigen Wochen den potenziellen Codierbedarf bei uns in der Firma ermittelt. Einmal an einem schönen Sommertag die bei Conti abgestellten Fahrräder inspiziert, und siehe da: Von geschätzten 150 bis 200 Fahrrädern waren lediglich drei mit dem FEIN-Code versehen.

Da musste doch was zu machen sein! Also schlug ich unserem Codierteam vor, eine Codieraktion auf dem Firmengelände durchzuführen.

Das Interesse war vorhanden, und der nächste Schritt war die Organisation der Aktion über die Personalabteilung. Da ich in das hausinterne Projekt „Fahrradfreundlicher Standort“ eingebunden bin, hatte ich bereits die nötigen Kontakte. Eine Mail an alle ca. 3000 Mitarbeiter des Hauses erbrachte ein potenzielles Interesse von 70 Radler/-innen. Immerhin!

Also plante ich die Codierung von maximal 70 Rädern an zwei Tagen im Oktober. Verbindliche Anmeldung war Pflicht, ein Zeittakt von 15 Minuten schien mir realistisch zu sein. Wenn tatsächlich alle

70 Interessierten gekommen wären, hätten wir ziemlich lange Arbeitstage gehabt. Dass es allerdings von der Interessensbekundung bis hin zur verbindlichen Anmeldung etwas Schwund gibt, entspricht allen Erfahrungen und bestätigte sich auch in unserem Fall.

Letztlich meldeten sich 40 Kolleginnen und Kollegen an. Die erste Aktion fand am 17. Oktober statt, und unser Dreierteam, bestehend aus Klaus-Peter Armbrust, Johann Lischewski und mir, konnte am frühen Nachmittag 19 planmäßig codierte Fahrräder sowie zwei Neumitglieder im ADFC verbuchen.

Die restlichen Räder hatten wir für einen Folgetermin am 24. Oktober zur Codierung vorgesehen. Ob noch Kurzentschlossene, die sich die Aktion vorerst nur angeschaut hatten, hinzu kamen, war bis Redaktionsschluss nicht bekannt.

Matthias Marcks

#### ADFC Bad Vilbel e.V.

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

Dr. Joachim Brendel  
Tel. 0 61 01 / 12 73 43

[www.adfc-bad-vilbel.de](http://www.adfc-bad-vilbel.de)



Wiegand | Hartmann | Striether

Rechtsanwälte und Notare

Frankfurter Straße 35  
61118 Bad Vilbel  
Telefon (06101) 583860  
Telefax (06101) 12229  
[info@ranotwhs.de](mailto:info@ranotwhs.de)  
[www.ranotwhs.de](http://www.ranotwhs.de)

Wir beraten  
und betreuen Sie  
in folgenden  
Themenbereichen:

- Vorsorgevollmacht | Patientenverfügung
- Familienrecht | Erben und Vererben
- Mietrecht | Nachbarschaftsrecht
- Verkehrsunfallrecht | Strafrecht

Weitere Schwerpunkte finden Sie auf unserer Homepage

# Eschborn feiert Fahrrad-Schutzstreifen

In der Hauptstraße wurde ein guter erster Schritt getan, aber eine Fortführung ist unabdingbar

Am 26. September feierten Bürgermeister Geiger und Erster Stadtrat Ebert auf dem Festplatz in Eschborn mit zahlreichen Bürgern die Fertigstellung einer neuen Radverkehrsanlage entlang der Eschborner Hauptstraße. Auch die ADFC-Ortsgruppe freut sich sehr über diesen Erfolg, sagt aber: Ein guter erster Schritt – eine Fortführung ist allerdings unabdingbar und sicherlich auch machbar.

Es handelt sich dabei um eine innerorts beidseitig geführte Kombination von Rad-Schutzstreifen bzw. in einem Teilabschnitt freigegebenem Geh- und Radweg. Auf einer Länge von über einem Kilometer begleitet er die rund drei Kilometer lange Eschborner Hauptstraße, die sich vom Kreisel beim Blumenhaus im Eschborner Osten bis zum Sozialzentrum in Niederhöchststadt zieht.

Ein Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und kann von Kraftfahrzeugen im Bedarfsfall benutzt werden. Durch Weglassen der Markierung in der Fahrbahnmitte kann der Schutzstreifen auch bei einer Fahrbahnbreite von mindestens sieben Metern eingerichtet werden. Es sollte also kein Problem sein, ihn bis zur Kreuzung der Hauptstraße



Endlich ist der erste Schritt getan: Neuer Rad-Schutzstreifen entlang der Eschborner Hauptstraße

Foto: Gabriele Wittendorfer

mit der Steinbacher Straße weiter zu führen.

Aber auch an anderen Stellen im Stadtgebiet gibt es noch viel zu tun. Die derzeitige Verbindung entlang der Sossenheimer Straße ist in einem katastrophalen und hochgradig unsicheren Zustand und sollte umgehend entsprechend der StVO hergerichtet werden.

Im Gewerbegebiet Süd und im Camp Phönix Park wird mit reich-

licher Verspätung nun endlich auch Raum für Fahrradfahrer geplant. Mit einem neuen Fahrradvermiet-system soll der Anteil der Fahrradfahrer am Gesamtverkehr gesteigert werden, was hier hoffentlich zu einer spürbaren Entlastung führen wird.

Die Radverkehrsinitiative im Gewerbegebiet Süd wird allerdings aufgrund der hohen Verkehrsdichte ohne durchgängige Radfahrstreifen

nicht funktionieren – nur ganz hartgesottene Radfahrer stürzen sich hier zu Hauptverkehrszeiten per Pedale in den Kampf um den Verkehrsraum. Und benutzungspflichtige Zweirichtungs-Bordsteinradwege, die an einer Drückerampel im Nichts enden, werden den Anforderungen von Alltagsradfahrenden einfach nicht gerecht.

Auf der Agenda der AG Radverkehr stehen noch weitere für Alltagsradler wichtige Projekte, wie z. B. die Schaffung von sicheren Verbindungen für Radfahrer von Niederhöchststadt nach Steinbach, die Verbindung von Schwalbach nach Eschborn und die Umgestaltung der Kronberger Straße in Niederhöchststadt.

Damit das Projekt Hauptstraße kein Stückwerk bleibt und die weitere Umsetzung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahre 2003 weiterhin sukzessive fortgeführt werden kann, fordert die ADFC-Ortsgruppe, jetzt die notwendigen Mittel für den Radverkehr im Haushaltsplan 2015 vorzusehen.

Wir vom ADFC sagen DANKE für den ersten Kilometer Radschutzstreifen und freuen uns auf alle weiteren – gerne auch ohne neue Bepflanzungen und Bushaltestellen. Damit es einfach billiger wird!

Thomas Buch

## Umweltverträgliche Mobilität von unten?

**Sulzbach gewinnt bei 7. Wettbewerb des Bundesumweltministeriums in der Kategorie „Kommunaler Klimaschutz zum Mitmachen“**

Zunächst einmal: Glückwunsch und Danke an die Bürgermeisterin Renate Wolf, die dieses Thema auf ihre kommunalpolitische Agenda gehoben hat. Danke auch an Winfried Pohl und Andrea Weber, die im wahrsten Sinne des Wortes nachhaltig am Thema Radverkehr dran geblieben sind. Und Danke an die AG Radverkehr, wo neben einigen Sulzbacher/-innen auch der ADFC und der Regionalverband Rhein Main mitarbeiten.

Bürgerworkshops, ein Tag der verträglichen Mobilität, Volksrad-

fahren und Teilnahme am bundesweiten Stadtradeln konnten bisher nichts daran ändern, dass auffällig wenige Sulzbacherinnen und Sulzbacher das Alltagsradeln für sich entdeckt haben. Und das obwohl Sulzbach eine der wenigen MTK-Gemeinden ist, die keine nennenswerten Steigungen zu verzeichnen hat. Es gibt natürlich mit der L3266 (Königsteiner Straße) und der L3014 (Limesspange), der K801 (Sulzbacher Straße / Bahnstraße) und der K802 (Hauptstraße) vier Verkehrsachsen, die für Radfahrende wenig attraktiv sind, aber auch das ist in einem Ballungsraum nicht außergewöhnlich. Viele Wohngebiete mit durchgängigem Tempo 30 bieten Alternativen für

den Radverkehr.

Was muss also noch passieren, dass Sulzbacherinnen und Sulzbacher ihre Gemeinde per pedale erfahren? Es gibt nichts Gutes, außer man tut es!

In diesem Sinn können alle ADFC-Mitglieder aus Sulzbach mit anpacken. Und zwar indem sie (noch) mehr in ihrer Gemeinde mit dem Rad fahren und damit ein sichtbares Beispiel geben. Indem sie aktiv im Bekanntenkreis motivieren und helfen, z. B. wenn der beste Weg unbekannt ist (da hilft auch die vorhandene Radroutenbeschilderung) oder die eigene Unsicherheit überwunden werden muss. Und indem sie mich gerne ansprechen, wenn sie Ideen haben

für Aktionen, die Sulzbacher Bürgerinnen und Bürger auf ihr Rad bringen: gabriele.wittendorfer@adfc-mtk.de Gabriele Wittendorfer

### ADFC 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

# Man kann nicht genug kommunizieren...

**Bad Sodener Infostand bringt Verkehrswissen der Anwohner ans Licht**

Bei feinstem Spätsommerwetter fand am 28.9. der zweite verkaufsoffene Sonntag in Bad Soden statt. Viel hatte sich das Jahr über in Sachen Radverkehr getan, und wir wollten wissen, ob das bei den Leuten auch angekommen ist. Der örtliche Gewerbeverein spendierte einen Stand zentral in der Königsteiner Straße, und so wagten wir unser ganz besonderes Infostand-Experiment.

**Besonderheit 1:**

Faltstand in Messe-Leichtbauart, ausgeliehen vom Regionalverband RheinMain. Fazit: Super System und zur Nachahmung dringend zu empfehlen!

**Besonderheit 2:**

Es wurden keine Karten des Regionalparks ausgelegt, um das tumbe Absaugen von kostenlosem Kartenmaterial zu unterbinden und stattdessen qualifizierte Kontakte zu bekommen. Fazit: Geht prima und fördert außerdem den Verkauf des kostenpflichtigen Materials!

**Besonderheit 3:**

Drei mit ADFC-Westen ausgestattete Aktive sprachen die Vorbeikommenden an, um mit einem „Sodener Verkehrsquiz“ das Wissen um die Radverkehrs-Innovationen in der Stadt „zu testen“. Fazit: Durch den Aufhänger des „Tests“ kam bei den meisten Interviewten Neu-



Der etwas andere Infostand des ADFC Bad Soden weckte Neugierde bei den Besuchern

Foto: Gabriele Wittendorfer

gierde auf, so dass oft längere Gespräche zum Thema Radverkehr in der Stadt zustande kamen!

Das Desillusionierende dabei: Trotz massiver Kommunikation der Stadt in der wöchentlichen Stadtzeitung, die allen Haushalten in den Briefkasten geworfen wird, waren in 59 Interviews, an denen teilweise mehrere Personen beteiligt waren und ihr Wissen zusammen in die Waagschale werfen

konnten, nur 61% der Antworten richtig. Dabei ging es um geöffnete Einbahnstraßen, Radbügel, Fahrradparkhaus und Angebotsstreifen...

Ganz nebenbei haben die 9 Aktiven noch für den bundesweiten Radfahrklimatest geworben und 15 Räder codiert – Dog Scooter inklusive. So ist das beim ADFC – es gibt viel zu tun und immer Überraschungen! Gabriele Wittendorfer



## Weitersagen:

### Erster MTK Radler-Treff am 27. November

Im Main-Taunus-Kreis fahren immer mehr Menschen Rad. Grund genug, neben der einmal jährlichen ADFC Mitgliederversammlung weitere Gelegenheiten zu schaffen, bei denen sich die MTK Radler treffen und austauschen können.

Der erste Radler-Treff findet am Donnerstag, den 27. November 2014 ab 18.30 Uhr in Eppstein in der Gaststätte Wunderbar Weite Welt, direkt im Bahnhofsgebäude statt.

Jeder Radfahrer und jede Radfahrerin aus dem MTK sind bei uns willkommen, egal ob ADFC Mitglied oder nicht. Ob mit Mountainbike, Liege-, Elektro- oder Hollandrads unterwegs – Hauptsache Ihr fahrt gerne und regelmäßig. Und habt Lust, zusammen mit anderen das Thema Radfahren vorwärts zu bringen.

**Auskunft: Gabriele Wittendorfer, Tel. 06196-768 11 07**



# 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**

## Mitgliederversammlung 2015

ADFC-Kreisverband Hochtaunus e.V.

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

**Ort:** Bürgerhaus Kirdorf (Bistro im Untergeschoss),  
Stedter Weg 40, 61350 Bad Homburg

**Zeit:** Mittwoch, 18. Februar 2015, 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. Kassenprüfer
  - c. Delegierte zur Landesversammlung
12. Finanzplanung / Haushalt
13. Sammlung von Ideen zu Aktivitäten in 2015
14. Behandlung von Anträgen
15. 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 15.01.2015 an den Kreisvorstand.

## Mitgliederversammlung 2015

ADFC-Ortsgruppe Bad Homburg/Friedrichsdorf

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

**Zeit:** Mittwoch, 21. Januar 2015, 19.00 bis ca. 21.00 Uhr

### Vorschlag zur Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Wahl der Versammlungsleitung
3. Wahl der Schriftführung
4. Feststellung der Tagesordnung
5. Bericht der Vorstandsmitglieder
6. Bericht des Kassenführers
7. Bericht der Kassenprüfer
8. Kurze Berichte aus den Ortsgruppen
9. Aussprache
10. Beschlussfassung über die Entlastung des Kreisvorstands
11. Wahl des Ortsgruppenvorstands, der Kassenführung und der Kassenprüfung
12. Ausblick 2015
13. Sonstiges

Die Mitgliederversammlung tagt öffentlich, Gäste sind herzlich willkommen. Stimmberechtigt in der Versammlung sind alle Mitglieder der ADFC-Ortsgruppe.

## WEITERE TERMINE

### Kreisweite Radtourenplanung 2015 des ADFC Hochtaunus e.V.

Mittwoch, 19.11.2014, 19.00 Uhr, Bürgerhaus Kirdorf (Bistro im Untergeschoss), Stedter Weg 40, 61350 Bad Homburg

### Weihnachtsfeier des ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf

Mittwoch, 17.12.2014, 19.00 Uhr, Hotel Molitor, Rotlaufweg 31, 61350 Bad Homburg

# Lahn-Jugendradtour des ADFC Main-Taunus

**Zum zweiten Mal hat der ADFC Main-Taunus gemeinsam mit dem ADFC Frankfurt eine Jugendradtour angeboten, diesmal in der letzten Woche der Sommerferien. In diesem Jahr führte die Tour mit sechs Kindern und Jugendlichen flussabwärts entlang der Lahn von Marburg nach Limburg. Die Radtour hat allen viel Spaß gemacht. So erstaunt es nicht, dass schon erste Fragen nach einer Fortsetzung im nächsten Jahr gestellt wurden.**

Hier ein kurzer Reisebericht von der Tour: Kurz nachdem wir in Marburg losgefahren waren, gab es zehn Minuten später schon die erste Panne: Die Bremsen arbeiteten schwächer als gewohnt, es gab einen Auffahrunfall! Einer landete in den Brennesseln, der Andere unter seinem Fahrrad. Zum Glück wurde niemand ernsthaft verletzt. Nach einer halbstündigen Repara-

turaktion von verbogen Felgen, einem gebrochenen Schutzblech und einem verdrehten Lenker ging es durch das idyllische Lahntal nach Wetzlar. In der Innenstadt mit malerischen Fachwerkhäusern gab es ein Eis zur Stärkung. Ein Anstieg mit bis zu 20 Prozent Steigung war auf dem Weg zur Jugendherberge zu überwinden. Ganz getreu dem Motto: „Eine Jugendherberge ist entweder außerhalb des Orts, auf einem Berg oder beides!“ In diesem Fall war es beides. Zum Abschluss des Tages spielten wir draußen noch zwei Stunden ein Suchspiel. Lustig wurde es vor allem gegen 22 Uhr, als es richtig dunkel war.

Am zweiten Tag ging es weiter nach Weilburg. Nachdem wir ein ausgewogenes Frühstück gegessen hatten, fuhren wir wieder zur Lahn hinunter. Schon um 13.00 Uhr waren wir in Weilburg. Hier war der Weg zur Jugendherberge noch

steiler als in Wetzlar. Am Ziel angekommen unterschrieben wir selbst gestaltete T-Shirts für alle Teilnehmer. Im Anschluss besuchten wir den Schlossgarten und gingen schwimmen. Nach der Rückkehr zur Jugendherberge spielten wir Fußball. Mit viel Überzeugungsarbeit konnten wir einen Mitfahrer dazu zu bringen, seine Uhr um eine Stunde vorzustellen – er hatte am Folgetag Geburtstag.

Am nächsten Morgen weckten wir dann das Geburtstagskind mit einer Überraschung. Zunächst gingen wir auf der Lahn Paddeln, unter anderem durch den einzigen Schiffstunnel Deutschlands. Leider pendelte eines der beiden gemieteten Boote orientierungslos auf der Lahn umher, da sich die Ruderer nicht so ganz einig waren. Anschließend fuhren wir zur sehenswerten Kubacher Kristallhöhle, wo wir durch die beeindruckende Kristallhöhle geführt wurden.

Nach dem Essen von Geburtstagsmuffins ging es eine geniale Abfahrt zur Lahn hinab. Nach Rückkehr zur Jugendherberge wurden nach dem Abendessen einige Runden gespielt, bevor alle todmüde ins Bett fielen.

Am letzten Fahrtag fuhren wir durch das noch nebelige Lahntal, das wie ein verwünschtes Traumland aussah. Bei der Mittagspause in Runkel verspeisten wir die restlichen Vorräte und fuhren durch die wunderschöne Innenstadt weiter nach Limburg. Dort am Bahnhof angekommen gab es ein letztes Eis und wir fuhren mit dem Regionalzug zurück nach Frankfurt. Am Bahnhof erwarteten uns schon unsere Eltern, um die begeisterten, aber müden Kinder abzuholen. Es war eine wunderschöne Tour, die die Teilnehmer noch mehr zusammen geschweißt hat. Wir haben alle tolle Erfahrungen gemacht!

Ulrike + Holger Küst

# Wo bleiben die Visionen?

Im HOLM, dem „House of Logistics and Mobility“, fand am 25. September eine Tagung zum Thema „Mobilität 2100 – Dem Radverkehr gehört die Zukunft“ statt (siehe auch *Frankfurt aktuell* 5/2014, Seite 16). Die Position des Radverkehrs in zukünftigen Mobilitätskonzepten, Visionen und Ausblicke auf kommende Jahrzehnte sollten sich in den Vorträgen der Teilnehmer spiegeln.



Foto: Peter Sauer

Doch Visionen über eine rund 80 Jahre entfernte Zeit zu entwickeln, ist nicht einfach. Hätte man sich etwa vor 80 Jahren vorstellen können, dass unsere Städte in Zukunft gigantische Autoabstellplätze sein werden? Andererseits – hätte man vor 30 Jahren geglaubt, dass es im Frankfurt des Jahres 2014 möglich ist, zu fünf auf der mehrspurigen Mörfelder Landstraße radeln zu können, während Autofahrer ohne Hupen und Drängeln den Radlertrupp umkurven?

Bereits die Einladung zur Tagung erwies sich als wenig visionär: Bei den Anfahrtshinweisen wurde der Radverkehr komplett vergessen. Trotzdem kommen rund 80 Besucher ins HOLM, viele von ihnen als hartnäckige Radler zu erkennen, viele von Ihnen Aktive des ADFC. Dass vor dem schicken HOLM keine Abstellplätze für Velos zu finden sind (siehe Foto), kann solche Leute nicht schrecken.

Den Auftakt im Vortragsprogramm macht Burkhard Stork, Bundesgeschäftsführer des ADFC, und er zeigt, was er kann: furios saust er rund um die Welt, spricht über Verstädterung, über Landflucht, über wachsende Metropolen und die damit verbundenen zukünftigen Lebensmodelle. Im Jahre 2050 werden 75% der Menschheit in Städten wohnen, und in diesen Städten werden 3 Milliarden Menschen mehr leben als heute. An Beispielen aus Adelaide in Australien, aus Paris, Chicago, New York, Portland, aus China oder Indien führt er vor, wie sich die Städte verändern müssen, um für ihre Bewohner lebenswert und attraktiv zu

bleiben. Nicht die einseitige Förderung des Radverkehrs, so seine These, wird unser Lebensumfeld verbessern, sondern generell die Schaffung von mehr Platz zum Leben, für Fußgänger, für Radfahrer, weg von der einseitigen Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs. Dass in diesen Städten der Zukunft der Radverkehr eine viel stärkere Rolle spielen wird als heute, ergibt sich dann von selbst. „You cannot be for a startup, high-tech economy and not be pro-bike“ (eine moderne High-Tech-Wirtschaft ist ohne den Radverkehr gar nicht denkbar) wird Rahm Emanuel, Bürgermeister von Chicago, zitiert.

Joachim Hochstein, Leiter des Frankfurter Radfahrbüros, stellt die Arbeit seiner Institution vor. Er spricht von Erfolgen und von zukünftigen Planungen, verschweigt aber auch nicht, dass ohne finanzielle und personelle Grenzen mehr machbar wäre.

Jens Vogel, Verkehrsingenieur bei ivm – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (u. a. Betreiber des Hessischen Radroutenplaners) spricht sich für eine Stärkung des Intermodalen Verkehrs aus. Er arbeitet an einer Verbesserung der Verknüpfungspunkte zwischen allen Verkehrsträgern, egal ob Fußgänger, Radverkehr, Bahn und Bus oder Autoverkehr. Diese Entwicklung muss sich nicht auf den großstädtischen Raum beschränken, Vogel sieht auch im ländlichen Raum viele Potenziale für veränderte Mobilitätskonzepte. Fest macht er dies am Beispiel einer Schule im Wetteraukreis. Diese

Schule liegt genau zwischen den Wohnorten der Schüler, viele der Schüler können die Bildungsstätte nur mit mehrmaligem Umsteigen erreichen. Hier wäre eine Verbesserung der Situation (verminderte Fahrtzeiten, weniger Umstiege) möglich, wenn ein in der Nähe der Schule gelegener Bahnhof durch eine Radstrecke mit der Schule verbunden werden würde. Viele Schüler könnten zukünftig unkompliziert per Bahn anreisen und die 1,5 km vom Haltepunkt zur Schule per Rad überwinden.

„Die Umwelt gestalten“ ist das Thema von Georgios Kontos. Den Vortrag des regionalen Radverkehrsbeauftragten geben wir leicht gekürzt auf den folgenden Seiten wieder.

Dass heute in den allermeisten Haushalten die Wäsche nicht mehr mühevoll von Hand, sondern maschinell gewaschen wird, bringt Hannes Neupert von Extra Energy e.V. zu einem gewagten Vergleich. Etwas provokant und mit einem Hang zu „Witzschkeit“ stellt er das Fahrrad neben die Handwäsche und das Pedelec neben die Waschmaschine. Seine These: So wie heute kein Mensch mehr per Hand wäscht, sondern die Waschmaschine nutzt, so wird bald auch kein Mensch mehr Rad fahren, sondern sich elektrisch unterstützt fortbewegen. Als Vertreter diverser Interessenverbände der Elektrizitätswirtschaft unterschlägt er dabei, dass Radfahren (anders als Wäsche waschen) Spaß machen kann, auch ohne elektrische Unterstützung. Genau deswegen werden sicherlich auch noch viele Jahre

Menschen auf das Rad steigen – aus Spaß am Radfahren.

In der abschließenden Podiumsdiskussion blitzen nur selten visionäre Ideen auf. Claudia Grumann vom Hessischen Verkehrsministerium will „Runde Tische“ zum Thema Mobilität unterstützen und plädiert für eine stärkere Kooperation zwischen einzelnen Gemeinden, um größere Radverkehrsprojekte voranzutreiben. Sie sieht den Radverkehr eindeutig bei den Kommunen verortet. Hier stellt sich für den Berichterstatter die Frage, ob von einer Landesregierung mit grüner Beteiligung nicht mehr Engagement und „Vision“, auch auf Landesebene, erwartet werden kann.

Visionär erschien am ehesten noch Eckehard Moritz, Professor und Geschäftsführer einer „Innovationsmanufaktur“, der sich in einem elektrisch angetriebenen Sesselchen sitzen sieht, in seiner Wohnung und später auf dem Weg zum Bahnhof, um dort mit Sesselchen den Zug in die Ferne zu besteigen, wo ihn sein elektrisches Stühlchen zum Ziel rollen wird.

Die Vision, was wirklich im Jahre 2100 sein könnte, hat eine Zuhörerin aus dem Publikum. Im Jahr 2100, meint sie, ist der Meeresspiegel um drei Meter angestiegen. Deshalb haben alle Niederländer ihr Land verlassen und sind mit ihren Fahrrädern zu uns kommen – und deshalb fahren wir zukünftig sowieso alle Rad. *Peter Sauer*

Wer im Web nach „Fraport Regionalpark Open 2014“ sucht, findet alle Vorträge der Tagung als PDF-Dateien

# Gestaltet die Welt des Radverkehrs!

Das Fahrrad erlebt derzeit zweifelsfrei einen rasanten Aufstieg. Auf der Tagung der Regionalpark Open im letzten Jahr war Radverkehr kaum ein Thema – ein Jahr später ist er titelgebend und noch mehr: es gehört ihm schon die Zukunft. Das scheint mir ein gar zu kometenhafter Aufstieg zu sein. Ich will diesen Punkt noch einmal am Ende meines Beitrags aufgreifen.

Nicht nur wenn wir vom Radverkehr im Ballungsraum sprechen, müssen wir uns stets vor Augen halten, dass wir hier in einem polyzentristischen Ballungsraum leben. Im Gegensatz zum polyzentralen Raum wie Rhein-Ruhr sticht hier die Stadt Frankfurt als primus inter pares auch im Radverkehr besonders hervor. Ich habe vor einem Jahr angekündigt, alle 75 Mitgliedskommunen mit dem Rad bzw. mit Rad und Bahn zu besuchen und mir gemeinsam mit den dort für den Radverkehr Zuständigen ein Bild der Radverkehrssituation vor Ort zu machen. Einige Stimmen sagten, dafür brauche ich ja drei Jahre. Das ist korrekt, ich habe bisher 25 Kommunen geschafft und ein Jahr ist bereits vorüber. Was mir dabei als Offenbacher, der in Frankfurt arbeitet, gerade vor Ort stets vor Augen geführt wird: die Region ist im Radverkehr sehr heterogen aufgestellt und ausgestattet und weist demzufolge auch unterschiedliche Fragestellungen auf. Daher begrüße ich es sehr, dass das Lückenschlussprogramm der Stadt Frankfurt nicht an der Gemarkungsgrenze aufhört. Angeregt auch durch die umliegenden Kommunen unter Beteiligung des Regionalverbandes finden nun Gespräche statt, um notwendige und noch verbesserungswürdige Verbindungen gemeinsam anzupacken.

Welche Qualitäten bringt der Ballungsraum Frankfurt/RheinMain mit sich? Da ist eindeutig die räumliche Gliederung, die weitgehend flache und damit radfreundliche Topografie, die Freiraumstruktur

und die Gewässer – allen voran der Main, um nur die hervorstechendsten zu benennen. Dass nun der Mensch weit vor Beginn der Urbanisierung in Naturräume aktiv eingreift, sieht man (bzw. heute nicht mehr) z. B. an der massiven Korrektur des Oberrheins, aber auch in Frankfurt zu Zeiten Ernst Mays, der die Begradigung der Nidda nutzte und unter dem Motto „Städtebau ist Landschaftssteigerung“ mit dem darauf folgenden Bau der Römerstadt eine neue, aber nicht mehr ganz so natürliche Qualität schuf.

Und hier setzt Gestaltung (durch Kultivierung) ein, die der Mensch ständig vornimmt. Wir nutzen die vorhandenen Qualitäten und gestalten unsere Mainufer, wir gestalten den öffentlichen Raum, wir gestalten den Regionalpark Rhein-Main. Aber gestalten wir den Verkehr (der ja nun Mobilität heißt) im Ballungsraum? Verkehr wird meist nur gelenkt, noch krasser: „er wird abgewickelt“. Noch einmal: Das Thema Gestaltung im Sinne eines ästhetischen Anspruchs an unsere Umwelt ist mir auch in der Welt des Radverkehrs ein wichtiges.

Bilden wir eine Klammer um alle diese zuvor genannten Qualitäten, so könnte man dies für den Ballungsraum mit einem einzigen Begriff ausdrücken: Nähe. Und jetzt sind wir tatsächlich beim Radverkehr im Ballungsraum angelangt. Dieser Ballungsraum ist geprägt von Nähe. Ideal für Fuß- und Radverkehr, ideal auch für ÖPNV und, vor allem, ideal für alles gemeinsam, also den intermodalen Ver-

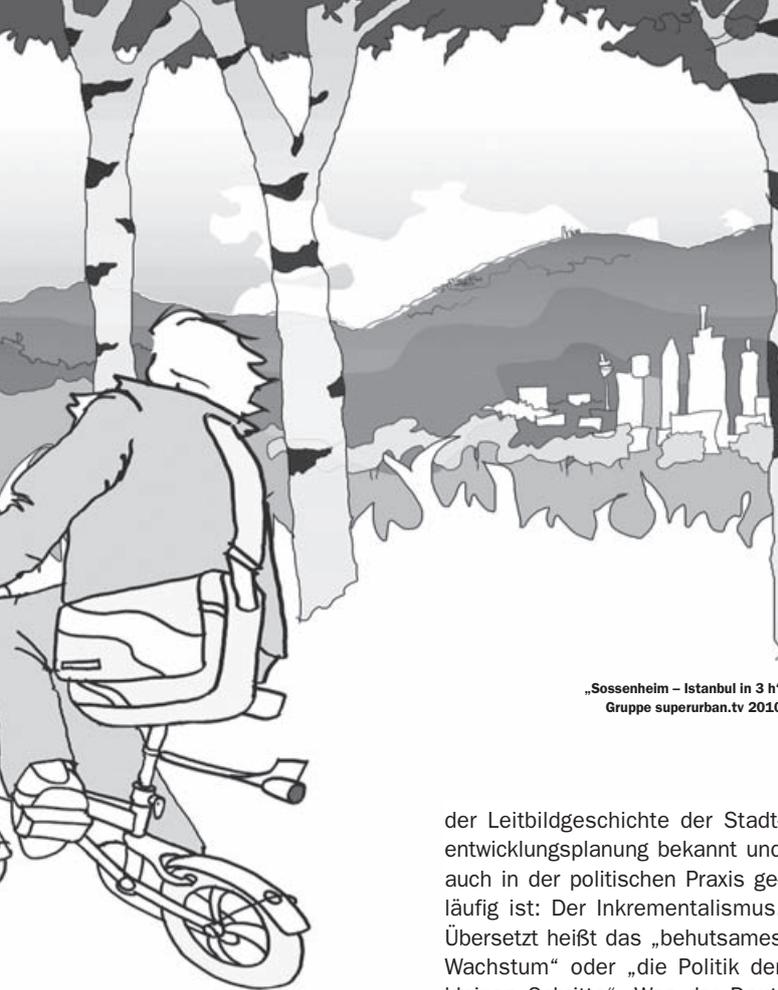
bund. Und der muss gestaltet werden! Intermodalität ist nicht nur gut zu organisieren und muss gut funktionieren, sie hat meiner Meinung nach auch gut auszusehen.

Ich bin der Überzeugung, dass der Mensch durch gute Gestaltung (unterbewusst) erzogen werden kann. Ich will diese Provokation an einem Beispiel erläutern: alte versus neue S-Bahnen. Ich wohne in Offenbach direkt am Wilhelmsplatz, meine Radstrecke zur Arbeit beträgt 12,5 km zum Frankfurter Hauptbahnhof. Ich nutze häufig die S-Bahn, am liebsten aber beides. In den alten S-Bahnen kommt es häufig zu Konflikten, wenn Radfahrer ihre Räder in den dafür gekennzeichneten Bereichen abstellen wollen und diese Plätze bereits durch Personen im wahrsten Sinne des Wortes besetzt sind. Die neuen S-Bahnen machen mit der Gestaltung des Mehrzweckraumes von Anfang an klar, wo Räder abgestellt werden können und wo nicht, wo Menschen sitzen können und wo nicht. In diesem Punkt gibt es keine Konflikte mehr. Ein separiertes Fahrradabteil wird es aufgrund des rasanten Anstiegs des Radverkehrs auch irgendwann geben. Denn Fahrradmobilität ist keine Mode. Denn was modisch ist, geht ohne Wirkung vorüber.

Im Folgenden will ich nun beispielhaft erläutern, wie der Regionalverband für die Förderung des Radverkehrs arbeitet und gleichzeitig herausstellen, welche neuen Herausforderungen damit verbunden sind. Zum einen haben wir mit der Darstellung der überregionalen

Radrouten im Regionalen Flächennutzungsplan ein gutes Instrument an der Hand, welches derzeit im Zuge der Fortentwicklung des Planes auch aktualisiert wird. Nun gibt es den Regionalen Flächennutzungsplan unter anderem deswegen, weil man erkannt hat, dass wir in der Region insbesondere den regionalen Einzelhandel auf der grünen Wiese steuern müssen – zur Stärkung und Intakthaltung unserer Innenstädte. Selbstkritisch fällt mir dabei auf: Wir steuern ganze Sortimente im Einzelhandelskonzept, aber wo findet der Verkehr dort Eingang? Oder gar der Radverkehr? Er spielt im Einkauf – und das ist eben auch ein wichtiger Teil des Alltagsradelns hier in der Region – bisher überhaupt keine Rolle.

Ein Beispiel: Main-Taunus-Zentrum in Sulzbach. Ich arbeite gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen aus der Verwaltung und engagierten Bürgern in der Radfahrgruppe als Teil des Programms „Verträgliche Mobilität für Sulzbach“ mit. Wir haben uns u. a. vorgenommen, das Thema Radverkehr am und zum Main-Taunus-Zentrum bei der Geschäftsführung dort weiter zu etablieren. Ich beobachte das sehr genau, denn aus regionaler Sicht soll der Prozess kein Einzelfall bleiben. Das MTZ verfügt über 4.500 Parkplätze. Bei dem Treffen mit der Geschäftsleitung vor Ort, das offen und freundlich verlief, wurde verkündet, dass man gerade die Anzahl der Radab-



„Sossenheim – Istanbul in 3 h“  
Gruppe superurban.tv 2010

stellplätze fast verdoppelt habe, von 70 auf nunmehr 137. Doch sagt die Quantität rein gar nichts über die Qualität aus – bis heute sind nicht wenige der Radabstellplätze mit dem Rad gar nicht zu erreichen. Wenn ich dann argumentiere: Eigentlich müssten doch (gemessen an allen vorhandenen Parkplätzen) 15-20% Radabstellplätze installiert werden, um ein deutliches Ja zum Radverkehr auch sichtbar zu machen, dann fällt sowohl der Geschäftsführung als auch der Radfahrgruppe selbst die Kinnlade runter. In Summe bedeutet das nämlich 700-900 Radabstellplätze! Das MTZ hat sicherlich überregionale Bedeutung, aber es ist auch von den umliegenden Orten mit dem Rad über Distanzen von 6-8 km ebenso gut erreichbar. Doch fließt das Rad als Wirtschaftsfaktor überhaupt nicht in die Bilanz des Hauses mit ein. Ein Parkplatz hat einen Wert von 80.000 Euro pro Jahr. Dieser Wert berechnet sich so: Die Summe der Jahreseinnahmen geteilt durch die Anzahl der vorhandenen Parkplätze. Ein Radabstellplatz hat demnach einen Wert von 0,00 Euro. Das entspricht in gar keinem Fall der Realität. Hier ist also noch außerordentlich viel an Sensibilisierungsarbeit zu leisten.

Dabei fällt mir auf, dass es hier eine starke Parallele gibt, die aus

der Leitbildgeschichte der Stadtentwicklungsplanung bekannt und auch in der politischen Praxis geläufig ist: Der Inkrementalismus. Übersetzt heißt das „behutsames Wachstum“ oder „die Politik der kleinen Schritte“. Was der Deutsche wie so oft mit einem Euphemismus belegt, drückt der Engländer schon klarer aus: das „muddling through“, die „Politik des sich Hindurchwurschtelns“. Davon müssen wir auch im Radverkehr weg. Ich bin kein Freund von Masterplänen, denn diese gehen häufig an der Praxis vorbei – aber wie wäre es mit dem Instrument des perspektivischen Inkrementalismus? Wir gehen kleine Schritte, aber wir wissen dabei, wohin sie führen werden. Dazu gehört auch Mut. Mut, die Konsequenzen zu fordern und deren Umsetzung zu fördern. Die Airport City beherbergt perspektivisch 90.000 Arbeitsplätze im Jahr 2021. Ziehen wir das Spiel durch und installieren jetzt 10% Radabstellplätze für Mitarbeiter und Besucher. Das wären in summa mindestens 9000 Radabstellplätze in der Airport City. Das ist eine Zahl, an die man sich erst gewöhnen muss.

Der Regionalverband engagiert sich auch weiterhin, über das Netzwerk RADforum Rhein-Main wichtige regionale und kommunale Themen zu identifizieren, zu thematisieren und Unterstützung bei deren Umsetzung anzubieten. Kernziele der halbjährlich stattfindenden Veranstaltung sind die Intensivierung des Erfahrungs- und Informationsaustauschs, die Abstimmung eines regionalen Radroutennetzes

sowie die Unterstützung regionaler Radverkehrsprojekte. Ein Beispiel ist die Vorbereitung von Sammelanträgen zur Förderung von Bike+ Ride-Stationen, die an den bisher ausgewählten Standorten – der eine umfasst die Kommunen Neulsenburg, Langen, Dreieich, der andere Nidderau, Schöneck, Maintal, Niederdorfelden und Bad Vilbel – zum Teil in erbärmlichen Zustand oder in nicht ausreichender Anzahl vorhanden ist. Kooperation in Projekten aus dem Netzwerk heraus ist unsere Praxis, wie auch das Projekt Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt zeigt.

Eine weitere Herausforderung ist das Qualitätsmanagement unserer Radinfrastruktur. Dazu gehören Bestandspflege, Unterhaltung und die dazugehörige Bewerbung. Auf ausgewählten touristischen Strecken und mit großer Unterstützung des ADFC Hessen wird das Thema jetzt pilotmäßig angegangen. Aber auch ich muss mir hier an die eigene Nase greifen: Das 2.500 km lange ausgewiesene überregionale Radnetz unterliegt bisher keinen Qualitätskriterien und schon gar nicht der Evaluierung.

Das alles hört sich nach ganz schön viel Arbeit an. Ich benenne daher eine letzte, aber nicht abschließende Herausforderung: Der Ressourcen-Spagat zwischen vorhandenem Personal, Zeit und Budget im Radverkehr. Bei dem großen Engagement, das ich insbesondere bei meinen Besuchen vor Ort

bei den Kolleginnen und Kollegen der Verwaltung vorfinde, spielt Zeit und Budget oft dagegen. Eine Lösung dafür habe ich freilich nicht, ich kämpfe selbst damit – allein die Leidenschaft fürs Thema macht einiges, aber nicht alles wett.

Die Illustration links trägt den Titel „Sossenheim – Istanbul in 3 Stunden“. Das „Bild“ könnte aber auch einen Mitarbeiter von Fraport oder Lufthansa auf dem Weg zur Arbeit zeigen. Der Regionalverband leitet seit gut einem Jahr einen Arbeitskreis, der sich mit der Radanbindung des Stadtteils Flughafens beschäftigt. Ohne hier auf die Inhalte einzugehen, möchte ich aber bereits jetzt darauf hinweisen, dass es doch eigentlich nichts Schöneres gibt, als morgens auf dem Weg zur Arbeit 10 Minuten Waldluft atmen zu können und mit frischem Kopf am Arbeitsplatz einzutreffen. Welcher Arbeitgeber kann das schon bieten? Doch darüber hinaus will ich mein Rad sicher abstellen; will ich mein Rad bei einem Defekt zur Reparatur geben können, während ich arbeite; will ich die Frische im Kopf durch eine Dusche auch am Körper nachholen. Nur unter diesen Bedingungen wird das „Bild“ kein Einzelfall bleiben. Und genau das wollen wir!

Gehört dem Radverkehr tatsächlich die Zukunft? Als regionaler Radverkehrsbeauftragter könnte ich mir es jetzt natürlich recht einfach machen. Das kann und will ich nicht. Das Fahrrad alleine ist nicht das Allheilmittel. Ich würde die Frage anders beantworten: die Zukunft gehört keinem Vehikel, sie gehört dem Menschen. Der Mensch hat eine besondere Fähigkeit, die er eben nicht nur für sich selbst ausüben kann: Er kann Zukunft gestalten, für sich allein und gemeinsam für andere und mit anderen. Ich erhebe daher den Anspruch, eine gemeinsame regionale Perspektive zu entwickeln, die vor allem den Menschen und seine Bedürfnisse in den Vordergrund stellt, die Qualität als Grundvoraussetzung jeglichen Planens und Bauens auf die gleiche Ebene setzt und dabei nicht vergisst, dass damit ein hoher Gestaltungsanspruch einhergeht. Das Fahrrad respektive Fahrradmobilität als Schlüsselement in einem intermodalen Verbund bietet sich hier gerade zu an.

Georgios Kontos



**Georgios Kontos, Radverkehrsbeauftragter beim Regionalverband FrankfurtRheinMain, hat sich anlässlich der Tagung „Mobilität 2100 – Dem Radverkehr gehört die Zukunft“ (siehe Seite 17) Gedanken zur Gestaltung unserer Umwelt gemacht. Wir geben seinen Vortrag hier leicht gekürzt wieder. (Red.)**



# Warum ausgerechnet Fahrräder?

Wie das „Bicycle Empowerment Network Namibia“ zu einer nachhaltigen Entwicklung beiträgt

**Eine Entwicklungsorganisation baut in Namibia 33 Fahrradwerkstätten auf. Zum Vergleich: Allein für Frankfurt weisen die Gelben Seiten 56 Einträge zu „Fahrräder und Zubehör“ für uns 700.000 Frankfurter aus. Was sind dagegen 33 Werkstätten in einem Land, das mehr als doppelt so groß ist wie die Bundesrepublik Deutschland? Doch Namibia ist extrem dünn besiedelt und hat mit rund 2,3 Millionen gerade mal so viele Einwohner wie das Rhein-Main-Gebiet. Da bekommt die Zahl 33 gleich ein ganz anderes Gewicht.**

Das monatliche Pro-Kopf-Einkommen liegt in Namibia bei etwa 120 Euro, allerdings mit einer großen Schwankungsbreite. Rund 50 % Namibier müssen mit weniger als 2 Euro pro Tag auskommen, 25 % der Bevölkerung leben in einfachen Blechhütten ohne Wasser und Strom, weitere 30 % in traditionellen Kraal-Siedlungen. Ein Auto können sich die meisten Menschen nicht leisten, öffentliche Verkehrsmittel, falls überhaupt vorhanden, ebenfalls kaum. Ein Fahrrad jedoch rückt in den Bereich des Möglichen und bringt für die Besit-

zer einen enormen Mobilitäts- und Statusgewinn. Denn anders als hierzulande besteht die Alternative zum Fahrrad im südlichen Afrika schlicht darin, zu Fuß zu gehen.

## Namibia braucht Fahrradwerkstätten

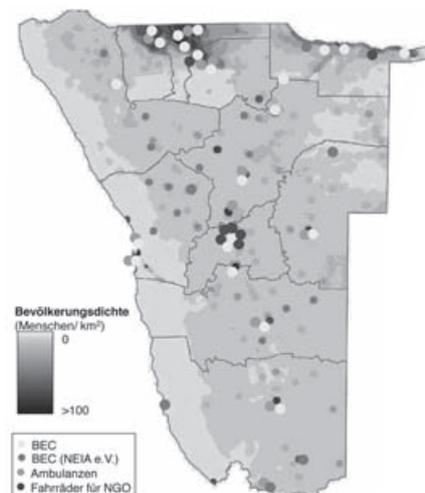
Im Jahr 2005 kam der Australier Michael Linke in die namibische Hauptstadt Windhoek, im Rucksack ein Fahrrad-Reparaturset. Ein Container voller gebrauchter Fahrräder, den Linke nach Nord-Namibia überführen wollte, sollte aus England folgen. Doch sehr schnell wurde dem Australier klar, dass damit allein noch keine Entwicklung einzuleiten ist. Mangels ausgebildetem Werkstattpersonal würden die Räder bald unbrauchbar sein, der Mobilitätsgewinn für die Bevölkerung wäre schnell verloren. Linke fiel das Naheliegendste ein: Namibia braucht Fahrradwerkstätten. Eine Reihe von Standard-Containern könnte, über das ganze Land verstreut, Werkstätten beherbergen. Zukünftig gäbe es mehr qualifizierte Arbeitsplätze, Kinder würden mit dem Rad zur Schule fahren, Pflegekräfte könnten mehr Kranke in kürzerer Zeit besuchen und versorgen. Viele Bewohner

des armen Landes wären mobiler als bisher. Hier setzt das von ihm gegründete „Bicycle Empowerment Network (BEN) Namibia“ an.

In Frankfurt ist Jörg Bauer ehrenamtlicher Vorsitzender von NEIA e.V. (Verein Nachhaltige Entwicklung in Afrika) und Projekt-Koordinator für die Zusammenarbeit mit BEN Namibia. Bauer erläutert die Zusammenhänge zwischen Fahrrad und Entwicklung: „Fahrräder sind häufig das sinnvollste Verkehrsmittel mit den niedrigsten Kosten für kurze Entfernungen. Sie können sowohl auf Teerstraßen als auch auf unbefestigten Wegen von großen Teilen der Bevölkerung genutzt werden. Ein Fahrrad befördert vielmehr Gewicht und bewegt sich dreimal so weit und so schnell fort wie ein Fußgänger. Besonders in armen Ländern spielen sie als bezahlbare und leicht zu reparierende Transportmittel daher eine zunehmend wichtige Rolle.“

Alle diese Vorteile können in Namibia aufgrund seiner Größe und Geografie unmittelbare Wirkung entfalten – das Fahrrad könnte deshalb eine wichtige Rolle in der Entwicklungsunterstützung des Landes spielen.“ Weiter schreibt Bauer: „BEN will lokalen Nichtre-

gierungsorganisationen und von Armut betroffenen Namibiern Starthilfe und neues Selbstvertrauen geben. Dies geschieht durch die Bereitstellung von Fahrrädern und Verdienstmöglichkeiten im Radfahrbereich. BENs Hauptaufgabe ist der Aufbau so genannter Bicycle Empowerment Center (BEC). Das sind sechs oder zwölf Meter lange Standardcontainer, jeweils vollständig ausgerüstet mit etwa 300 gebrauchten Fahrrädern,



Verteilung der Container-Fahrrad-Werkstätten in Namibia

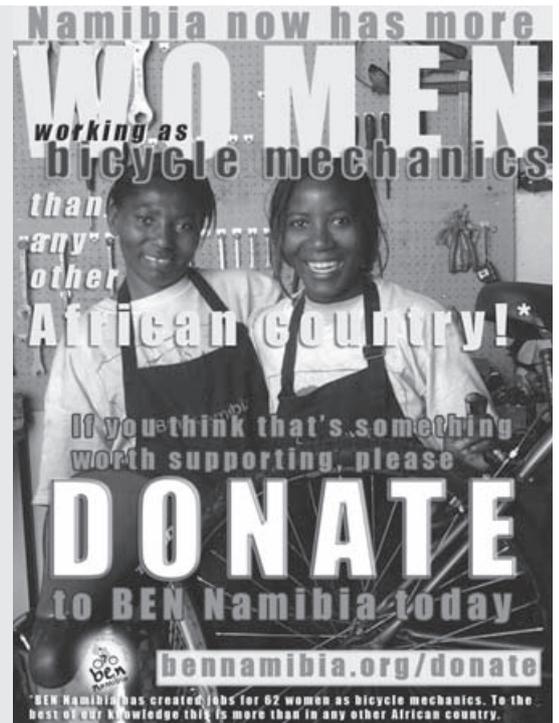


von links:  
Vier Frauen und  
ein Mann:  
frisch ausgebildete  
Fahrradspezialist/-innen  
in Ondangwa

Eine typische  
Fahrradwerkstatt von  
BEN: Zwei komplett  
ausgestattete  
Übersee-Container

Frauen profitieren  
besonders von einem  
selbstbestimmten  
Leben als Bike-  
Mechanikerinnen

Fotos: BEN Namibia



Werkzeugen und Ersatzteilen. Vor Ort bildet BEN die Fahrradmechaniker und Manager für ihren Einsatz in den BEC aus, um den Betrieb langfristig sicherzustellen.

Diese mobilen Fahrradreparaturwerkstätten ermöglichen eine Einkommensquelle für lokale Hilfsorganisationen oder Existenzgründer. Sie operieren dabei als unabhängige Kleinunternehmen, die sich durch nachhaltiges Wirtschaften – Reparatur und Verkauf von Fahrrädern – selber tragen müssen und somit dauerhafte Arbeitsplätze schaffen.“ Die Mitarbeiter der Werkstätten zahlen ganz normal Steuern und Sozialversicherungsbeiträge. Sie legen die Höhe ihrer Löhne selber fest und müssen sich damit natürlich an den Erlösen des Betriebs orientieren.

#### Wer braucht Fahrräder

Lokale Organisationen, die in der Pflege von HIV/AIDS-Kranken tätig sind oder Waisenkinder betreuen, erhalten einige Fahrräder. Ebenso Kinder, denen es in ländlichen Gebieten ermöglicht wird, zur Schule zu fahren und damit überhaupt erst am Bildungssystem teilhaben zu können. Doch die meisten der Räder werden verkauft. 20, 30 oder 50 Euro kostet so ein Gebrauchtrad, für das viele Namibier einige Monate sparen müssen. Doch mit dem Besitz eines Velos

ist nicht nur ein Mobilitätsgewinn verbunden, sondern auch eine Statusaufwertung. Über 30.000 Fahrräder wurden seit 2005 so verteilt, und diese Räder können in bisher 33 Werkstätten gewartet und repariert werden.

Die Werkstätten werden ausschließlich von Namibiern betrieben. BEN Namibia schult Interessierte durch lokale Trainer und finanziert diese Ausbildung, z.B. mit Hilfe von NEIA e.V (siehe Kasten auf Seite 20). Neben Wartung und Reparatur von Fahrrädern stehen auch Geschäftsführung und Buchhaltung auf dem Stundenplan. Durch das Bankkonto der Werkstatt kommen viele der in das Pro-

jekt Involvierten überhaupt zum ersten Mal mit einer Bank in Kontakt. Die zukünftigen Werkstattbetreiber/-innen sollen ihre Werkstatt selbstständig führen können und sich dadurch ein festes Einkommen sichern. Über 150 feste Arbeitsplätze wurden auf diesem Weg geschaffen, fünf bis sechs je Werkstatt. Gerade für viele Frauen wurde eine Verbesserung der Lebensverhältnisse erreicht. Bis zur Übernahme einer Fahrradwerkstatt waren sie teilweise gezwungen, ihr Überleben und das ihrer Familie durch Prostitution zu sichern. Nun zeigt sich, so Jörg Bauer im Gespräch, dass sie oft die besseren Geschäftsführer sind und ihre

Fahrradläden und Mitarbeiter mit großem Engagement führen.

#### Woher kommen die Fahrräder?

Zum Beispiel aus Australien, aus Kanada, aus den USA. Hilfsorganisationen in diesen Ländern sammeln gebrauchte Räder und stellen eine Werkstattausrüstung zusammen. Sobald ein Übersee-Container gefüllt ist, wird dieser auf Kosten der nationalen Helfer nach Namibia verschifft. Dort übernimmt BEN Namibia die weitere Organisation. Namentlich der eingangs erwähnte Australier Michael Linke ist weiterhin vor Ort aktiv, betreut die Ausbildung der Mechaniker/-innen, sucht sinnvolle Standorte für Werkstattcontainer und hält den Kontakt zu den lokalen Behörden und Organisationen. Der vorletzte Erfolg gelang ihm 2013 in Linyanti, einem kleinen Dorf im Nordosten Namibias. Hier, wo nahezu 35% der Bevölkerung mit dem HIV-Virus infiziert ist, wurde mit engagierten lokalen Pflegern und Betreuerinnen der „Catholic Aids Action“ der Aufbau des 32. Bicycle Empowerment Center unterstützt. In Montana, USA, hatten Mitglieder der Organisation *Wheels of Change* gebrauchte Bikes, Ersatzteile und Werkzeuge gesammelt. Der Seecontainer traf nach langer Schiffsreise und einer 1.500 km langen Fahrt vom Hafen Walvis Bay in Linyanti ein. Dort begann umge- >>



Einweisung in die Benutzung des Zentrierständers im BEC Karasburg  
(von links: Michael, Zita, Magrietha und Egone)



Links: Eine Hilfsorganisation in Kanada sammelt Gebrauchträder und rüstet einen Container als Fahrradwerkstatt für Namibia aus. Rechts oben: Krankenwagen im ländlichen Namibia – oftmals Leben rettend! Unten: Kinder des Sunshine-Kindergartens demonstrieren Mobilität in Namibia

➤➤ hend das vierwöchige Training der neuen Mechaniker (vier Frauen und ein Mann) durch eine erfahrene Trainerin von BEN Namibia. Inzwischen hat die Gruppe bereits gute Verkaufszahlen erreicht.

#### Funktioniert's?

Ja, es funktioniert. Sogar besser als mancher erwarten würde. Natürlich wird auch in Namibia geklaut, gibt es auch in Namibia Schlaumeier, die vor allem ihren persönlichen Profit sehen und sich mit den erworbenen Fahrrädern und Werkzeugen aus dem Staub machen wollen. Doch der Schwund in den 33 BEC ist gering. Dafür ist die Freude über die Startchance zu gross, wie auch die Angst, das Projekt für das Team zu zerstören. Werkstätten können bei Misswirt-

schaft scheitern. Dann würde der ausgeräumte Container einfach wieder abgeholt und das BEC geschlossen. „Das war aber bisher nie nötig“, stellt Jörg Bauer klar.

#### Was bringt's?

Auch in Linyanti gilt: Die Fahrradwerkstatt, mit ihrer Registrierung als „used goods dealer“ und eigenem Bankkonto, ist einerseits die Einkommensquelle der dort angestellten Fahrradmechaniker. Andererseits erhalten die Volunteers dadurch Fahrräder und können so mehr Patienten erreichen und versorgen. Die restliche Bevölkerung kann Fahrräder erwerben bzw. pflegen und reparieren lassen.

Zurzeit arbeitet BEN Namibia an der Herstellung von Fahrradambulanz für die lokalen Hilfsorgani-

sationen. Diese Ambulanzen sind normale Fahrräder, die zu „Tragen auf Rädern“ umgebaut werden. Sie ermöglichen den Transport von Kranken oder Schwangeren zur nächstgelegenen Klinik. Die ersten der in Namibia entworfenen und gebauten Ambulanzen wurden bereits erfolgreich eingesetzt und konnten Menschenleben retten.

Doch über die skizzierten unmittelbaren Vorteile für die ortsansässige Bevölkerung hinaus ergeben sich auch weitere Entwicklungsschritte. Dadurch, dass mehr Namibier per Fahrrad unterwegs sind, entwickelt sich ein Ersatzteilmarkt, der nicht allein durch ehrenamtliches Sammeln gebrauchter Teile abzudecken ist. Es entstehen Kooperationen mit den (bislang) wenigen herkömmlichen Fahrrad-

geschäften. Die meisten Ersatzteile, das ist in Namibia nicht anders als bei uns, werden nicht im Land hergestellt, sondern müssen über Großhändler mit Zugang zu internationalen Vertriebswegen bezogen werden. Rund um das Rad entwickelt sich ein eigener Mobilitäts-Wirtschaftszweig, dessen Folgen sowohl für die Bevölkerung als auch für die Umwelt positiv sind.

Für einige der ausgebildeten Werkstatt-Mitarbeiter hat sich ihr Engagement bereits als Sprungbrett in andere qualifizierte Arbeitsplätze erwiesen. Die erworbenen Kenntnisse und die Erfahrung der Selbständigkeit unterscheidet sie wesentlich von Namibiern, die bisher ausschließlich auf dem Land gelebt und Tiere gehütet haben.

Peter Sauer



Hamelelini Naikva (links) lernt das Reparieren von Fahrrädern – finanziert durch NEIA e.V.

Fotos: BEN Namibia

## Mit kleinen Schritten die Welt verändern

Der deutsche Partner von BEN Namibia ist der Verein Nachhaltige Entwicklung in Afrika e.V. (NEIA). Dieser unterstützt BEN Namibia im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten projektorientiert. NEIA e.V. hat bisher den Aufbau von 7 BECs unterstützt. Alle Mitarbeiter des Vereins arbeiten ehrenamtlich, Spenden fließen direkt in die Projekte. Beispiele: Eine Fahrrad-Ambulanz, hergestellt von Namibiern, kostet 500 Euro; die Ausbildung eines Fahrrad-Mechanikers durch namibische Trainer kostet 300 Euro und 50 Euro ermöglichen die Ausrüstung für zwei Pflegekräfte (Helme, Pumpen, Schlösser, Flickzeug). Spendenkonto (Verwendungszweck: BEN Namibia): NEIA e.V., VR Bank Dormagen, IBAN: DE61305605484610910012, BIC: GENODED1NLD.

Weitere Informationen unter [www.neia-ev.org](http://www.neia-ev.org).

# Zu verkaufen:



Lindner  
Christen Bauzstr 7  
Anschrift 3752 Gladbach

Anz.	Datum	Einheit	DM	FF
1	4.5.85	Fendt Cardano Comfort		
		Silber		
		P.Nr. 6122		
		1 Sattel	900	
			14	
			914	

Norbert Lindner aus Glattbach (nicht Gladbach) bei Aschaffenburg hat angerufen. Er habe ein Rad zu verkaufen, ein *Fendt Cardano Comfort* (mit Kardanantrieb und gefedertem Hinterbau), das sein Vater 1985 erworben habe. Das Rad sei in einwandfreiem Zustand. Der ADFC in Aschaffenburg habe ihm empfohlen, sich mit seinem Angebot direkt an die Fahrradhändler der Region zu wenden. Doch statt mühsam von Fahrradhändler zu Fahrradhändler über Land zu fahren, erhoffe er sich Hilfe aus der Metropole mit ihren 700.000 Einwohnern, weshalb er den dortigen ADFC anspreche. Gerne zeige er sein *Fendt Cardano Comfort* ernsthaft Interessierten direkt in Frankfurt (Frankfurt sei ja nur 40 Regionalexpress-Minuten vom 70.000 Einwohner kleinen Aschaffenburg entfernt, sagt Norbert Lindner). Technische Datenblätter und Kaufbelege liegen im Original vor. Also, bei Interesse am historischen Kardan-Rad anrufen: **Norbert Lindner, Tel. 06021-423552, mobil 0160-3880773**

Oben: Hercules grün mit Alurahmen, Baujahr ca. 1994, Rohloffnabe nachgerüstet: ca. 700 Euro



Unten: ZEMO Pedelec, Baujahr 2012, 8-Gang-Schaltung: ca. 1.200 Euro



Umständehalber abzugeben. Alle Preise Verhandlungsbasis. Näheres bei **Freya Linder, f.linder@gmx.de, Tel. 069-95 15 84 24 oder mobil 0172-684 0825**

## 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



Pedelec-Urlaub in Italien



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

## 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.



# Fahrradklima-Test 2014 gestartet

Der ADFC fragt: Wie fahrradfreundlich ist unsere Stadt?



Frankfurts Radlerinnen und Radler sind jetzt wieder gefragt: Mit dem „Fahrradklima-Test“ des ADFC können sie ihr Urteil abgeben, ob die Stadt im Radverkehr Positives bewegt hat. Beim letzten Test vor zwei Jahren wurde Frankfurt als „Aufholer“ bewertet und ausgezeichnet, weil es sich von einem bescheidenen Platz si-

gnifikant nach oben vorgearbeitet hatte. Hält dieser Trend an oder ist Frankfurts Schwung wieder verloren gegangen?

Der ADFC Frankfurt, sein Kreisvorstand und die verkehrspolitisch aktiven Mitglieder, haben da durchaus eine Meinung dazu – wir wollen aber das Publikum nicht vorab beeinflussen. Wir wünschen uns eine große Beteiligung bei dieser Umfrage und sind gespannt, wie die Antworten diesmal ausfallen. Und wir werden diesen Spiegel den Verkehrspolitikern der Stadt vor die Nase halten.

Der Fahrradklimatest ist in wenigen Minuten auszufüllen. Die kleine Mühe hat große Wirkungen. Weil sie die fahrradfreundlichen Städte hervorhebt und die anderen unter Druck setzt. Die bundesweite Befragung des ADFC wird in diesem Jahr bereits zum sechsten Mal durchgeführt. Sie läuft noch bis zum 30. November 2014.



Entspanntes Radfahr-Klima in Frankfurt?

Foto: Peter Sauer

**Mitmachen hilft! [www.fahrradklima-test.de](http://www.fahrradklima-test.de)!** Der Link ist auf unserer Website weit vorn platziert. Dort kann man auch die Ergebnis-

se des letzten Fahrradklimatests 2012 und eine ausführliche Bewertung der Ergebnisse für Frankfurt finden. *Bertram Giebler*

## Leser BRIEFE zu Frankfurt aktuell 5/2014

### „Die letzte Meile“

Die überaus positive Berichterstattung im oben genannten Artikel über Anstrengungen von Fraport hinsichtlich des Fahrradverkehrs lassen bei mir einen schalen Nachgeschmack. Sicher ist es immer lobens- und erwähnenswert, wenn ein Unternehmen etwas zur Förderung des Fahrradverkehrs tut. Vergessen sollten wir aber doch nicht, daß im Rhein-Main-Gebiet Hunderttausende Menschen unter den Lärm- und Umweltbelastungen gerade dieses Arbeitgebers enorm leiden – in einem Maße, daß sogar eine Klageerhebung wegen vorsätzlicher Körperverletzung erwogen wurde/wird.

Außerdem geht es im Artikel und bei den Aktivitäten von Fraport doch größtenteils um die Lösung von (Fahrradverkehrs-) Problemen, die wir ohne dieses Großunternehmen inmitten des Stadtwalds gar nicht hätten.

Ich würde sehr begrüßen, wenn der ADFC sich hier nicht vor den Karren einer Greenwashing-Kam-

pagne spannen ließe – das Wort „Nachhaltigkeit“ kommt mir im Zusammenhang mit der Geschäftspolitik von Fraport nun wahrlich nicht als erstes in den Sinn.

Jörn Paulini

### „Herausforderung und Chancen“

Chapeau! Der Bericht von Freya Linder darüber, wie sie ihre eingeschränkte Mobilität zur Chance ummünzt, verdient eine überregionale Veröffentlichung, etwa in der „Radwelt“.

Ich wünsche Freya und Alfred weiterhin Mut und Erfolg bei der Bewältigung ihrer Zukunft!

Günther Gräning

### „Wellen im Asphalt“

Ja, es ist unglaublich wie ein nagelneuer Radweg so uneben sein kann. Als vor wenigen Jahren die Friedberger Landstraße zwischen Alleenring und Autobahn neu gestaltet wurde, das gleiche: die Autostraße glatt wie ein Baby-Popo,

der Asphalt auf dem Radweg fühlt sich bei schnellerer Abfahrt eher wie Kopfsteinpflaster an!

Ralf Hartmann

### „Was kommt statt dessen?“

Schon längst wollte ich euch mal schreiben. Die September/Okttober Nummer von *Frankfurt aktuell* finde ich einfach spitzenklasse.

Der Bericht über die Bike night macht mir definitiv Lust auch mal mit zu machen. Wir warten nur noch drauf, dass es für unseren Sohn Felix (2 Jahre) zeitmässig etwas besser passt, bzw. er so lange aufbleiben kann... Dann sind wir dabei!

Auch der Artikel über Freya hat mich sehr berührt.

Felix fährt schon täglich mit, wir haben einen Anhänger für ihn gekauft, den er sehr mag. Wegen des Anhängers sind für uns alle Themen rund um anhängerfreundliche Radwege sehr aktuell und interessant. Bisher sind wir mit dem Anhänger eher im Gallus, Kuhwald

und Europaviertel täglich unterwegs und am Wochenende oder nachmittags zu diversen Ausflügen. Ab Januar werden wir die Strecke Kuhwald, Gallus, Gutleut Vogelweidstraße (hinter der Uniklinik) bewältigen müssen. Das geht derzeit nur über die Friedensbrücke. Es wäre wundervoll, wenn der Traum von einer radfahr- und anhängerfreundlichen Überquerung des Mains an der Main-Neckarbrücke wahr werden würde. Wenn wir etwas dazu beitragen können, z. B. Unterschriften sammeln, dann sind wir dazu bereit. Ich habe zwei Nachbarinnen, die täglich über genau diese Brücke fahren müssen... drei Unterschriften sind also schon sicher – plus Ehemänner sind es schon sechs! :-)

Wir sind euch sehr dankbar für jegliches Engagement was z. B. die Radwege angeht. Wenn ich einen neuen guten Radweg sehe, dann denke ich an euch. :-)) Es ist in den letzten Jahren schon so viel Gutes passiert! Vielen vielen Dank!!!

Bianka Schmehl



## Aus grauer Städte Mauern...

... ziehn wir durch Wald und Feld. Vielleicht zur Saalburg. Gut eine und eine halbe Stunde vergehen für mich auf der Fahrt von Frankfurt-Bornheim zum Römischen Kastell. Leider ist nicht überliefert, wie lange Hilde und Ferdi Perrott, beide aus Bornheim, in den 20er Jahren unterwegs waren, um die Schutzhütte an der Saalburg zu erreichen. Ebenfalls nicht überliefert ist, ob sie auch weiter zum Herzberg gefahren sind, der Aussicht (und der

Bratkartoffeln) wegen. Oder ob sie gar von dort, satt und zufrieden wie ich, zurück zur Saalburg gerollt sind und sich entlang des Limes auf den Weg zum Sandplacken und, darüber hinaus, zum Fuchstanz gemacht haben, um dort bei Kaffee und Kuchen zu rasten. Über Kronberg zurück nach Frankfurt hätten sie schon die wichtigsten Ausflugsziele für Frankfurter Stadtflüchtige gestreift. Unzählige Radtouren haben der Weißbinder und

Stukkateur und die Verkäuferin unternommen, heißt es. Bis das Motorrad ins Haus kam. Mit Beiwagen. Wenn schon, denn schon.

Zurück in Bornheim begrüßt mich die Tochter der beiden. Sie wohnt im Vorderhaus, ich im Hinterhaus. Als junge Frau geriet sie einmal mit dem Fahrrad in Trambahnschienen. Danach hat sie kein Rad mehr bestiegen. Sie ist, inzwischen 80 Jahre alt, eine ausdauernde Fußgängerin geworden. *Peter Sauer*

# „Großartig, dass ich das erleben kann“

**Kultur- und Landschaftsliebhaber kommen bei der Radreise Alpe Adria vom ADFC wieder voll auf ihre Kosten**

**Alpe Adria wird die jüngst gut ausgebaute Alpenstrecke genannt, von der so große und weitverbreitete Faszination ausgeht. Die Strecke von Salzburg bis nach Grado an der Adria unweit von Venedig verbindet idyllische Orte und eindrucksvolle Sehenswürdigkeiten mit imposanten Naturlandschaften.**



Wildromantische Liechtensteinklamm

Fotos: Karl-Peter Weiß

Während in Frankfurt die bike-night über 3000 Teilnehmer auf die Straßen lockt, startet eine kleine Gruppe Radfahrer, die sich einen Platz auf dieser ADFC Tour vom 5. bis zum 15. September ergattert hatte. Durch die Ausarbeitung von Rainer Griga hatte der ADFC Frankfurt diese Attraktion im Frankfurter Tourenprogramm hinzugewonnen und 16 Teilnehmer beiderlei Geschlechts meldeten sich sehr beizeiten für diese herausragende Tour an. Sie beluden am 5. September am Frankfurter Hauptbahnhof den tourbegleitenden Transporter mit ihren Tourenrädern, darunter einige Mountainbikes und 3 Pedelecs und bestiegen dann den Zug nach Salzburg.

Sechs Tage auf österreichischer Seite durch das Salzburger Land und Kärnten und weitere fünf Tage in Italiens Norden bilden ein abwechslungsreiches Erlebnis. Gemessen an den Erwartungen an eine Alpenüberquerung gehören zu dieser Tour nicht allzu viele alpine Steigungen und Abfahrten. Ergänzt werden diese wunderbar durch die äußerst beliebten stillgelegten Bahntrassen, die – im Wesentlichen von der Europäischen Union gefördert – diese Tour zum Genuss machen.

Die offizielle Streckenführung der Alpe Adria Tour wurde durch einige Änderungen der Routenführung aufgewertet und überdies mit Besuchen in Venedig und München zusätzlich ergänzt.

## Österreichisches Kernland und Urlaubsidylle von Kärnten

Der Start in der liebenswerten Stadt Salzburg mit kurzer Besichtigung ist der gelungene Einstieg und die kurze Fahrt nach Hallein zur ersten Unterkunft führt auf schöner Strecke an der Salzach entlang. Am nächsten Tag findet u. a. eine Besichtigung der Burg Hohenwerfen statt und eine begeisternde Greifvogelvorführung von Falken, Adlern und Geiern wurde von jungen Vogelzüchtern im Burggarten dargeboten.

Die Gollinger Wasserfälle und die Liechtensteinklamm mit einer phantastischen Schlucht ermöglichen in den ersten Tagen Besichtigungen der schönsten Seiten der Bergnatur und die Wasserfälle bei Bad Gastein fügen sich tags darauf nahtlos daran an. In diesen Starttagen der Tour werden in den österreichischen Bergen auch zum Teil kräftige Anstiege durch die Teilnehmer bewältigt. Auf der Königs- etappe am dritten Tag werden u. a. mit der Auffahrt nach Bad Gastein rund 850 Höhenmeter an einem Tag erklommen. Einige Tourenteilnehmer entwickeln ungeahnte Bergziegenqualitäten, aber kein Tourenteilnehmer muss sich hier quälen, sondern der Gepäcktransporter hilft bereitwillig zwei Mitfahrern über die steilsten Klippen. Am Abend winkte zur Entspannung die Felsentherme mit Sauna.

Mit der *Tauernschleuse* durchqueren die Teilnehmer via Zug in

12 Minuten eine Anhöhe, die für Radler ansonsten nicht passierbar wäre und sie gelangen nach wunderschönen Bergaussichten durch das Mölltal und Drautal hinunter in die Seenlandschaften von Millstätter See, Feldsee, Afritzer See und Ossiacher See. Der hoteleigene Strand direkt am Millstätter See lädt zum Baden ein und hernach am Abend genießen die Radler auf dem Steg am Wasser den Rotwein im Mondschein. Auch am Feldsee machen die Teilnehmer ihr Mittagspicknick tags darauf direkt am See und erfrischen sich am kühlen Nass des Bergsees.

## Norditalienische Flusslandschaften, frühchristliche Kulturlandschaften und die Sonne an der Adria

Nach einem Besuch von Villach und der Besichtigung des berühmten *Kärntner Reliefs* führt das canyonartige Kanaltal die Gruppe nach Italien und dort auf schöne Bahnradwege bis zum nächsten Höhepunkt, einer Bergbahn hinauf zum hochgelegenen Wallfahrtsort Monte Lussari. Wunderschöne Blicke auf die Alpen bieten sich an diesem Tage den Teilnehmern bei wechselnden Wolkenbildern. Die Weiterfahrt führt in ein ungewöhnliches Übernachtungshaus des ehemaligen Oberrichters in Marlborghetto, in dem ein besonders schönes Essen zum Abend geboten wird – angekommen im Land des dolce vita.

Der nächste Tag bietet durch die ausgebaute Bahntrasse Genussradeln pur durch die Täler der Flüsse Fella und Tagliamento. Das weite, im September fast leere Flussbett lässt ahnen, welche Wassermassen hier zu Zeiten der Schneeschmelze abfließen. An diesem Tag erleiden auch die Tourenteilnehmer einen Dauerregen über eine Tageshälfte, der sie zu einer längeren Pause in einem italienischen Restaurant bei Resiutta animiert. Auf der weiteren Strecke verliert sich das schlechte Wetter bis zum Besuch des Ortes Venzone, der in einer Festung mit gut erhaltenen alten Stadtmauern viel historische Atmosphäre zeigt, ergänzt durch reizvolle Läden, insbesondere auch mit den Düften und Farben des Lavendels.

Das nachfolgende Übernachtungshotel in Gemona da Friuli wurde von einem ehemaligen italienischen Gastarbeiter aufgebaut und bietet italienischen Komfort. Am nächsten Tag zeigt sich Bella Italia in der schönen Stadt Udine von seiner besten Seite. Bunte Straßenmärkte durchziehen einen großen Bereich der Innenstadt, die voller Sehenswürdigkeiten steckt. Ein touristischer Höhepunkt, den die Teilnehmer mehrere Stunden genießen.

Nach der Übernachtung in Palmanova rückt am letzten Radeltag die Adria näher und näher, unterbrochen von der Besichtigung der sehenswerten Basilika Aquil-



Greifvogelvorführung auf der Burg Hohenwerfen



Lavendelgeschäft in Venzone

Foto: Ernesto Fromme

leia, einem romanischen Bau aus dem 11. Jahrhundert mit einem berühmten Mosaikboden aus dem 4. Jahrhundert, der zeitweilig zugeschüttet gewesen war. An diesem Ort mit heute 2.800 Einwohnern waren im römischen Imperium einstmalig 100.000 Menschen angesiedelt. Erste Ausgrabungen aus der Zeit des 2. Jahrhunderts zeugen von dieser Vergangenheit.

Die Weiterfahrt führt auf ausgezeichneten Radwegen zum historischen Seeausgang Grado und hier werden die Teilnehmer abschließend in einer Hochburg des Tourismus mit weitangelegter Fussgängerzone in einem Hotel direkt an der Adria mit gutem Essen verwöhnt. Zuvor hat der Tourenleiter noch zusätzlich eine Lagunenfahrt zur Insel Barbana ins Programm genommen, um diesen herrlichen Sonntag an der Adria zu krönen.

#### Radreise Alpe Adria mit dem ADFC

Nach wenigen Kilometern von Grado zurück nach Cervignano del Friuli werden die Räder zur Rückfahrt in den Transporter geladen und drei Mitfahrer starten die lange Reise zurück nach Frankfurt, während die meisten Teilnehmer den Zug nach Venedig nehmen. Dort sind sechs Stunden Aufenthalt eingeplant und jeder kann die Zeit individuell gestalten.

Anschließend fährt der Nachtzug nach München, wo lecker mit Blick auf das Rathaus gefrühstückt wer-

den kann. Eine Kurzbesichtigung der Innenstadt folgt, ehe die Fahrt nach Frankfurt fortgesetzt wird. Dort wartet bereits der Transporter mit den Fahrrädern auf die Heimkehrer.

Die Radtouren des ADFC werden getragen von der sich entwickelnden Freundschaft der Teilnehmer untereinander. Die Alpe Adria Tour ist dank des großen ehrenamtlichen Engagements des Tourenleiters eine sehr gelungene Reise des ADFC. Alle Mitreisenden wurden von ihm nach weiteren Verbesserungsmöglichkeiten befragt, denn auch der Tourenleiter freut sich bereits auf die Neuaufgabe dieser Tour im September 2015.

Neben der gemeinschaftlichen Radtour stehen die kulturellen Höhepunkte im Vordergrund. Das 11-tägige Programm mit unterschiedlichsten Unterkünften – von Jugendherbergen bis zu Hotels an der See – beinhaltet nahezu durchgehend auch Halbpension und damit eine gute Versorgung mit teilweise reichen kulinarischen Erfahrungen. Ein Teilnehmer brachte es auf den Punkt: „Großartig, dass ich das erleben kann.“

Für Interessenten lohnt es sich, bereits jetzt schon Kontakt aufzunehmen unter der eMail Adresse Gr23iga11Ra19iner57@gmx.de und sich für diese gefragte Tour (Stichwort *Alpe Adria*) in den Teilnehmerlisten für 2015 (nahezu ausgebucht) oder 2016 vormerken zu lassen.

Ernesto Fromme



Manchmal muss man absteigen: Furt durch einen Bach



Hier geht's per Rad nicht mehr weiter: Rialtobrücke in Venedig

Träume ...



...leben.



**DIE GRÖSSTE AUSWAHL FÜR ALLE RADREISEABENTEUER!**



Globetrotter Experte **Marcus Mallebre**

Im Frankfurter Erlebnishaus von Globetrotter Ausrüstung finden Sie die größte Auswahl für Outdoor und Reise und die 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!

**VERANSTALTUNGSTIPP:**

**„Deutschland – das letzte große Abenteuer“**

*Vortrag von Bruno Maul*

In insgesamt vier Monaten konnten Manuela Wetzel und Bruno Maul sich ein eigenes Bild ihres Heimatlandes machen. Von Augsburg nach Nürnberg, entlang der Weißen Elster und über den Spreewald nach Berlin. Höhepunkt: die Mecklenburgische Seenplatte. Termin: Di., 02.12.2014  
Alle Infos unter [www.globetrotter-events.de](http://www.globetrotter-events.de)

