

FRANKFURT *aktuell*

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



Mehr Schutz für Radfahrer?

ADFC diskutiert „protected bike lanes“



Das Fahrrad-Klima hängt nicht nur vom Wetter ab

Foto: Peter Sauer

Schlechtes Klima trotz Champagnerluft

**Noch bis zum 30. November:
Mitmachen beim ADFC-Fahrradklima-Test!**

Alle zwei Jahre seid ihr Radfahrenden aufgefordert, das Fahrradklima in eurer Stadt zu bewerten. Nicht nur in Frankfurt könnt ihr eure Meinung zur Fahrradfreundlichkeit (oder eben -unfreundlichkeit) eures Wohnorts abgeben. Der ADFC wertet die Befragung aus und veröffentlicht ein Städteranking. Unter den Großstädten landete Frankfurt vor zwei Jahren auf Platz 8 (von 39 Städten), Wiesbaden weit abgeschlagen auf Platz 39. Aber es geht auch kleiner: Oberursel erreichte Rang 12 (von 292 Städten unter 50.000 Einwohnern), Schwalbach Rang 80 und Bad Vilbel, ziemlich abgeschlagen, Rang 210. Doch die Bad Vilbeler Kurstädter können sich trösten: Noch schlechter ist das (Fahrrad-) Klima in der Bad Homburger Champagnerluft. Dort reichte es nur zu Platz 90 von 100 registrierten Städten dieser Größenordnung.

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist das Zufriedenheitsbarometer von Radfahrern in Deutschland. Die Ergebnisse geben Verkehrsplanern und politisch Verantwortlichen lebensnahe Rückmeldungen zum Erfolg ihrer Radverkehrsförderung und nützliche Hinweise für Verbesserungen. Und das scheint in den Frankfurt benachbarten Kurstädten dringend notwendig zu sein. (ps)

www.fahrradklima-test.de

90 Jahre
KRIEGELSTEIN



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
www.radsporthaus-kriegelstein.de
shop.radsporthaus-kriegelstein.de

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



Editorial

Das die Abgasbelastung in unseren Städten enorm hoch ist, beweisen Messungen und Studien seit Jahren, in der Presse wird regelmäßig ausführlich darüber berichtet. Das tat vor kurzem auch die Frankfurter Rundschau, die das Thema prominent in Szene setzte. Daran überraschend war für mich jedoch weniger der Inhalt der Beiträge (Grenzwerte, Dieselaautos, Blaue Plakette, City-Maut, etc.) als vielmehr die dazugehörige Überschrift: „Abgase belasten die Radler“ stand dort groß und fett neben einem Aufmacherfoto, das eine Radfahrerinnen zeigt, die vor einer Autokolonne eine Straße quert, schwer atmend vermutlich.

Man sorgt sich also inzwischen um uns. Zu vermuten wäre sogar, dass einige der Mitarbeiter/-innen, die morgens den Pressehäusern entlang der Mainzer Landstraße zustreben, selber per Fahrrad unter-

wegs sind. Oder wie sonst ist es zu erklären, dass das Thema Radverkehr in letzter Zeit einen solchen breiten Raum in den Gazetten einnimmt? Die FR erwähnt nahezu jeden vereitelten Fahrraddiebstahl oder bedient sich beim ADFC-Magazin *Radwelt*, um in einer langen Textspalte über Radverkehr in Chicago und Kopenhagen zu berichten. Die FAZ geht noch weiter und übernimmt gleich Wort für Wort und unkommentiert die Titelzeile der letzten Ausgabe von *Frankfurt aktuell* für einen Beitrag über die Parkplatznot im Radverkehr. Doch auch im eigenen Haus verfasste Beiträge dieser Zeitungen lassen vermuten, dass die Autoren oder Autorinnen selber per Rad unterwegs sind. Das Thema Radverkehr (FAZ: „Kein Kampf im Großstadtschungel“) wird längst nicht mehr aus der Windschutzscheibenperspektive beschrieben.

Der Südwestrundfunk betitelt einen Beitrag zum Radverkehr zwar mit „Der Fahrradkrieg – Wem gehört die Stadt?“, lässt aber im Film selbst, ganz ohne Kampfgetöse und zumeist in moderatem Tonfall, einen Stuttgarter Radaktivisten, einen Mainzer Taxifahrer, einen Velokurier, einen Pedelec-Käufer und einige andere Verkehrsteilnehmer zu Wort kommen. Von „Fahrradkrieg“ ist kaum mehr die Rede. Doch es gibt Ausnahmen – im Film sind es aber zumeist Autofahrer, die aus der Rolle fallen. Übrigens: deren Abgase sorgen am Stuttgarter Neckartor für die bekannt hohe Feinstaubbelastung, die auch die schwäbischen Radler-Lungen maltariert. (SWR Mediathek)

Wollt ihr in die Zeitung oder gar zum Film? Fahrt Rad, in der Stadt. Die Chance, damit in „die Medien“ zu kommen, war noch nie so groß.

Peter für das Redaktionsteam



Vorstand:

Ingolf Biehusen, Sigrid Hubert, Susanne Neumann, 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, Mittwoch, Freitag:
17.15 – 19.00 Uhr

Kontoverbindung:

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

DE69 5019 0000 0077 1119 48
BIC (SWIFT-CODE)
FFVBDEFF

Arbeitsgruppen

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: Michael Bunkenburg
touren@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

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

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

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

Infoladengruppe: Gisela Schill
infoladen@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen:

Nord: Sigrid Hubert
West: Klaus Konrad

Kontakte

Ingolf Biehusen
ingolf.biehusen@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

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

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

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

Helmut Lingat

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

Susanne Neumann

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

Ralf Paul

☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
☎ 061 92/9517 617

Peter Sauer

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

Egon Schewitz

egon.schewitz@adfc-frankfurt.de
☎ 069/2 00 45

Gisela Schill

☎ 069/670 11 14

Anne Wehr

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

Dieter Werner

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

Eckehard Wolf

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

Brauchen wir Radfahrer mehr Schutz?

Neues ADFC-Diskussionsthema: „protected bike lanes“

Manchmal ist es sinnvoll, einmal hinzuschauen, was andere Völker an intelligenten Lösungen der (Rad-)Verkehrsführung hervorbringen. Lösungen, die es hier nicht oder nur ganz selten gibt, entweder weil sie irgendwelchen Vorschriften widersprechen oder weil schlichtweg noch niemand auf die gleiche Idee gekommen ist. So geht es ADFC-Aktiven öfters, wenn sie die Velocity-Konferenzen besuchen oder einfach mal im Ausland die Augen aufhalten.



New York: „Protected“ auf separater Spur durch die Metropole Foto: Bertram Giebler

So machte es auch der Bundesgeschäftsführer des ADFC, Burkhard Stork. Er sah in den USA die zugunsten von Radfahrern und Fußgängern umgestalteten großen Avenues und Boulevards in Städten wie New York und Chicago, erkundigte sich bei Lokalpolitikern über den Erfolg dieser Maßnahmen, besprach sich mit dem zuständigen Vorstandsmitglied Ludger Koopmann, und schon haben wir im ADFC, zumindest unter den Aktiven im Verkehrsbereich, eine Kontroverse – oder sagen wir es positiver: eine lebhaftige Debatte.

Worum geht es bei dieser Debatte?

Portland, Hauptstadt des Bundesstaates Oregon, mit etwa einer halben Million Einwohner nicht übermäßig groß, gilt als das „Münster der USA“. Es hat den höchsten Radverkehrsanteil der US-Metropolen, mit knapp über 10 Prozent im Modal Split wäre das auch in Deutschland respektabel. Eine soziologische Studie teilte die Bevölkerung Portlands in ihrer Position zum Radfahren in 4 Kategorien ein:

- strong and fearless: die ganz Harten, die immer auf jeder Straße fahren und Radwege ablehnen
- enthusiasts: Leute, die gerne und sicher Rad fahren, Radweg kann, muss aber nicht sein
- interested but concerned: Leute, die gerne Rad fahren würden,

sich aber auf der Straße unsicher fühlen

– never ever: Leute, die nie aufs Rad steigen würden.

Die mit Abstand größte Gruppe ist in Portland (wie vermutlich auch anderswo in den USA) die dritte Gruppe der „Interessierten aber Besorgten“. Die Schlussfolgerung, die man beispielsweise in Chicago daraus zieht: wenn die lokale Verkehrspolitik den Radverkehrsanteil erhöhen will, muss sie dieser Zielgruppe eine Radverkehrs-Infrastruktur bieten, in der sie sich sicher fühlt. Das bedeutet, mit physischen Abtrennungsmaßnahmen einen geschützten Raum für Radfahrer zu schaffen.

Protection heißt Schutz

Eine mögliche Variante ist natürlich der klassische Bordsteinradweg, wie wir ihn hier gut kennen, mit seiner Rechtsabbieger-Problematik. Eine andere Variante ist die „protected bike lane“, eine nicht nur markierte, sondern physisch separierte Radspur auf der Fahrbahn. Auf Deutsch wäre das ein „geschützter Radstreifen“, also ein mit durchgezogener Linie markierter Radstreifen auf der Fahrbahn, der zusätzlich durch Poller oder ähnliche bauliche Elemente vom Autoverkehr abgetrennt ist.

Warum eigentlich nicht, könnte man sich fragen, wo ist das Problem? So ein „geschützter Radstreifen“ ist doch ab und an sinnvoll. In

Frankfurt hatten wir so etwas bis vor kurzem für ein paar Jahre am Eschenheimer Tor vor dem Flemings-Hotel, wenn auch nur für wenige Meter, und das bisschen wird bald auch wieder zugunsten der neuen Taxizufahrt des Hotels durchbrochen. Nach Meinung des Autors sollte auch die neue Radverkehrs-Führung zwischen Rossmarkt und Willy-Brandt-Platz in Gegenrichtung der Einbahnstraße durch Poller geschützt werden, denn anders lässt sich dort das Problem der falsch parkenden Lieferfahrzeuge nicht in den Griff bekommen.

Ein weiterer Kandidat wäre die Neue Mainzer Straße zwischen Untermainbrücke und Willy-Brandt-Platz (nach Fertigstellung der Maintor-Baustelle), weil die Autofahrer dort notorisch einen „Rechtsdrall“ auf die Radfahrspur an den Tag legen. Auch der Radstreifen an der Mainzer Landstraße zwischen Tausananlage und Platz der Republik wäre schützenswert: Parkplätze gibt es dort kaum, Grundstückszufahrten halten sich in Grenzen, und ständig ist der Radstreifen von Lieferwagen zugeparkt.

Einzelfall oder Regellösung?

Worüber im ADFC gestritten wird, ist die Frage, ob dieser „geschützte Radstreifen“ künftig die Regellösung der Radverkehrsführung sein soll oder kann. Burkhard Stork, Ludger Koopmann und andere be-

fürworten dies, beeindruckt durch die Radverkehrsfortschritte in einigen US-Städten und gestützt durch den hohen Radverkehrsanteil in Dänemark und den Niederlanden, wo die Separation, dort allerdings auf traditionellen Bordsteinradwegen, die dominierende Form ist. Die seit einigen Jahren in Deutschland häufig markierten Schutzstreifen böten zu wenig subjektives Sicherheitsempfinden.

Dagegen steht eine größere Zahl von Radverkehrs-Aktiven, insbesondere aus den großen Städten in Deutschland. Deren Hauptargument (das weitgehend auch der Autor teilt): Deutschlands Städte sind schlichtweg nicht so gebaut, dass allzu viele abgepollerte Radstreifen überhaupt möglich sind. Zu der Regellösung werden sie auf keinen Fall, dies von ADFC-Seite einzufordern wäre unseriös oder sogar lächerlich. Im Unterschied zur den geraden großen Straßenblocks US-amerikanischer Städte mit ihren überdimensionierten Fahrbahnbreiten, von denen man ohne weiteres eine Spur wegnehmen und den Radfahrern zuschlagen kann, geht es hier eng und unübersichtlich zu. Allein die vielen Grundstückszufahrten, die man nun mal nicht zupollern kann, verhindern in den meisten Fällen einen halbwegs durchgängigen „geschützten Radstreifen“. Die Rechtsabbiegergefahr bliebe bestehen, Lösungen wie auf dem Bild

London: Poller halten auch die Lieferwagen fern von der Radspur



So sah es noch vor einigen Wochen aus: die einzigen paar Meter „protected bike lane“ in Frankfurt, vor dem Flemings-Hotel am Eschenheimer Tor – und auch die werden wohl so nicht wiederkommen



aus Bremen gehen „protected“ nicht. Dazu kommt das leidige Parkplatzproblem. Neben einem „geschützten Radstreifen“ kann nun mal nicht rechts geparkt werden. Einfach nur mutig sein und „Parkplätze weg“ fordern, führt noch lange nicht zu der dafür nötigen lokalen Zustimmung – alle Verkehrs-Aktiven des ADFC können ein Lied davon singen.

Radverkehrs-Infrastruktur ist vielfältig

Fakt ist, dass in unseren Städten alle Führungsformen des Radverkehrs an ihrer jeweiligen richtigen

Stelle sinnvoll einzusetzen sind. Auch die von Stork/Koopmann gern geschmähten Schutzstreifen (unterbrochene Markierung) gehören nach wie vor dazu, sie haben sogar gegenüber Radstreifen (durchgezogene Markierung) zwei Vorteile: sie laden nicht ganz so offen zum Falschparken ein, und der Radfahrer darf sie auch einmal verlassen, wenn er einen langsameren Radfahrer überholen will. Reicht die Straßenbreite nicht zur Begegnung zweier LKW oder Linienbusse aus, gehen Radstreifen sowieso nicht, Schutzstreifen sind dann die einzige Lösung. Sie set-

zen aber voraus, dass die gesamte Fahrbahnbreite es dem KFZ ermöglicht, einen Radfahrer mit Sicherheitsabstand zu überholen.

Auch gegen einen vernünftig breiten, gut gepflegten Bordsteinradweg, bei dem die Abbiegersichtbeziehungen geschützt werden, ist an stark befahrenen Straßen nichts einzuwenden. An Straßen mit Tempo über 50 oder auch an extrem belasteten Magistralen wie der äußeren Hanauer oder Friedberger darf er sogar benutzungspflichtig sein. Weiterhin praktiziert wird, obwohl in der STVO nicht vorgesehen, die Führungs-

form der „Piktogrammspur“. Sie hat keine rechtliche Bindungskraft, aber an richtiger Stelle eingesetzt eine große praktische Wirkung.

Aus den USA kommt die neue Idee der „shared bike lane“ bei mehrspurigen Straßen ohne Platz im Seitenraum, etwa auf Brücken: rechte Spur Tempo 30 mit Fahrradpiktogramm mitten auf der Fahrspur, linke Spur Tempo 50 zum Überholen. In Köln und Düsseldorf soll das demnächst getestet werden, man darf gespannt sein. Ebenfalls in Köln soll die „protected bike lane“ an den Ringen in der City eingerichtet werden; wir drü-



Fahrbahnlösung in Bremen, breit und rot eingefärbt: kam gut an bei den meisten Radfahrern. Einige fahren aber noch auf einem alten, nicht mehr benutzungspflichtigen Radweg rechts der Bäume.



„protected bike lane“ in Gent, Belgien: Die plumpen Poller sind nur hohle grüne Plastikgebilde. Sie stehen aber nicht dicht genug. In Frankfurt wäre der Radstreifen längst zugeparkt.

Fotos: Bertram Giebeler

cken dem Kölner ADFC die Daumen, dass er das durchkriegt.

Last not least ist in sehr vielen Straßen die richtige Führungsform: überhaupt nichts, weder Streifen noch Schilder! Dies trifft auf ruhige Tempo 30-Wohnstraßen zu. Hier ist einfacher Mischverkehr angesagt, und zwar auf der Straße und nicht auf dem Bürgersteig! Wer sich als Erwachsener das nicht zutraut, möge bitte das Rad stehen lassen und Bus oder Straßenbahn fahren, statt Fußgänger zu belästigen oder gar zu gefährden.

Bike-Lane-Stadt London: Kampfradler statt Schutzbedürftige

Am Schluss noch eine Beobachtung aus einer Stadt, in der es recht viele und auch lange „protected bike lanes“ gibt: London. Die Regellösung sind sie auch dort nicht, dafür ist die Stadt viel zu groß. Wer dort Rad fährt, muss Mischverkehr beherrschen, sonst kommt er/sie gar nicht erst auf die bike lane. So sieht dann aber auch



Das soll sich unsicher anfühlen? Ein vorbildlich aufgetragener Schutzstreifen an der Heerstraße in Praunheim
Fotos: Bertram Giebler



Könnte man theoretisch sogar abpollern, aber muss man das wirklich? Schutzstreifen in Regelmäß auf der Weißfrauenstraße in der City

die radelnde Klientel dort aus! Nach Kriterien der Portland-Studie kommen die unsicheren „Interessierten aber Besorgten“ in London gar nicht erst vor, es sind mindestens die „Enthusiasten“, zur Hälfte

gar die der Sorte „strong and fearless“: leicht modifiziertes Rennrad, Helm, kurze Cargohose (Leggings drunterziehen ist erst bei strengem Frost statthaft), die Füße berühren den Boden nie, springt

die Ampel auf grün wird im Wiegetritt demarriert, zu langsame Autos werden locker überholt. Frankfurts angebliche Kampfradler wirken dagegen so, als seien sie im Sattel eingeschlafen. Bertram Giebler

Östliche Heerstraße Praunheim:

Baustelle endlich fertig, Schutzstreifen markiert

Endlich ist es vorbei, das Dauergewürge auf der Heerstraße. Die Baustelle ist fertig gestellt, das ganze Stück zwischen Praunheimer Kreisel und Ludwig-Landmann-Straße hat jetzt beidseitig Schutzstreifen in Regelbreite. Die Mittelmarkierung auf der Fahrbahn entfällt, damit Überholvorgänge flexibler und sicherer sein können. Auch an den Sicherheitstrennstreifen gegen das „dooring“ wurde gedacht. Das Beispiel sollte Schule machen. Am besten gleich nebenan: auf dem genauso stark befahrenen westlichen Teil der Heerstraße von/nach Rödelheim fehlt immer noch jede Art von Radverkehrsführung!

Bertram Giebler



Das würden viele Radfahrer auch anderswo gern sehen: Schutzstreifen an der Heerstraße Foto: Eckehard Wolf

Anhänger
Dreiräder
Falträder
Liegeräder
Reha-Specials
Tandems
Transporträder

Main Velo
Spezialräder und Anhänger

Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt
06101 / 48 9 58

info@mainvelo.de
www.mainvelo.de

Landkarten Schwarz
GmbH & Co. KG

Kornmarkt 12
(am Parkbaus 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.



„In der Römerstadt“ – Ende für den Radler? Nähe der Straße Alt-Praunheim.

Ersatz-Fußweg. Zugleich Radweg?

Fotos: Ernesto Fromme

Radfahren im wilden Nordwesten Frankfurts

Die Aussage „Bei allen Baumaßnahmen wird der Radverkehr berücksichtigt“ gilt weiterhin nur eingeschränkt

Der wichtige Verkehrsknoten in Praunheim, der aus Heerstraße, Alt-Praunheim und Haingrabenstraße einen Straßenring bildet, ist seit vielen Jahren überlastet und für alle Verkehrsarten – vom Fußgänger bis zum Kraftfahrzeug – ein Nadelöhr. Am schwierigsten ist die Befahrung für Radfahrer.

Mit Baumaßnahmen wird seit mehreren Jahren bereits versucht, die Verkehrssituation unterhalb des Nordwest-Krankenhauses zu verbessern und in den vergangenen Monaten wurde die vielbefahrene Heerstraße mitsamt dem kleinen Verkehrskreisel unterhalb des Krankenhauses erneuert.

In der Bauphase um den Verkehrsring zwischen den Straßen „In der Römerstadt“ und der Heerstraße kam es für Radfahrer im September besonders schlimm, denn in der Planung dieser Baumaßnahme wurde der Radler wieder einmal völlig vergessen.

Die Straße Ohlengarten als Verbindung zwischen Alt-Praunheim und Haingartenstraße wurde für einige Zeit vollständig für jedweden Verkehr gesperrt. Für den Radfahrer, der von der Straße „In der Römerstadt“ in Richtung Westen zur Heerstraße fahren wollte, war die Verkehrsführung am Verkehrskreisel plötzlich beendet, denn nur über Ohlengarten und Haingarten-

straße konnte er bislang legal zur Heerstraße gelangen. Es fehlte jeglicher Hinweis auf eine Umfahrung für Radfahrer und er musste rätseln, wie er jetzt zur Heerstraße gelangen könne. Sollte er etwa in Richtung Osten die Straße „Alt-Praunheim“ nehmen oder gar südwärts die Straße „In der Römerstadt“ zurück fahren? Oder sollte er sein Rad nach links entgegen der Fahrtrichtung die 250 m über den engen Bürgersteig bis zur Heerstraße schieben?

Wir stellen an die Verkehrsplaner der Baumaßnahme die Frage, wie der Radfahrer fahren sollte und warum dem Radfahrer keinerlei Hinweis zur Lösung dieses Rätsels gegeben wurde.

Seit vielen Jahren thematisiert der ADFC (und auch das Radfahrbüro) die Verkehrslücken für Radfahrer. Damit sind Streckenabschnitte gemeint, auf denen dem Radfahrer keine vernünftige und legal zu befahrende Strecke zur Verfügung gestellt wird. Die Verkehrslücken für Radfahrer sind teils durch Baumaßnahmen veranlasst, teils aber auch durch grundsätz-

lich fehlende Verkehrsregelungen. Deshalb hatte der damalige Verkehrsdezernent Stefan Majer für die Verbesserung des Radverkehrs im Jahre 2014 das Lückenschlussprogramm zur höchsten Priorität der vergangenen Legislaturperiode erklärt. Dazu gehörte auch seine

Aussage „Bei allen Baumaßnahmen wird der Radverkehr berücksichtigt.“ (Frankfurter Neue Presse 30.05.2014) Einige Kilometer vom Römer entfernt scheint diese Regel in Frankfurt immer noch nicht angekommen zu sein.

Auch bei der für Radfahrer wichtigen Verbindung „In der Römerstadt“ beklagt der ADFC seit langen Jahren die mangelhafte Radwegführung. Wegen der veralteten Radwege gelangte diese Straße vor mehr als drei Jahren unter die Top-Ten der Straßen, für die die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht dringend geboten ist (Frankfurt aktuell 01/2013). Dieser Missstand wurde immer noch nicht behoben.

Unsere Bilder zeigen dazu die Verkehrsführung „In der Römerstadt“:

Baustelle kurz vor der Querung der Straße Alt-Praunheim und einen der typischen schmalen, grauen Radwege, auf denen der Radverkehr „In der Römerstadt“ über lange Zeit nicht geregelt, sondern verriegelt wird. Wir fragen den zuständigen Ortsbeirat 8 zu seiner Meinung dazu.

Ernesto Fromme



„In der Römerstadt“ – Radwegeverriegelung in der Nähe der Straße Alt-Praunheim



Frühjahrsdippemess: Radweg wird durch Barken gesperrt. Bei der Herbstveranstaltung waren diese nach Intervention des Radfahrbüros verschwunden



Brücke am Eschersheimer Freibad: Rutschgefahr besteht weiterhin, aber jetzt wird davor gewarnt

Foto: Sigrid Hubert

Ein Fass ohne Boden

Es sind die vielen Kleinigkeiten, die uns als Radfahrer oft verzweifeln lassen. Doch es gibt auch Lichtblicke.

Wie so vielen von euch geht es auch mir oftmals viel zu langsam voran mit der Förderung des Radverkehrs. Löcher im Asphalt, Wurzelaufrüche im Radwegpflaster, fehlende Bordsteinabsenkungen, schmale Umlaufsperrn, unsinnige Ampelschaltungen, zugeparkte Radstreifen, gefährliche Kreuzungsbereiche – ein Fass ohne Boden, man weiß gar nicht, wo man zuerst anfangen soll. Doch hier und da zeigen kleinere Lichtblicke in diesem ziemlich unübersichtlichen Chaos, dass sich weiterhin etwas bewegt in Sachen Radverkehr in Frankfurt.

In unserer letzten Ausgabe haben wir über einen Sturz auf der Brücke vor dem Eschersheimer Freibad berichtet. Die Bohlen auf der Brücke werden bei Nässe extrem rutschig, was bereits mehrfach zu „Ausrutschern“ geführt hat. Das Radfahrbüro wurde informiert und antwortete prompt.

Im September nächsten Jahres sei Baubeginn für eine neue Brücke an dieser Stelle. Breiter soll sie werden, und rutschsicher soll der Belag sein. Bis dahin wird man die Fahrbahn der bestehenden Brücke regelmäßig auf Mängel überprüfen und nötigenfalls ausbessern. Der Vorschlag, noch vor diesem Winter wenigstens durch eine Beschilderung auf die Rutschgefahr hinzuweisen, wurde vom Radfahrbüro umgehend an die zuständige Stelle wei-

tergeleitet („Herr S. vom ADFC regte bei mir an, als Überbrückungsmaßnahme ein Warnschild „Rutschgefahr bei Nässe“ vor den Brückenzufahrten aufzustellen.“) und von dieser genauso umgehend umgesetzt. Nur sechs Tage nach der Anregung kam die Meldung, dass eine Beschilderung erfolgt sei.

Im Westend wurde eine Ampelschaltung verändert. Wo bisher ein Queren der Bockenheimer Landstraße für Radfahrer legal nicht möglich war (ein Rechtspfeil im Ampelgrün verhinderte vor dem Ende der Freiherr-vom-Stein-Straße die legale Geradeausfahrt in die Feuerbachstraße), wurde nun nachjustiert. Jetzt muss man nicht mehr auf das Grün für Fußgänger warten, um als Radfahrer mit diesen, aber regelwidrig, die Straße queren zu können.

Überrascht über diese unvermittelte Änderung an der Ampelanlage fragte ich beim Radfahrbüro nach, wer denn auf diese Idee gekommen sei. Die Antwort kam prompt. Man habe im Zuge der Vorbereitungen zur Aufhebung der Radweg-Benutzungspflicht im Verlauf der Bockenheimer Landstraße alle Ampelschaltungen überprüft. Klar war schon länger, „dass die Verkehrsregelung dort nicht ganz der Weisheit letzter Schluss war...“. Bei Einrichtung der Radroute 2 wurde an dieser Stelle wohl übersehen, dass vor der Bockenheimer Land-

straße nicht nur Rechtsabbieger auf Grün warten, sondern auch geradeaus Fahrende. Jetzt ist man also über diese unsinnige Regelung an der Freiherr-vom-Stein-Straße gestoßen und hat umgehend nachgebessert.

Dippemess. Zwei Mal im Jahr findet diese Veranstaltung statt. Zwei Mal im Jahr ist für die Dauer von drei Wochen der Radverkehr im Umfeld des Festplatzes erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt. Der nördliche Radweg entlang des Ratswegs ist in dieser

Zeit komplett gesperrt, in der Regel ohne jegliche Hinweise auf eine Umleitung. Auf dem südlichen, in Richtung Ostpark führenden Radstreifen wurde bisher versucht, den Radverkehr durch Barken und Beschilderungen zu behindern, so dass ein Durchkommen auch am frühen Morgen, ganz ohne Dippemessbesucher, kaum möglich war. Entnervt wurde das Radfahrbüro informiert, bei dessen Mitarbeitern die Problematik bekannt ist, wie unter Stöhnen und Seufzen verlaubarbar wurde. Man wolle sich kümmern. Das war während der Frühjahrsmesse.

Herbst 2016. Die Dippemess findet statt wie üblich, der nördliche Radweg am Ratsweg wird Teil des Festplatzes. Im Süden aber hat sich etwas getan. Keine Barken weit und breit, die Radfahrer ausbremsen könnten. Nur noch ein einfaches Schild, das die Radweg-Benutzungspflicht in diesem Abschnitt aufhebt, erinnert daran, dass an dieser Stelle vor kurzem noch eine echte Radverkehrbehinderungsanlage installiert war.

Ja, es geht mir weiterhin oftmals viel zu langsam voran mit der Förderung des Radverkehrs. Aber es gibt Lichtblicke, hin und wieder. Nicht zuletzt durch den Einsatz der Mitarbeiter des Radfahrbüros. Ohne die ginge es wahrscheinlich noch langsamer voran.

Peter Sauer



Jetzt ohne Rechtspfeil unter dem grünen Fahrrad-Symbol: Ampel im Westend

Fotos: Peter Sauer

TERMINE

Mo.	14.11.	F	Foto-AG
Mi.	16.11.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	17.11.	N	Radlertreff im Norden
Fr.	25.11.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	28.11.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	05.12.	F	Foto-AG
Mi.	07.12.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Do.	08.12.	WF	Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt
Di.	13.12.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Do.	15.12.	N	Radlertreff im Norden
Mo.	19.12.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	21.12.	V	AG Verkehr Plenum
Mo.	02.01.	F	Foto-AG
Mi.	04.01.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Di.	10.01.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Mi.	18.01.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	19.01.	N	Radlertreff im Norden

TREFFPUNKTE

F	19.30	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
G	19.00	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
N		Treffpunkt erfragen über gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
Redaktion		Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 Frankfurt aktuell Auskunft unter Telefon 069-46 59 06
V	19.30	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
VS	19.00	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
W	19.00	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“

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
19.11	Andreas Dammer	069-67 77 92 53
10.12.	Martin Schnabel	0176-22 06 50 72
07.01	Jörg Hartmann	069-40 03 76 75
14.01	Ganztagskurs für Anfänger (bereits ausgebucht)	

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

INFOLADEN GESCHLOSSEN

Weihnachtsferien der Geschäftsstelle: Der Infoladen ist von Montag, 28. November 2016, bis Sonntag, 08. Januar 2017, geschlossen. Bis zum 3. März 2017 bleibt der Infoladen jeweils samstags geschlossen.

HOCHPROZENTRAD



Vorsicht, Langsamverkehr entlang der A66 auf dem Weg nach Bockenheim!

Foto: Christoph Koch

Mitgliederversammlung 2017
des ADFC Frankfurt am Main e.V.

Der Vorstand lädt gemäß §8 unserer Satzung alle Mitglieder zur Mitgliederversammlung 2017 ein. Die Versammlung findet statt am **Donnerstag, den 09.02.2017 um 19.30 Uhr im Bürgerhaus Bockenheim, Arnsburger Straße 24, Clubraum 1.**

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

Anträge müssen bis zum 14.01.2017 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 2017 des ADFC Hessen e.V.
- 15) Sonstiges

Der Kreisvorstand

Wir erobern uns den öffentlichen Platz zurück!

Erfolgreicher Park(ing) Day in der Frankfurter Innenstadt

Aus einem Autoabstellplatz wurde am Park(ing) Day in der Töngesgasse ein kleiner innerstädtischer Park. Vorerst aber musste mit Kunststrassen und Plastikblumen für eine menschlichere Atmosphäre in der engen Straße gesorgt werden. Foto: Peter Sauer



Ein voller Erfolg war für den ADFC Frankfurt der Park(ing) Day, der am 24. September 2016 als Gemeinschaftsaktion mehrerer Initiativen erstmals in Frankfurt stattfand.

Wir wollten mit unserer Beteiligung am Park(ing) Day zeigen, dass sich ein Parkplatz sinnvoller nutzen lässt, als dass Autos darauf herumstehen. In diesem Sinne verwandelten die Aktiven des ADFC zwei Parkplätze in der Töngesgasse mit Hilfe von Kunststrassen, Tischen, Bänken und Pflan-

zen in eine bunte Begegnungsstätte, die zum Verweilen einlud. Zusätzlich wurde die Möglichkeit eines Fahrrad-Checks angeboten, bei dem überprüft wurde, ob Bremsen und Beleuchtung des Fahrrades ordnungsgemäß funktionieren und ob genügend Luft in den Reifen ist. Insbesondere dieser Fahrrad-Check wurde von vielen Park-Besuchern dankbar angenommen.

Es gab aber auch Besucher des Parks, die sich in erster Linie über die Arbeit des ADFC vor Ort in Frankfurt informieren wollten und dabei die Gelegenheit nutzten, An-

regungen und Wünsche für den Radverkehr in Frankfurt zu äußern. Ganz oben auf der Wunschliste der Radfahrer standen mehr Radbügel, die ein sicheres Abschließen der Fahrräder ermöglichen, gefolgt von einer besseren Radinfrastruktur. Hierbei wurde vor allem eine sicherere Streckenführung genannt, aber auch der Wunsch nach einer guten Oberflächenbeschaffenheit der Strecken ohne Schlaglöcher und Wurzelaufbrüche. Damit werden genau die Themen genannt, für die wir uns aktuell engagieren. Somit zeigen uns die Rad-

fahrer, dass wir mit unserer Arbeit auf dem richtigen Weg sind und das freut uns sehr.

Auch der Park(ing) Day an sich fand große Zustimmung bei den Park-Besuchern, da sich durch diese Aktion sehr anschaulich zeigen ließ, wie sich lebenswerte Räume für alle Bürger schaffen lassen – und wenn es nur für einen Tag ist. Da die anderen beteiligten Initiativen ähnlich positive Erfahrungen sammelten, kann mit einer Neuauflage des Park(ing) Days im kommenden Jahr gerechnet werden. *Susanne Neumann*

**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 **Stapel Surfing**

www.FahrradWagner.de

**Fahrradhaus
Wagner**

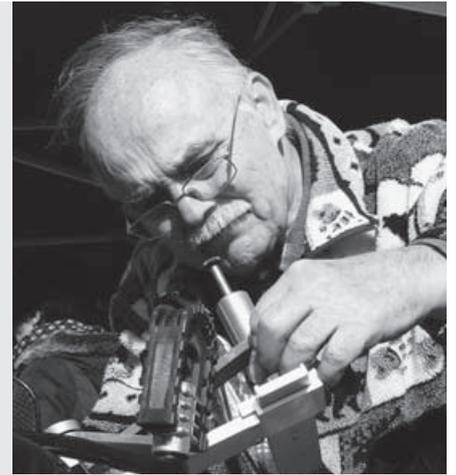
Woogstr. 21
60431 Frankfurt-Ginnheim
Tel.: 069-95294844

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



Enormer Andrang bei einer Codier-Aktion vor dem Radsporthaus Kriegelstein in Zeilsheim. Auf zehn Auftritte bei sechs Fachhändlern brachte es die AG Klaunix in diesem Jahr.

Foto: Klaus Schmidt-Montfort



Alfred Linder, Gründer, Trainer und (bisher) Lenker der AG Klaunix

Foto: Peter Sauer

Neue Aufgaben für ein starkes Team

Wieder ein Rekord der AG Klaunix mit 1.500 Codierungen

Mittlerweile hat Alfred Linder, der unermüdlige Gründer, Trainer und Lenker der AG Klaunix, 20 Aktive um sich geschart. Anders wären die jährlich purzelnden Rekorde nicht zu schaffen gewesen. Nach 1.300 Codierungen im Vorjahr sind es nun noch einmal 200 mehr geworden. Jetzt, da alles so gut läuft, sorgt er vor, dass es so bleibt. Alfred wird die Aufgaben breiter verteilen, weil er zuhause stärker gefordert ist.

Weil das Team gewachsen ist und mit den beiden neuen Nagel-Maschinen das Codieren nur noch Sekunden dauert, konnten intensivere „Kundengespräche“ geführt werden. So wurden dieses Jahr rund 140 neue Mitglieder gewonnen, davon etwa ein Drittel für die ADFC-Kreise rings um Frankfurt. Denn RadReiseMesse und

Radler-Fest ziehen auch viele Besucher aus dem Umland an. Das gilt erst recht für die neue „VELO-Frankfurt“, die mit 132 Codierungen das höchste Ergebnis erzielte.

Zum Brot-und-Butter-Geschäft haben sich Aktionen bei Fahrradhändlern entwickelt. Alfred Linder hat das vor Jahren beim Radsporthaus Kriegelstein in Zeilsheim eingefädelt. Das lädt seine Neukunden dazu ein und übernimmt die Kosten der Codierungen. Die sind dankbar für den Service und schauen sich im Laden um, was sie noch als Zubehör brauchen. Dieses Jahr gab es zehn Auftritte bei sechs Fahrradhändlern.

Ein neues Betätigungsfeld tut sich für die AG bei größeren Unternehmen oder Verwaltungen auf. Bisher gab es jährlich nur ein bis zwei Auftritte bei Gesundheits- oder Fahrrad-Aktionstagen, 2016 waren

es gleich sechs. Mit Codierung, Infotisch und teilweise auch Fahrrad-Check hatten wir sehr attraktive Angebote für die Rad fahrenden Mitarbeiter bei Fraport, Deutscher Bahn, T-Systems, der Agentur für Arbeit, der Nassauischen Heimstätte und den Hirnforschern auf dem Riedberg. Gut zu wissen, dass alle das Fahrrad in den Mittelpunkt rücken, egal, ob hausintern die Personalabteilung, das Gesundheitsmanagement oder die Umwelt-Abteilung der Veranstalter sind.

Neben solchen Großeinsätzen macht Alfred auch mit Kleinvieh Mist. Will heißen: Seit Jahren öffnet er jeden Freitag von 15 bis 17 Uhr seine Garage nahe dem Fernmeldeturm und codiert mit einem kleinen Team mal fünf, mal zehn oder auch mehr Räder. Zwischendurch missioniert er noch wie weiland der Heilige Bonifatius die

etwas störrischen ADFC-Gliederungen im ganzen Hessenland, sie möchten doch auch seinen Glauben an die Codierung annehmen. Und er klappert bundesweit die Behörden ab, damit jede neue Straße den amtlichen Code erhält und in seinen Code-Generator wandert.

Seit ihrer Gründung 1995 hat die AG Klaunix fast 10.000 Räder codiert, bundesweit eine einsame Spitzenleistung im ADFC. Wenn man sieht, wie Alfred mit einem Griff ein schweres Pedelec aufs Kreuz legt, um am Tretlager nach der Rahmennummer zu suchen, dann kann es nicht am Alter liegen, wenn er jetzt etliche Aufgaben im Team weitergibt. Sein immenser Erfahrungsschatz, seine feinfühligste Führung und der verschmitzte (ober-)schwäbische Humor werden der AG Klaunix erhalten bleiben.

Wehrhart Otto

Dieter Werner leitet die AG Klaunix

Nach 21 Jahren übergibt Alfred die Leitung der von ihm gegründeten AG Klaunix an Dieter Werner. Dieter ist schon seit Urzeiten als versierter Fahrradtechniker bei den Codier-Aktionen dabei und hat als Jungrentner nun auch die Zeit, das 20köpfige Team zu weiteren Erfolgen zu führen. Er übernimmt künftig auch die Freitags-Termine in Alfreds Garage. Ihn unterstützen Klaus Schmidt-Montfort bei Buchführung,

Schriftverkehr und Statistik sowie Wehrhart Otto bei den Kontakten zu Fahrradhändlern und Unternehmen. Dies wurde beim Jahresausklang der AG am 22. Oktober einvernehmlich begrüßt, mit einem sehr herzlichen Dank des Teams und des Vorstands für Alfred Linders Lebenswerk. Er wird weiter als Gottvater der Codierung mit einem gütigen Auge über seine Schützlinge wachen.

Wehrhart Otto



Foto: Peter Sauer

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

Mitglieder und Förderer des ADFC sind herzlich eingeladen zu unserer Weihnachtsfeier am Donnerstag, 08.12.2016, 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 Knabern 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 2016 beisteuern möchte, sende sie bitte baldmöglichst per E-Mail (mit kurzer Info) an Bertram (bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de).

Bis zur Feier wünschen wir einen schönen und sicheren Fahrraderbst.

Für den Vorstand, Anne Wehr



Leser MEINUNGEN

Editorial (Frankfurt aktuell 5/2016)

Ergänzend zum Editorial möchte ich noch ein Kompliment für die städtischen Ämter beisteuern:

Früher gehörte zu Baustelleneinrichtungen das Verkehrsschild: „Radfahrer absteigen“, ohne Hinweis, wo man denn nun zu bleiben hat. Die Absperrungen verengten mit ihren quergestellten, breiten Sockeln die verbleibende Wegbreite. Gestern wollte ich mit meinem Trike von der Großen Friedberger nach Harheim und nahm mir vor, übers Scheffeleck die Eckenheimer Landstraße hochzuradeln bis zum Anschluss an meine beliebte „Ostparallele“, Marie-Bittorf-Anlage, Dreihäusergasse und Nidda-ufer. Unmittelbar vorm Scheffeleck

war eine Information, dass die Eckenheimer für Fahrräder total gesperrt sei. Nun wusste ich nicht, wie ich weiterkommen sollte. Dann fand ich ein großes gelbes Hinweisschild für Fahrräder, das lotste mich auf einer perfekt ausgeschilderten, genialen Umleitungsstrecke bis zum Hauptfriedhof.

Wie sich die Zeiten doch gewandelt haben! Inzwischen gibt es auch Ampeln für Fahrräder, bei denen man sich nicht die Halswirbel ausrenken muss, um sie zu beachten; so ernst genommen, warte ich gern auf Grün. Also haben sich die Mühen der letzten Jahrzehnte doch gelohnt. Die fehlenden Abstellanlagen kommen sicher auch noch.

Freya Linder

Abstellanlagen (Frankfurt aktuell 5/2016)

Mir ist aufgefallen, dass Schritt für Schritt an immer mehr Stellen Fahrradabstellanlagen installiert werden, die dann auch immer gleich belegt sind, was die Notwendigkeit – auch weiterer – Abstellanlagen belegt.

Was mir aber auch auffällt, ist, dass eine ganze Reihe von Abstellanlagen von sog. „Schrotträdern“ belegt werden, also Fahrrädern, die aufgegeben worden sind. Daher sollte aus meiner Sicht neben der Neuinstallation von Abstellanlagen die bestehenden regelmäßig dahingehend überprüft werden, ob sie von Fahrrädern belegt werden, die nicht mehr fahrtüchtig sind und offensichtlich

aufgegeben worden sind. Diese wären dann zu entfernen.

Ansonsten: ich bin und bleibe weiterhin ein Gegner von diesen sog. „Schutzstreifen“. Insbesondere der auf der Alten Brücke ist gefährlich und behindernd. Die Autos – teilweise auch LKW – überholen mich mit wenigen Zentimeter-Abständen (während das früher ohne Schutzstreifen nicht der Fall war, da wurde ich mit großem Abstand überholt), ich habe keine Möglichkeit, innerhalb des Schutzstreifens langsamere Radfahrer zu überholen oder Scherben auszuweichen und Geisterfahrer sind mir erst seit Einrichtung des Schutzstreifens auf diesen entgegen gekommen.

Stephan Popken

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V.

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 11)
www.zweirad-ganzert.de

Architekturbüro Göllner GmbH
Stuttgarter Straße 11
www.architekturbuero-goellner.de

**Internationaler Bund/
Bike Point**
Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein
Am Bahnhof (FFM-Höchst)
(siehe Anzeige Seite 2)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Per Pedale
Adalbertstraße 5
(siehe Anzeige Seite 19)
www.perpedale.de

Radschlag
Hallgartenstraße 56
www.radschlag.de

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

Stadtmobil Rhein-Main GmbH
Am Hauptbahnhof 10
www.rhein-main.stadtmobil.de/
adfc

Fahrrad-Thöt
Hasengasse 5–7
www.fahrrad-frankfurt.net

Main Velo
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 7)
www.mainvelo.de

Fahrradhaus Wagner
Woogstraße 21 (Anzeige S. 8)
www.fahrradwagner.de

Impressum

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

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

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

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

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

Auflage: 4.200

Druck: Reha-Werkstatt Rödelheim, Frankfurt am Main

Redaktionsschluss für die Januar/Februar-Ausgabe: 03.01.2017



Hand in Hand – Sabine und Egon gehen (und fahren) ab jetzt gemeinsam durchs Leben

Foto: Eckehard Wolf

Zwei ADFC-Aktive feiern Hochzeit im Hessenpark

Zu zweit fährt sich's besser durchs Leben: die leidenschaftlichen Radfahrer/-innen und Aktiven des Frankfurter ADFC Egon Schewitz und Sabine Schewitz (bis dahin Mrugalla), gaben sich am 28. Oktober im Hessenpark – dort gibt es ein Standesamt – das Ja-Wort.

Das Fahrradthema war dann auch das Leitthema, das die Standesbeamtin in ihrer sehr persönlichen und bewegenden Rede für das Brautpaar wählte.

Für beide ist es nicht die erste Ehe, aber sicher die beste, davon geht der ADFC-Kreisvorstand, dem Egon auch angehört, einfach mal aus! Egon ist begeisterter Tourenleiter und von Beruf Rechtsanwalt. Krankenhaus-Case-Managerin Sabine hilft seit vielen Jahren mit bei der Organisation der Verteilung dieser Zeitschrift. Über das Radfahren hinaus sind beide sportlich gut dabei mit Skifahren, Schwimmen und Wandern. Beide kochen gern, auch zusammen. Das führte dazu, dass dem Bräutigam der Heiratsantrag beim Kartoffelschälen über die Lippen kam. Das kann doch nur gut werden!

Der Hoffnung der freundlichen Standesbeamtin, die am Schluss sagte: „Möge Sie auf Ihrer Tour durchs Leben meist gutes Wetter begleiten, sodass Sie die Schönheiten, die sich Ihnen auf dem Weg bieten, genießen können“, schließen wir uns an und wünschen: Viel Glück miteinander, Sabine und Egon!

Anne Wehr für den Vorstand des ADFC Frankfurt

Stabübergabe

Johannes Wagner tritt als Tourenreferent zurück.

Mehr als 25 Jahre hat er sich in seinem Amt als Tourenreferent in die AG Touren eingebracht. Er hat die AG Touren organisiert, sich um neue Tourenleiter bemüht und auch selbst Radtouren geführt. Die Radtouren des Rundschau Tourensonntags hat er viele Jahre vorbildlich vorbereitet und organisiert. Er hat auch dafür gesorgt, dass interessante Artikel über diese Radtouren in der Frankfurter Rundschau erschienen.

Als Johannes damit begann, war das Tourenprogramm des ADFC Frankfurt ein kleines Falblatt mit gerade mal einer Handvoll Touren. Bei der großen Strukturreform 1991, bei der unser Frankfurter Verein in der heutigen Form überhaupt erst entstand, war er zusammen mit seiner Frau Petra Jäschke-Wagner und Hans-Peter Schepko zuständig für die Redaktion des Tourenprogramms. Daraus begann die Entwicklung hin zu dem echten Programmheft, das ihr alle kennt.

Entsprechend entwickelte sich die Touren-AG zu der heute zahlenmäßig größten AG des ADFC Frankfurt. In der Leitung der Touren-AG hat ihn zunächst Jürgen Johann unterstützt, später wurde Michael Bunkenburg sein Stellvertreter. Nun ist der Zeitpunkt gekommen, zu dem Michael die Leitung der Touren-AG übernimmt. In den letzten Jahren hat er Zug um Zug immer mehr Aufgaben von Johannes übernommen. Somit ist die Kontinuität nach Johannes Rückzug als Tourenreferent in der AG Touren gewährleistet.

Der Vorstand des Kreisverbands Frankfurt bedankt sich bei Johannes für seine erfolgreiche Arbeit in den über 25 Jahren, die er für den ADFC in der AG Touren geleistet hat. Vielen Dank Johannes Wagner!

Helmut Lingat für den Vorstand des ADFC Frankfurt



Michael Bunkenburg (links) übernimmt den Stab des Tourenreferenten von Johannes Wagner

Fotos: Eckehard Wolf



Klein-ANZEIGE

(Auto-)Dachträger zu verschenken

Ich habe 2 Dachträger für Fahrzeuge ohne Reeling und ohne Dachrinne (wie z. B. mein ehemaliger Mercedes C180). Marke FABBRI mit Traglast 60 kg, die in der Breite verstellbar sind und abschließbar sind. Dazu gibt es einen Radhalter Fabrikat FABBRI BICI SPRINT. Die Geräte sind nagelneu, nie benutzt. Inzwischen habe ich ein anderes Auto in dem ich mein Rad innen transportieren kann.

Da ich Dachträger und Radhalter nicht mehr benötige würde ich diese Teile gerne an einen Radsportfan kostenlos gegen Selbstabholung (in Frankfurt Niederrad) abgeben.

Kontakt: h.neubaer@web.de oder telefonisch unter 0176 719085

Vorteile für ADFC-Mitglieder

Neues ADFC-Fördermitglied bietet CarSharing zu günstigen Konditionen

stadtmobil
carsharing

Das CarSharing Unternehmen „Stadtmobil Rhein-Main“ ist Fördermitglied des ADFC Frankfurt geworden. Es bietet ADFC-Mitgliedern besonders günstige Konditionen.

Für sie gibt es ein Startguthaben von 25 Euro. Außerdem entfällt die einmalige Aktivierungsgebühr von 30 Euro. An über 80 Stationen in Frankfurt und an weiteren Plätzen in Rhein-Main stehen die Autos bereit. „Stadtmobil“ hat ein bundesweites Netz aufgebaut. Die Leitung von Stadtmobil Rhein-Main ist auch persönliches Mitglied im ADFC. Weitere Informationen unter <http://rhein-main.stadtmobil.de/adfc>



Der nächste Sommer kommt bestimmt: Mittagshitze in Palmanova, Italien

Foto: (ps)

Die Winterreisen

Der ADFC Frankfurt bietet wieder eine Vortragsreihe in den Wintermonaten an. Die Vorträge finden im Saalbau Bockenheim, Schwälmer Straße 28, statt (U 6/7, Leipziger Straße; S 3–6, Westbahnhof). Der Eintritt ist kostenlos. Dauer je 90 bis 120 Minuten.

Dienstag, 15. November 2016, 19.30 Uhr

Michael Bunkenburg, ADFC Frankfurt am Main

GPS für Einsteiger – Elektronische Routenplanung

Im Auto ist das Navi inzwischen zum Standard geworden. Aber auch bei Radfahrern und Wanderern werden Navigationsgeräte immer beliebter. Der Vortrag gibt eine Übersicht über die Technik und die GPS-Geräte. Damit wird eine Hilfestellung für Einsteiger zum Finden des richtigen GPS-Gerätes gegeben. Aber auch die Möglichkeiten zur Planung von Touren am PC und im Internet werden behandelt.

Dienstag, 24. Januar 2017, 19.30 Uhr

Hans Dietmar Jäger, ADFC Frankfurt am Main

Wechselvolles Slowenien

Eine 10-tägige Radreise durch die Steiermark, Slowenien, Triest und Istrien: Etappen in Flußtälern und durch Weingegenden stehen genauso im Vordergrund wie die Städte Ljubljana und Triest, die wechselvolle Geschichte sowie die slowenische und istrische/ehem. k.u.k.-Riviera.

Dienstag, 21. Februar 2017, 19.30 Uhr

Dieter Fröhlich, ADFC Dreieich

Kalt, nass, windig, anstrengend – auf den Spuren der legendären Hurtigrute

Was er im Sommer 2015 in Skandinavien erleben konnte weil er nicht mit dem Schiff reiste, beschreibt Dieter Fröhlich an diesem Abend. Mit dem Fahrrad besuchte er die meisten norwegischen Häfen, die von den berühmten Hurtigrutenschiffen angelaufen werden. Dabei schlug er sich mit Mückenschwärmen herum und lernte, wie asiatische Touristen auf den schmalen norwegischen Straßen Auto fahren. Der Rückweg von der norwegisch-russischen Grenze führte ihn erst durch Finnland und dann durch die endlosen Wälder Schwedens bis nach Göteborg.

Dienstag, 21. März 2017, 19.30 Uhr

Peter Sauer, ADFC Frankfurt am Main

Von Salzburg an die Adria – Alpe Adria

Mit Auszeichnungen überhäuft, ist die Radroute Alpe Adria eine der meist-besprochenen Alpenüberquerungen der letzten Jahre. Wer mehr Zeit mitbringt als in den Reiseführern vorgesehen und nicht den kürzesten Weg zur Adria wählt, wird auch abseits der Strecke, im Salzburger Land oder in Kärnten, reizvolle Landschaften und Orte entdecken.

RADREISEN 2017

alle Reisen inkl. Bahnfahrt, Gepäcktransport, Reiseleitung, Ü/F in ***-Hotels, 50 bis 65 km pro Tag (Österreich z.T. bergig!)

Juni

24.06. - 01.07. **FERNRADWEGE** durch **NORDDEUTSCHLAND**

August

09. - 14.08. **FÜNF FLÜSSE - RADWEG** Oberpfalz

27.08. - 02.09. **USEDOM** Greifswald – Wolgast – Usedom

September

12. - 19.09. **ÖSTERREICH** Salzkammergut, 12-Seen-Tour

Oktober

01. - 07.10. **WIEN** und Umgebung per Rad entdecken

ThedaTours

Rad- und Wanderreisen

Theda Bunje, Friedberger Str.172k, 61118 Bad Vilbel-Dortelweil

Mobil: 0175 / 5 04 73 08 E-Mail: info@thedatours.de

www.thedatours.de

WANDERREISEN 2017

alle Reisen inkl. Bahnfahrt, Gepäcktransport bzw. Standquartier, ortskundiger Reiseleitung, Ü/F in ***-Hotels, Wandern und Yoga mit Manuela Nehls, Yogalehrerin BYV

21. - 28.01. **KLEINWALSERTAL** Winterwanderungen

27.04. - 01.05. **FRÄNKISCHE SCHWEIZ** Wandern und Yoga

20. - 27.05. **KLEINWALSERTAL** Wandern und Yoga

15. - 18.06. **WESTERWALDSTEIG** Etappen 9 - 12

15. / 16.07. **VOGELSBERG** Vulkanring, 2 Etappen

26. - 30.07. **RHÖN** Wandern und Yoga

21. / 22.10. **LAHN** Lahnwanderweg, 2 Etappen

Und TAGESWANDERUNGEN

Es ist so einfach!

Team ADFC Main-Taunus soll „träge“ Kommunen zum Stadtradeln motivieren

Es ist so einfach: Kommune anmelden, Aktion über Homepage, Presse und Auftaktveranstaltung „anschieben“ und im besten Fall auch selbst mitradeln. Drei Wochen praktizierte Radverkehrsförderung zum kleinen Preis müssten in jeder MTK Kommune drin sein.



Ein Teil des Stadtradel-Teams ADFC Main-Taunus mit Fahrrad-Blumenvase bei der Siegerehrung
Foto: Gabriele Wittendorfer

Aber Pustekuchen: Hochheim, Bad Soden, Kelkheim, Kriftel und Liederbach waren auch 2016 wieder nicht dabei. Zum Glück gibt es den Kreis, der zum zweiten Mal beim Stadtradeln mitmacht.

Selbst Schuld. Spontan wurde das ADFC Main-Taunus Team gegründet und einfach beim MTK aufgehängt – und 14 Radler/-innen traten in die Pedale. André, Birgit, Matthias, Kaj, Ulla, Manfred, Reinhard, Jürgen, Nini, Alwine, Clemens, Marcus, Martina und Gaby waren dabei und fuhren in drei Wochen 6.943,6 km.

Bad Soden und Kelkheim – das wären vor allem Eure Kilometer gewesen...

André K. aus Kelkheim, der in

den drei Wochen 758 km per Rad zurückgelegt hat, schafft diese stattliche Strecke vor allem auf seinem 52 km langen Arbeitsweg, indem er das Rad mit dem ÖPNV kombiniert. Seine Empfehlungen für Leute, die im Alltag aufs Rad umsteigen wollen: „Passendes Rad, zum Wetter passende Kleidung und unbedingt vorher überlegen, wo man fahren möchte. Nicht überall gibt es Radwege, oft muss man auf Straßen ausweichen und da ist es meist sinnvoller, kleine Umwege in Kauf zu nehmen, um besser ans Ziel zu kommen.“

Spitzenreiter des Teams ADFC Main-Taunus war Matthias F. aus Bad Soden. Er radelte 981 Kilometer, die er ohne das Stadtradeln so

wahrscheinlich nicht zurückgelegt hätte. Das ist ja das Schöne mit Wettbewerben – sie spornen zu Höchstleistung an. Aber wie fährt es sich Rad im MTK angesichts der Hügel und fehlenden Radwege? „Ich komme ohne Stau und Parkplatzsuche schnell von A nach B. Spaß und Freude am Radfahren lass ich mir trotz schlechter Radwege nicht nehmen. Das lässt mich über manch schlechte Verkehrsführung hinwegsehen. Und das Beste dabei: Ich bin fit wie nie!“

Radfahren und MTK – das geht!

Fazit zum Schluss: Es hat allen Spaß gemacht, die Sodener Sponti Touren sind zu Hochform aufgelaufen und der eine oder andere ist

aus gegebenem Anlass mal schnell die Regionalparkrunde auf einem Tag durchgefahren.

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



Wiegand | Striether | Wagner | Hofmann

Rechtsanwälte und Notare

Beratung und Betreuung in folgenden Themenbereichen:

Vorsorgevollmacht | Patientenverfügung | Testament | Erbvertrag
Arbeitsrecht | Erbrecht | Familienrecht | Verkehrsrecht | Straf- & Bußgeldrecht
Privates Baurecht | Mietrecht | Immobilienrecht | Medienrecht | Urheberrecht

Frankfurter Str. 35 & 58 | 61118 Bad Vilbel | Telefon: +49 (0)6101 583860
Telefax: +49 (0)6101 12229 | info@ranotwhs.de | www.ranotwhs.de
Zweigstelle: Hartmannsweilerstr. 71 | 65933 Frankfurt am Main

Was passiert in Hofheim, Eppstein und Kriftel?

In Hofheim erfolgen derzeit die letzten Schritte zur Vervollständigung der neuen Radverkehrs-Beschilderung. Anschließend werden bereits bekannte Mängel (z. B. fehlerhafte Ausrichtung von Wegweisern oder falsch beschriftete Wegweiser) korrigiert. Danach werden die alten Schilder (weiße Schrift auf grünem Grund) demontiert. Parallel wird in Hofheim eine Umgestaltung des Busbahnhofs beabsichtigt. Zu diesem Zweck wurde eine Arbeitsgruppe einberufen, an der sich neben anderen auch der ADFC beteiligt. Ziel ist neben der Hauptaufgabe, der Optimierung der Funktion für den Busver-

kehr, auch eine sinnvolle Führung des Radverkehrs in diesem Bereich zu erreichen. Erfreulich ist, dass die Stadtverwaltung von vornherein die Beteiligung des ADFC vorgesehen hat. Auch ansonsten sind im Hofheimer Rathaus Veränderungen geplant: die neue Koalition beabsichtigt, die Stellen eines Dezernenten für Nahmobilität, Fuß- und Radverkehr und eines Radverkehrs-Beauftragten neu zu besetzen. Der ADFC freut sich auf die Zusammenarbeit mit den vorgesehenen Personen und wünscht ihnen einen guten Start!

In Eppstein wurden in diesem Jahr viele kleine Mängel der Be-

schilderung ausgebessert, mehr war aufgrund der Haushaltslage leider nicht möglich. Der ADFC wünscht insbesondere, dass Angebote für den Radverkehr entlang der B455 zwischen Eppstein und Bremthal sowie zwischen Bremthal und Naurod geschaffen werden. Der Streckenverlauf ist hier sehr kurvig und es kommt regelmäßig zu gefährlichen Überholmanövern durch Kraftfahrzeuge. Erfreulich ist, dass die Gefahrstelle am Ortseingang der B455 aus Richtung Fischbach bald Geschichte sein soll, denn die wenig frequentierte Bushaltestelle soll so umgestaltet werden, dass Radler bis zur Ampel

linksseitig entlang der Bundesstraße fahren können.

In Kriftel wurden einige Einbahnstraßen zwischen Frankfurter Straße und Bahnlinie für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Der ADFC begrüßt diese Öffnung und wünscht sich, dass auch die übrigen Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden. Erfreulich ist auch die Beschilderung der Umleitung für Radler im Zuge der Sperrung der Radwege entlang der Bahnlinie unterhalb der Autobahn A66. Hier werden die Radler über gut nutzbare Feldwege in Richtung Frankfurt bzw. zurück geleitet.

Holger Küst

Stadtradeln – positive Tendenz

In diesem Jahr haben sich im September Hofheim vom 02. bis zum 22. und Eppstein vom 05. bis zum 25. zum zweiten Mal an der Aktion beteiligt. Fuhren im Vorjahr 55 Teilnehmer 10.522 Gesamtkilometer, waren es in diesem Jahr 115 Teilnehmer mit einer fast dreimal so langen Strecke: 29.139 Kilometer! Es hat sich in Hofheim gelohnt, den Aktionszeit-

raum in die Zeit nach den Schulfreien zu legen. Das Team mit den meisten Kilometern pro Teilnehmer war „KlaPi“ (zwei Radler fuhren je 644 Kilometer), das mit den meisten Gesamtkilometern war Team „Roggshop“ (6.028 Kilometer bei 12 Teilnehmern). Die Auftakt-Radtour war mit 10 Teilnehmern gut besucht und Günter, den wir im Frankfurter Stadtwald (bei

der Nordwest-Landebahn) trafen, hat sich sicher über den Besuch gefreut ...

In Eppstein gab es bei gleicher Teilnehmerzahl (31 Radler) eine Steigerung von 7.425 Kilometer auf 8.829 Kilometer. Hier sammelten die vier „Alltagsradler“ 363 Kilometer pro Teilnehmer, „Offenes Team“ war mit 19 Teilnehmern und 6.536 Kilometern

erfolgreich. Die vom Bürgermeister durch Eppstein geführte Auftakt-Radtour hätte besser besucht sein können, doch bei schönem Wetter legte die Gruppe eine anspruchsvolle Strecke vom Rathaus zum Wochenmarkt zurück. Der ADFC hofft, dass sich die positive Tendenz in den folgenden Jahren fortsetzt.

Holger Küst

Mitgliederversammlung 2017

ADFC-Ortsgruppe Bad Homburg/Friedrichsdorf

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

Zeit: Mittwoch, 18. Januar 2017, 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. Aussprache
9. Wahlen des Ortsgruppenvorstands, der Kassenführung und der Kassenprüfung
10. Ausblick 2017
11. Sonstiges

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

ADFC-Kontakte im Hochtaunuskreis

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

ADFC Bad Homburg/ Friedrichsdorf

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

ADFC Kronberg

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

ADFC Glashütten

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

ADFC Oberursel/Steinbach

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

ADFC Usinger Land e.V.

Neu-Anspach, Usingen, Wehrheim

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

ADFC Weilrod

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

Projekt Radroutennetz HT

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

Fahrradklima-Test

**Warum bleibt im Hochtaunuskreis das Fahrrad oft zuhause?
Antworten erbeten bis 1. Advent**

Bleibt das Fahrrad zuhause stehen? ... oder ist es alltäglich, auf dem Weg zu Schule und Arbeitsstätte, beim Sport oder in der Freizeit unterwegs? Wie erleben Sie Fahrradfahren? Was fehlt, um öfter mit dem Rad unterwegs zu sein?

Was tun und lassen unsere Städte und Gemeinden im Hochtaunuskreis zum Thema Radverkehr? Setzen sie die richtigen Prioritäten?

Die Rückmeldungen in persönlichen Gesprächen lassen unterschiedliche Meinungen zu: Wie wirken sich die Radroutenbeschreibungen und die Schulradwegpläne aus? Gibt es in Glashütten „nur die B8 und Durchfahrt verboten für Fahrzeuge aller Art“? Aus Wehrheim heißt es: „Unsere Radwege sind Kreis- und Landstraßen.“ Ist Steinbach, Grävenwiesbach und

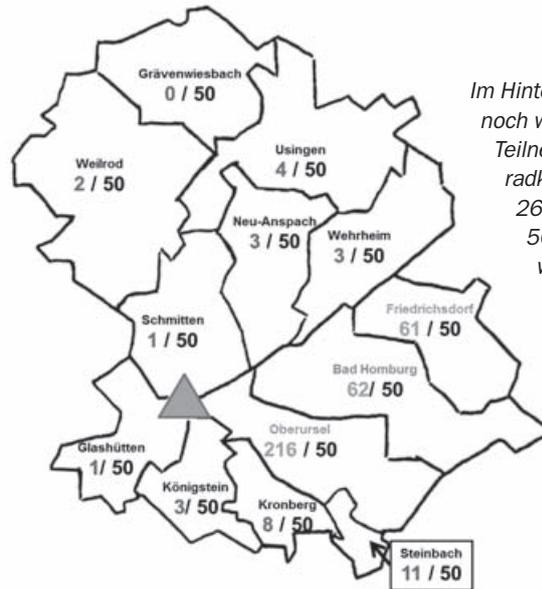
Wehrheim der Radverkehr im Hochtaunuskreis so wichtig, wie auf der Podiumsdiskussion auf der „Oberursel fährt ab“-Bühne gesagt?

In Oberursel wird Fahrradfahren so heiß diskutiert, dass die für die Herbstferien geplante Ausweisung der ersten Fahrradstraße von heute auf morgen abgesagt wurde.

Darum geht es bei der aktuellen Umfrage. Städte und Gemeinden im Hochtaunuskreis benötigen 50 Rückmeldungen auf www.Fahrradklima-Test.de um in die Auswertung aufgenommen zu werden.

Bad Homburg, Friedrichsdorf und Oberursel haben die Mindeststimmzahl schon erreicht (siehe Grafik). Ihre Auswertungen gehen in den bundesweiten Vergleich ein. Jede weitere Stimme verfeinert das Ergebnis.

Daher unsere Bitte an alle, die im Hochtaunuskreis radeln oder



Im Hintertaunus geht noch was: Anzahl der Teilnehmer am Fahrradklima-Test bis zum 26.10.2016. Erst ab 50 Rückmeldungen werden die Städte und Gemeinden bei der Auswertung berücksichtigt.

wohnen: stimmen Sie für Ihre Gemeinde ab und für die Orte, in denen Sie per Rad unterwegs sind: www.Fahrradklima-test.de. Es dauert ca. 10 Minuten. Die Umfrage endet am 30. November 2016.

Die Ergebnisse stehen ab Frühjahr 2017 auf [Test.de und werden auf der Fahrradmesse „Oberursel fährt ab“ am 12. März 2017 in der Stadthalle Oberursel veröffentlicht. „Oberursel fährt ab“ ist eine Veranstaltung der Stadt Oberursel und des ADFC Oberursel/Steinbach.](http://www.Fahrradklima-</p>
</div>
<div data-bbox=)

Susanne Bittner

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

E-Bikes von Riese und Müller, blueLabel, Stevens, Flyer, Idworx

Stadt, Trekking- und Tourenräder

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

Kindertransporträder von Christiania, Bakfiets, Babboe, Winther und Urban Arrow

Kinder- und Jugendräder

von Puky, Falter, Kokua, Morrison und Stevens

Falträder von Brompton und Riese und Müller

Qualifizierte Beratung und Service
in unserer Meisterwerkstatt

www.perpedale.de



PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT

Mitgliederversammlung 2017

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, 15. Februar 2017, 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. Vorstand (Kassierer)
 - b. Kassenprüfer
 - c. Delegierte zur Landesversammlung
12. Haushaltsplan
13. Sammlung von Ideen zu Aktivitäten in 2017
14. Behandlung von Anträgen
15. Sonstiges

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 15.01.2017 an den Kreisvorstand.

Radverkehrskonzept Oberursel vor dem Aus?

Sicherheit des Radverkehrs und von Schulkindern wird offensichtlich kein allzu großer Stellenwert eingeräumt

Nachdem die Oberurseler Stadtverordnetenversammlung am 14. Juli 2016 einstimmig ihre Zustimmung zum Radverkehrskonzept signalisiert hat, standen die Signale für die Umsetzung erstmalig auf Grün – leider blieb es nicht dabei!

Dennoch wurde durch die Regierungskoalition von SPD und CDU bereits die erste Maßnahme auf unbestimmte Zeit gestoppt: die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Zeppelinstraße in Verbindung mit Schutzstreifen in der Nassauer Straße. Dieser zentrale Punkt des Radverkehrskonzeptes dient insbesondere dem Schutz der Schul Kinder im Schulzentrum Bleibiskopfstraße und soll die derzeit auch rechtlich unhaltbaren Zustände in den zwei Straßen beseitigen.

Für diese Maßnahme wurde bereits sehr früh vom Planungsbüro Radverkehr-Konzept (RV-K) aus Frankfurt im Rahmen des Radverkehrskonzeptes eine vereinfachte Vorplanung vorgelegt, die in den Bürgerbeteiligungen von vielen Bürgern und in verschiedenen Gremien in der Oberurseler Verwaltung von Fachleuten begutachtet und für gut befunden wurde. Susanne Bittner vom ADFC Ortsgruppenvorstand meint: Dieser Schritt wirkt wie eine Warnweste in der Dämmerung – sie verändert den Verkehr nicht, aber KFZ-Fahrer, Fußgänger und Fahrradfahrer nehmen sich gegeneinander besser wahr, man nimmt Rücksicht und passt die Geschwindig-



Unhaltbare Zustände für Schüler in Oberursel auf dem Weg zur Schule

Collage: Susanne Bittner

keit an. So werden Gefahrensituationen entschärft.

Warum die große Koalition nun der Meinung ist, diese längst überfälligen Maßnahmen erneut diskutieren zu müssen, sie damit komplett in Frage stellt, lässt bei uns nur den Schluss zu, dass der Sicherheit des Radverkehrs und hier auch der zu Fuß gehenden Schul Kinder kein allzu großer Stellenwert eingeräumt wird.

Der ADFC fordert daher die große Koalition auf, diese nicht investiven

Maßnahmen, deren Finanzierung über Haushaltsposten des Straßenunterhalts sichergestellt sind, nicht weiter zu blockieren, sondern noch dieses Jahr umzusetzen.

Ein Radverkehrskonzept ist nur dann in sich schlüssig, wenn es weitgehend zusammenhängend umgesetzt wird. Fehlen so zentrale Bausteine wie hier die Umsetzung der Fahrradstraße und die Lückenergänzung Nassauer Straße, ist der Erfolg des gesamten Radverkehrskonzeptes in Frage gestellt.

Wer den derzeitigen Status des Radverkehrs in Oberursel und anderen Städten bewerten möchte, kann dies auf www.Fahrradklimatest.de noch bis zum 30. November tun. Die Ergebnisse stellen wir auf der nächsten Fahrradmesse „Oberursel fährt ab!“ am 12. März 2017 vor und vergleichen sie mit Städten ähnlicher Größenordnung.

ADFC, Gruppenvorstand der Ortsgruppe Oberursel/Steinbach
Patrik Schneider-Ludorff,
Susanne Bittner, Rainer Kroker

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



Linksabbiegen zur Zeppelinstraße in der Nassauer Straße im dichten Verkehr. Hier hätten die Schutzstreifen und die Abbiegeinsel deutlich unterstützt

Foto: Susanne Bittner

Drahtesel und andere große Tiere II

...oder: Bad Homburg zum Letzten

In der Juli-Nummer dieser Zeitschrift stand wörtlich: „Die großen Tiere also haben nach der Kommunalwahl vereinbart, den Radfahrern ein Stück der Bad Homburger Fußgängerzone zu öffnen, nämlich den oberen Teil zwischen Dorotheenstraße und Schulberg.“

Meine Zweifel daran wurden am 17.9. bei einer Stadtrundfahrt mit einem der beiden Koalitionspartner glänzend bestätigt.

Die Teilnehmer dieser kleinen Radtour durch die Innenstadt erfuhren, dass die vereinbarte Freigabe von etwa 100 m Fußgängerzone nicht stattfinden wird, weil dann ja noch mehr Radler den Schulberg auf dem Gehweg oder auf der Straße entgegen der Einbahnrichtung befahren würden. Das ist eine charmante Begründung echt Bad Homburger Art. Aber es geht noch besser: Man könnte ja jetzt fordern, auch den Schulberg zum Radeln entgegen der Einbahnstraße freizugeben. Charmantes Gegenargument echt Bad Homburger Art: Dann müsste man den Schulberg vorher monatelang sperren und umbauen. Das wiederum würde die Geschäftsleute der Wallstraße und der Haingas-



se auf die Barrikaden treiben, weil die unlängst lange unter Bauarbeiten schwer gelitten hätten.

Die Wahrheit ist nicht Bad Homburger Art: Ein mittelmäßig begabter und ausgestatteter Bautrupp könnte drei zusätzliche Verkehrsschilder montieren, die völlig überflüssigen Parkplätze am Schulberg beseitigen, bergab einen Radschutzstreifen markieren und das Radeln entgegen der Einbahnstraße ermöglichen. Das würde etwa zwei Stunden dauern, keine Geschäftsleute belästigen, den Bussen bergauf genügend Platz schaffen und den Radlern das Durchque-

ren der Innenstadt ermöglichen.

Aber gemäß echt Bad Homburger Argumente geht das alles nicht. Lieber schickt man Busse aller Bad Homburger Linien, Taxis, Lieferverkehr, Pkw und (mutige) Radler in beiden Richtungen durch das finstere Nadelöhr Thomasstraße (siehe Foto) und steigert das Chaos durch ein paar überflüssige Parkplätze, die hier die Straße auf eine Spur verengen.

Noch ein Beispiel echt Bad Homburger Argumente gefällig? Bitte sehr:

Bad Homburg verehrt Kaiser Wilhelm II. und Hindenburg, letzteren

durch Benennung einer nach dem Zweiten Weltkrieg gebauten vier-spurigen Hauptstraße als „Hindenburgring“. Forderungen, die Straße umzubenennen, werden regelmäßig abgewiesen mit dem Hinweis, Hindenburg habe Hitler zwangsläufig zum Reichskanzler ernennen müssen. Das ist in mehrfacher Hinsicht echt Bad Homburger Argumentation: Laut Weimarer Verfassung wurde der Reichskanzler nicht, wie heute in der Bundesrepublik, gewählt, sondern vom Reichspräsidenten ernannt. Hindenburg hätte jeden anderen ernennen können, auch sich selbst vermutlich. Aber darum geht es gar nicht. Hindenburg hat die fatale „Dolchstoßlegende“ zu verantworten und Hitler zu seiner ersten Mordserie gratuliert; diesem Mann gebührt nur Verachtung. Und als Warnung für die Bad Homburger Verkehrspolitiker: Wilhelm II., der mit seiner Begeisterung für Autorennen im Taunus sozusagen der Urvater der Bad Homburger Verkehrspolitik ist, musste in seinen letzten Lebensjahren in seinem holländischen Exil in Doorn ganz-tägig Holz sägen!

Zum Letzten: Ich erkläre Bad Homburg zu einem hoffnungslosen Fall!
Günther Gräning

Bad Homburg zum Allerletzten

Eigentlich habe ich es ja aufgegeben, aber am 25.10.2016 habe ich wieder schallend lachen müssen. Und ich möchte alle Radler an diesem Spaß teilhaben lassen.

Ich radle also gegen 10:15 Uhr die Louisenstraße abwärts und habe mein Rad schwer mit Kartoffeln und Gemüse beladen. Gerade habe ich einem vorbeifahrenden Sportkameraden gesagt, er brauche vor 11 Uhr nichts zu befürchten, woraufhin er mit dankbarer Miene weiterradelt.

Ein paar Meter weiter kommen mir zwei tiefgeschnallte schwarze Stadtpolizisten entgegen und fordern mich auf, abzusteigen. Ich verweise darauf, dass man als „Be- und Entlader“ laut Verkehrsschild am Beginn der Fußgängerzo-

ne hier fahren dürfe. Be- und Entlader sei ich nicht, erhalte ich zur Antwort, auch wenn ich mein Rad schwer beladen habe. Be- und Entlader seien Personen und Autos, die Dinge tragen, die man eigentlich nicht tragen könne. Das jedoch sei bei mir nicht der Fall. Weitere präzise verkehrsjuristische Einlassung der Polizei: Das Schild Nr. 250 stehe am Beginn der Fußgängerzone über „Be- und Entlader frei“; das bedeute „Verbot für motorisierte Fahrzeuge“. Mein Rad sei nicht motorisiert. Damit gelte „Be- und Entlader frei“ für mich nicht, sondern vielmehr das darunter stehende „Radfahrer frei 20 - 9 Uhr“. Ich müsse also absteigen. Informieren über Verkehrsregeln und Urteile könne ich mich ja im Internet.

Hinter mir, meiner Frau und der Polizei stauen sich mittlerweile mehrere Autos. Also bin ich vorübergehend nicht mehr so pingelig und schiebe weiter.

Tatsächlich steht nicht Schild Nr. 250 am Beginn der Fußgängerzone, sondern das blaue „Fußgängerzone“, darunter dann „Be- und Entlader frei“ und „Radfahrer frei 20 - 9 Uhr“. Es kommt aber noch besser: Kaum zu Hause angekommen, kommt meine angeborene Pingeligkeit zurück. Ich google also „Verkehrszeichen“. Und siehe da: Ein Schild mit „Be- und Entlader frei“ gibt es gar nicht, nur „Lieferverkehr frei“! Schild Nr. 250 bedeutet natürlich „Verbot für Fahrzeuge aller Art“. Und bei „Be- und Entladern“ handelt es sich laut Google um Gabelstapler und ähnliche Fahrzeuge.

Damit sind alle Lkw und sonstige Lieferfahrzeuge in der Bad Homburger Fußgängerzone illegal unterwegs! An dieser Stelle hatte ich meinen Lachanfall.

Wat nu?

Ich werde weiterhin vor 11 Uhr durch die Louisenstraße radeln und freue mich auf die Diskussionen mit der Polizei, da ja jetzt meine Argumente unschlagbar sind: Ich kann selbst definieren, was ein „Belader“ ist!

Der Stadt Bad Homburg rate ich dringend, in die Schulung ihrer Stadtpolizei mindestens eine weitere Stunde zu investieren. Ungültige Verkehrsschilder sollte sie demontieren. Und den unsäglichen „Hindenburgring“ könnte sie gleich mit entsorgen!

Günther Gräning

Schild(a)er in Bad Vilbel 2.0

Es spricht schon für sich, dass ausgerechnet die Vertreter der „autogerechten Stadt“ Bad Vilbel auf dem Nidda-Radweg durchs Stadtzentrum zum Miteinander mahnen, während so mancher Dummparker an anderer Stelle im Ort schon mal Narrenfreiheit genießt, was das Zuparken von Fußwegen, Zebrastreifen und Radwegen betrifft. Denn wir, die Fußgänger und (Alltags-)Radfahrer, sind diejenigen, die tagtäglich gegenseitige Rücksichtnahme praktizieren – und das nicht erst seitdem der erste Asphalt auf dem Nidda-Radweg aufgebracht wurde. Ausnahmen bestätigen im Übrigen auch hier die Regel.



Die neuen Piktogramme, daneben die niedlich kleine Fußgängerspur

Auf der jetzt entstandenen, sehr komfortablen parkseitigen Panenspur (ursprünglich gedacht als Fußgängerspur), kann der/die Radfahrer/-in entspannt die Schrauben des Velos nachziehen – oder den Schlauch flicken, wenn der Schwalbe-Marathon dann doch, von Karben her kommend, auf dem Nidda-Radweg seinen Dienst verweigert haben sollte. Auch der gemeine Fußgänger darf hier schon mal die Schuhe zubinden, falls nötig – völlig relaxt, denn hier läuft nach meinen Beobachtungen kaum noch jemand.

Bevor im September diesen Jahres die Fahrradpiktogramme auf dem Asphalt durch Fußgängerpiktogramme ergänzt wurden, suchte so mancher Fußgänger abseits der Radspur entspannt den Weg durch den Kurpark. Andere nutzten den gepflasterten Fußweg zwischen der Rathausbrücke und dem Sportgelände – obwohl dieser ab der Bibliotheksbrücke irrwitzig schmal ausgefallen ist. Nicht wenige benutzten aber auch die asphaltierte Radspur – kein Problem mit ein wenig Rücksichtnahme.

An der Lösung, die jetzt markiert wurde, scheiden sich die Geister. Weniger optimistische Zeitgenossen gießen Wasser in den Wein des allseitigen Willens zur harmonischen Verständigung. Wollen wir hoffen, dass der Wein trotzdem noch schmeckt.

Jetzt tummelt sich nämlich wieder der gesamte Fuß- und Radverkehr, tummeln sich spielende Kin-

der, Hundehalter auf der asphaltierten Fläche, mit all den Klassikern, die dem leidgeprüften Radfahrer nicht fremd sein dürften: Einer weicht nach links aus, der andere nach rechts. Häufig folgt noch Klassiker 2.0: Es wird kurz noch mal die Position getauscht.

Fiffi ist jetzt auch wieder häufiger vor Ort anzutreffen und prüft am Wegesrand, wer von seinen Hundekumpels heute schon vorbeigeschaut hat, während Herrchen auf der anderen Seite dieser Multi-Funktions-Rad-/Fußweg-Schöpfung die Leine festen Griffes, bis zum Anschlag ausgerollt, entschlossen zur Verteidigung in der Hand hält.

Mit dieser Neugestaltung hat man festen Schrittes planerisches Neuland betreten. Diese sagenhafte Neudefinition einer Verkehrsfläche ist die großartigste in Hessen seit der spektakulären Inbesitznahme des Hubschrauber-Landplatzes beim Offenbacher Stadt-Krankenhaus durch Hammel am Spieß grillende Mitbürger mit Migrationshintergrund, geschehen in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts. Oder waren es die Siebziger? Der Rettungshubschrauber musste seinerzeit abdrehen. Ebenso wie kürzlich der Verfasser dieses Artikels aufgrund eines Beinahe-Zusammenstoßes, der ihn völlig entnervt und mit zitternden

Knieen zur Unterbrechung seiner Rad-Fahrt nach Hause zwang.

Was war geschehen? Von der Innenstadt kommend befuhr ein Kleinkind mit seinem Laufrad den Schützenhofsteg in Richtung Kurpark, aufgrund seiner geringen Körpergröße sowie der geschlossenen Geländer dieses Stegs bis kurz vorm Radweg für jeden Passanten unsichtbar. Die Mama des kleinen Rackers war schon mal in den Kurpark vorausgeeilt, mit Smartphone am Ohr. Ungebremst querte das Kind den Fuß- und Radweg, komplett unbeaufsichtigt und mit beachtlichem Tempo.

Wäre ich nicht ein sehr versierter Radfahrer (Mountainbike, Trekking-Rad, Reiserad, Tandem und Pedersen) mit über 60-jähriger Fahrpraxis und hätte sich nicht spontan der „siebte Sinn“ bei mir gemeldet – die Folgen hätten fatal sein können. Und das mit ADFC-Trikot am Leib und ADFC-Mitglied-Aufkleber am Rad. Ich malte mir bereits die Schlagzeilen in der hiesigen Presse aus: „Fahrrad-Lobbyist vom ADFC überrollt Kleinkind ...!“ So oder so ähnlich ...

Mit flauem Magen und mein Rad schiebend verließ ich den Schauplatz, mit dem festen Vorsatz: Radfahren in Bad Vilbel, auf dem Radweg zwischen Kurpark und Nidda? Ich? Tagsüber? – Nur noch unter Androhung körperlicher Gewalt! Auf das Ergebnis des Fahrradklima-Testes 2016 für Bad Vilbel bin ich übrigens mächtig gespannt.

Klaus-Peter Armbrust



Der Appell zur allseitigen Rücksichtnahme – (hoffentlich) wirkungsvoll inszeniert

Fotos: Klaus-Peter Armbrust



Der neue Asphalt macht sichtlich Freude – der rechtwinklige Knick in der Strecke womöglich weniger



Die Barriere kann weg. Jetzt geht's geradeaus weiter zum Schulzentrum

Fotos: Christian Martens

Lückenschluss ist asphaltiert

Quellenpark-Schulweg – nach Monaten nun endlich Abhilfe

Nachdem im Frühjahr die vielgenutzte Schulwegverbindung zwischen Dortelweil-West und Saalburgstraße im Vorfeld zur Homburger Straße unverhofft gekappt worden war, wurde die Lücke Ende September wieder geschlossen. Die Straßenverkehrsbehörde und der Fachdienst Tiefbau/Abwasser der Stadt Bad Vilbel haben nun Routen für Fußgänger und Radfahrende durch das Quellenparkgelände ausgewiesen. Nicht nur der ADFC Bad Vilbel, sondern auch die Opposition im Stadtparlament hatte massiv Kritik geübt.

Der Lückenschluss ist asphaltiert. Der Weg als solcher führt durch Bauland, das in naher Zukunft weiter erschlossen wird. Nun ist er auf der gesamten Länge durchgehend befestigt und damit auch in der nasskalten Jahreszeit

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

gut nutzbar. Damit haben die Verantwortlichen nun endlich einen Ausgleich für die rund acht Monate andauernde Blockade des Wegs der Schülerinnen und Schüler aus Dortelweil geschaffen.

Ihre Empfehlung hat die Stadt, einer Meldung der Frankfurter Neuen Presse vom 8.10. zufolge, auch den Schulen zugeleitet. Versprochen wurde außerdem, dass der Wegeverlauf regelmäßig geprüft und neuen Erfordernissen angepasst wird. Erster Stadtrat und Verkehrsdezernent Sebastian Wysocki wird in der Presse wie folgt

zitiert: „Das Ziel ist klar, es muss zu jeder Zeit attraktiv und sicher sein, durch den Quellenpark zum Schulzentrum und zurück zu fahren.“

Unklar bleibt, warum dieses Ziel zwischenzeitlich aus dem Blickfeld geriet. Hilfreich wäre es, wenn man sich bereits vor der Kappung einer Wegeverbindung um eine Ersatzroute kümmern könnte. Dies könnte möglicherweise zu besseren Ergebnissen bei der regelmäßig wiederkehrenden ADFC-Umfrage, dem Fahrradklima-Test, führen.

Wulfhard Bäumlein
Christian Martens

Hier sind „Relativierer“ am Werk

Wie der Vilbeler Magistrat beinahe der Logik ein Schnippchen geschlagen hätte

In Verkehrsdingen macht dem Bad Vilbeler Magistrat so schnell keiner was vor. Flugs ist man der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) beigetreten, was weder Geld noch entsprechendes Handeln kostet. Denn das, was für die Fußgänger und die Fahrradfahrer in der Homburger Straße geplant ist, entspricht auch nicht entfernt der Zielsetzung dieser AGNH. Stattdessen bietet man den Kraftfahrzeugen eine rot gefärbte mittlere Spur an, die schon in der Friedberger Straße die motorisierten Verkehrsteilnehmer verwirrt. Also drei Spuren für den MIV (den motorisierten

Individualverkehr, gesprochen: Mief). Sollen sich doch die Fußgänger und die Radfahrer um die Restflächen kloppen.

Der Hinweis auf die derzeit überwiegende Nutzung des Massenheimer Wegs ist schon putzig: Man bietet keine annehmbare Radverkehrsverbindung an und behauptet dann dreist, dass die Radfahrer die Notlösung wünschen. Aber es geht noch besser: Eine in den Regelwerken der Straßenbaukunst verankerte Mindestbreite von 2,50 Metern für Gehwege mit Begegnungsverkehr gilt in Bad Vilbel natürlich nicht, denn hier sind die „Relativierer“ am

Werk. Der geplante Bürgersteig wird „relativ schmal“, hat dafür aber keine Barrieren (Hurra!!!). Die Regelkenntnis und die Regel-treue sind im Vilbeler Magistrat halt auch nur relativ.

Was lernen wir? Eine Mindestbreite ist in Bad Vilbel nicht gültig, richtig ist vielmehr, dass die Regeln dann eingehalten sind, wenn sie unterlaufen werden. Und so gelang es dem Vilbeler Magistrat beinahe, der Logik ein Schnippchen zu schlagen. Aber es soll doch einige Bürgerinnen und Bürger geben, die dem Magistrat relativ wenig glauben.

Karl Pfeil

Die Masse macht's

Denkt man nach über Radfahren nach Massenheim,

dann kann man schon nicht mehr gelassen sein.

Nur Platz für die Autos ist doch verkehrt,

zu Fuß und zu Rad läßt man umgekehrt

die Menschen lieber in Massen ein.

Karl Pfeil



Pedersenfreunde und -freundinnen vor dem
Wilhelmsbader Karussell-Hügel Foto: Elisabeth Püschel

Wenn der Hochnebel nicht gewesen wäre

Rhein-Main-Pedersentreffen am 23. Oktober 2016

Pedersen werden die außergewöhnlichen Fahrräder genannt, deren Ursprung auf die 1893 zum Patent angemeldete Entwicklung des Dänen Mikael Pedersen zurückgeht. Weltweit gibt es Fahrradbegeisterte, die dieses Pedersenrad als Nachbau mit aktualisierter Technik fahren.

Die Teilnehmer/-innen des diesjährigen Rhein-Main-Pedersentreffens müssen Engel sein, sonst hätte der Spruch: wenn Engel reisen... keine Bedeutung. Denn zwischen den Regentagen Samstag und Montag lag ein regenfreier Sonntag. Den nutzten wir zu einer gut 50 km langen Ausfahrt vom Frankfurter Römerberg nach Wilhelmsbad und zurück.

Um 10 Uhr sollte es losgehen. Doch es kam anders. Nebel zwang mit dem Auto anreisende Pedersenfreunde zu langsamer Fahrt. Währenddessen standen wir Anderen auf dem Römerberg, die Pedersen in Reihe aufgestellt, und beobachteten Touristen bei ihrer Lieblingsbeschäftigung: Fotografieren. Es ist damit zu rechnen, dass in einem Jahr die ersten Plagiate von Pedersenrädern aus Fernost zu sehen sein werden.

Um 10.45 Uhr hatten sich 17 Pedersenfreunde am Römer eingefunden. Wir fuhren los. Um möglichst schnell aus der Stadt zu kommen, drückte ich etwas „auf die Tube“. Kurz vor Erreichen der „Hohen Stra-



Moderne Technik, stilecht mit Ledertasche: des Autors Pedersen

ße“ musste ich doch noch einige Meter zurückfahren, um einen Abgesprengten einzufangen.

Die Hohe Straße fuhren wir dann gemütlicher und auf den Spuren des Mittelalters entlang. Sie war Teil des Handelswegenetzes „Via Regia“, das unter königlichem Schutz stand. Von hier aus würden wir eine wunderbare Weitsicht in die Wetterau und in das Maintal gehabt haben, wenn der Hochnebel nicht so hartnäckig gewesen wäre. So begnügten wir uns damit, das Kohlekraftwerk Staudinger bei Großkrotzenburg als Landmarke auszumachen, die Kühltürme halb vom Nebel verschleiert. Unterwegs gesellte sich noch ein Pedersenfahrer aus Bad Vilbel zu uns. An der höchsten Stelle der Tour legten wir

ein spätes Zwischenfrühstück ein. Dort waren wir der Sonne so nah, dass sie sich doch tatsächlich zeigte und uns den Rest der Tour immer wieder begleitete.

In Wilhelmsbad hatte ich eine Führung durch das restaurierte Karussell des Kurfürsten Wilhelm für 13 Uhr gebucht. Um 12.45 Uhr trafen wir an der Kuranlage inmitten eines Landschaftsparks nach englischem Vorbild ein. Tobias Henkes vom Karussell-Verein erläuterte uns die Technik der Anlage, ihre Entstehungsgeschichte und die Bemühungen des Vereins zur Restaurierung dieser schönen Anlage.

Der Kurfürst Wilhelm (1743-1821) wurde uns als cleverer Geschäftsmann und praktizierender Feudalherr vorgestellt. Um Geld in

die fürstliche Schatulle zu erhalten, vermietete er Hanauer und Hessische Soldaten an seinen Onkel, den englischen König. Vorher verpasste er den Männern eine militärische Ausbildung und einheitliche Uniformen und verbesserte somit die „Leihgebühr“. Diese „Geschäfts-idee“ ließ ihn zu einem der reichsten Fürsten seiner Zeit aufsteigen.

Feudal auch sein Verhältnis zu Frauen. Das Recht auf die erste Nacht vor einer Vermählung seiner Untertaninnen und die Haltung von vier Mätressen gleichzeitig fand er offensichtlich seines Standes angemessen.

Soviel Geschichte war genug, wir hatten Hunger. Schnell noch zu dem traditionellen Gruppenfoto aufgestellt und dann los zu einem späten Mittagessen. Beim Italiener ließen wir uns die Pizzen, Pastas und anderen Köstlichkeiten schmecken, bevor wir die Rückfahrt über Schloss Philippsruhe und am Main entlang antraten.

Leider ging mein Wunsch, bei Sonnenuntergang hinter Frankfurts Hochhauskulisse in der Stadt einzutreffen, wegen einer Wolkendecke nicht in Erfüllung. Am Römerberg angekommen verabschiedeten wir uns bis zu einem nächsten Treffen im Norden, Süden oder in der Mitte Deutschlands.

Wieder einmal hat es Spaß gemacht, mit den Pedersenfreunden durch eine schöne Landschaft zu fahren. Das meint *Günter Tatar*



Der Vorteil eines Rahmens mit tiefem Durchstieg liegt eindeutig darin, dass man ihn auch quer beparken kann

Fotos: Ingolf Biehusen

Parken will gelernt sein

Ein Fahrrad so abzustellen, dass es andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert oder das Parken weiterer Räder ermöglicht, scheint oft schwer zu fallen. Die Fotos, aufgenommen vor dem Infoladen des Frankfurter ADFC, zeigen, dass hier jemand noch weit davon entfernt ist, sachgemäß mit einer Fahrradabstellanlage umzugehen. Zwar bietet der ADFC Hessen Kurse an, in denen das Fahren eines Fahrrades erlernt werden kann. Was aber fehlt, sind Kurse zur praktischen Anwendung des Erlernten im städtischen Alltag. So

wie das Üben von „Rückwärts einparken“ in der (Auto-) Fahrschule notwendig war, um den Führerschein zu erhalten, muss es für Rad fahrende zur Pflicht werden, ein Zertifikat über den sachgerechten Umgang mit Abstellanlagen zu erwerben. Richtiges „Vorwärts einparken“ könnte dabei wertvolle Punkte auf dem Weg zum Erfolg bringen. Bei Sonderfällen wie dem Beparken einer von einem nordeuropäischen Möbelhaus montierten Abstellanlage darf vorher Einblick in die bekannte Aufbau-Anleitung genommen werden. (ps)



Wurde hier ohne Aufbau-Anleitung geschraubt?

Foto: Sigrid Hubert



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

Der Enkel will ein Rennrad

Zwei Wetterauer Pedelec-Piloten (Pedeins und Pedzwo), ein Frankfurter Radfahrer (Rad) und ein Fußgänger unterhalten sich

Hohe Straße, zwischen Roßdorf und Windecken. Ein sonniger Spätsommertag. Pedeins und Pedzwo stehen auf einer Plattform neben der Riesenbank. Davor parken zwei Pedelecs. Rad kommt hinzu, lehnt sein Sportrad an die Bank und erklimmt ebenfalls die Plattform.



Rad: Tach.

Pedeins und Pedzwo: Nicken.

Rad: Ist ja ganz neu hier, die Bank. Bisschen groß geraten, aber sonst ganz schön.

Pedeins: Ja, iss schee. Gute Aussischt von hier.

Rad: Dass das hierzulande möglich ist ... vor die Sitzfläche der Bank gehört doch ein Geländer!

Pedeins: Hab ich aach gedacht. Andere aach. Stand sogar in der Hanauer Zeitung. Die Sitzbank iss zwaa Meter hoch. Dess derf merr uff Kinnerspielplätze aach ohne Gelänner. Bei Rutsche und so ... lieche ja auch Pellets drunner, fällt merr weich.

Rad: Unglaublich. Wenn man fünf Treppenstufen vor dem Haus hat, braucht man schon ein Geländer. Aber hier nicht ...

Alle: Gedankenpause.

Pedeins: Mit dene Reife – fahrn Sie da auch Schotterwege?

Rad: Ja, lässt sich manchmal nicht vermeiden. Die Reifen sind gar nicht so schmal. Mit dem Rennrad früher war's oft ein bisschen schwierig. Deswegen hab' ich auf breitere Reifen umgestellt. Ich lande immer irgendwann auf Waldwegen oder Schotterpisten.

Pedeins: Mei' Enkel will'n Rennrad.

Rad: Mmmh, das wollen heute ja wieder viele junge Leute.

Pedeins: Aber wo soll der dann damit fahrn? Wenn der von Windecke nach Florstadt will, kommt immer 'n Schotterwech.

Rad: Wenn er entlang der Nidda und über Assenheim nach Florstadt fährt, ist alles asphaltiert. Aber wenn ich jetzt über Marköbel nach Altstadt fahre, geht's ein Stück durch'n Wald. Deshalb hab' ich die breiteren Reifen. Ist besser als mit'm Rennrad.

Pedeins: Mich geht's ja nix mehr an, aber ich find' sowieso, dass 'n Rennrad für den Bub Quatsch ist. Da hänge' ihn die annern mit ihre' Mountainbikes doch im Wald ab.

Rad: Stimmt. Und Sie? Hängt er Sie ab mit dem Rennrad?

Pedeins (Blick zum Pedelec): Am Berg nedd. Da schalt' ich zu.

Rad: Aber flach geradeaus? Da ist doch für Sie bei 25 Sachen Schluss.

Pedeins: Klar, die junge' Kerle könne' da mehr mache'. Aber wenn's berguff geht, hat er Müh'.

Rad: Fahr'n Sie schon länger Pedelec?

Pedeins (Blick zu **Pedzwo**): Iss schon mein zweites. Dess erste kam so: Ich steh beim Aldi an der Kass und vor mir kauft 'ne junge Frau Zigarette. Als ich seh, was die Packung kost, hab' ich gedacht: Als Nichtraucher haste ja in einem Jahr dess Geld für'n Pedelec zusamme.

Da hab' ich mir eins geholt.

Rad: Und jetzt juckeln Sie hier über die Hohe Straße und die Hügel rauf und runner.

Pedeins: Ich fahr auch einkaufe. Kann ich ja vor jede Metzgerei anhalte und gucke, was günstisch iss. Gibt ja einiche Metzgereie hier. Oder in Windecke vom Markt los, da geht's ja überall steil hoch. Oder ich fahr' nach Hanau. Mitte ins Grimm-Center, da hab' ich dess Rad immer dabei. Ich hab ja große Tasche, da kann ich alles erledische und pack dess Zeuch einfach in die Tasche. Und dann widder zurück nach Windecke. Dess Auto brauch' ich fast gar nedd mehr. Bald 20 Jahr alt und erst Sechzigtausend auf'm Tacho – ich mach jetzt alles mit'm Pedelec.

Pedzwo: Nickt zustimmend

Pedeins: Hier über die Hohe Straße geht's ja bis Frankfurt. Hinner'm Hühnerberg fast nur noch bergab. Zurück ist halt schwer. Da schalt' ich zu.

Rad: Da kann der Enkel ja mit'm Rennrad auch nach Frankfurt fahren, ist ja alles asphaltiert.

Pedeins: Der braucht kaa Rennrad. Wofür die junge Leut' heut alles Geld hadde... In Frankfurt stehn'se an jeder Eck' mit'm Kaffeebecher in der Hand. Oder hole sich belegte Brötche. Kammer sich auch selber schmiern. Ich weiß

doch genau, von welchem Metzger unser Bäcker sei' Worscht hat. Da kann ich auch selber hingeh, Worscht hole und mir mein Brötche daheim schmiern. Iss billiger. Und Kaffee auf der Straß' aus'm Pappbecher – dess ist doch nedd normal. Dafür hadde die Geld.

Rad: Find' ich auch. Kaffee an der Ampel aus'm Pappbecher ... Und mein Brötchen (zieht ein Laugenbrötchen, selbst geschmiert und mit Käse belegt, aus der Tüte) mach' ich auch lieber selbst. Aber die jungen Leut' in Frankfurt fahrn jetzt alle Rennrad. Meist aber nicht besonders schnell.

Alle: Gedankenpause

Rad: Sind Sie früher, vor dem Pedelec, schon Rad gefahren?

Pedeins: Klar, mit den Kinnern, immer wochenends hier über Roßdorf nach Bruchköbel oder zur Ronneburg (nennt weitere Ziele und Wege). Bin eigentlich immer Rad gefahren.

Rad: Würden Sie das noch tun, wenn's keine Pedelecs gäbe.

Pedeins: Nee, werklisch nedd. Iss mir zu anstrengend, dess schaff' ich nedd mehr. Mir (Blick zu Pedzwo) sinn ja auch nedd mehr die Jüngste.

Rad: Ich auch nicht mehr.

Pedeins: Aber über 80 bestimmt nedd.

Rad: Nee, nur knapp über 60.



Schöne Aussicht von der großen Bank an der Hohen Straße.



Hinter'm Hühnerberg liegt Frankfurt

Fotos: Peter Sauer

Pedeins: Da sinn Sie ja noch'n junge Kerl.

Rad: (gedehnt) na ja ...

Pedzwo: Ich muss dann mal. Sonst macht sich die Martha Sorgen.

Rad: Da sollten Sie sich mal ein Handy anschaffen. Dann könnten Sie daheim melden, dass Sie bald kommen.

Pedeins und Pedzwo: Handy? Kommt mir nedd ins Haus! Werklich nedd, bloß kaa Handy!

Pedzwo: Nickt, klettert von der Plattform, steigt auf sein Pedelec und verschwindet nach rechts.

Fußgänger (näht sich barfuß mit Kleinkind von rechts): Dass das hierzulande möglich ist... Vor die Sitzfläche der Bank gehört doch ein Geländer!

Rad: Hab' ich auch gesagt.

Pedeins: Hab ich aach gedacht. Andere aach. Stand sogar in der Hanauer Zeitung. Die Sitzbank iss zwaa Meter hoch. Dess derf merr uff Kinnerspielplätze aach ohne Gelänner. Bei Rutsche und so ... lieche ja auch Pellets drunner, fällt merr weich.

Fußgänger: Unglaublich. Wenn man fünf Treppenstufen vor dem Haus hat, braucht man schon ein Geländer ... (zum Kleinkind) Wollen wir da mal hoch?

Kleinkind: Nein

Fußgänger: Komm, wir gehen hoch (besteigt mit Kleinkind die Bank)

Kleinkind: Ich will hier runter. Ich will zur Oma.

Fußgänger: Aber die Oma ist in Köln, das ist weit weg.

Beide verlassen die Plattform, Fußgänger erläutert im Weggehen ausführlich, dass sie nicht zur Oma fahren können.

Pedeins: Ich mach' dann auch mah weider.

Rad: Ich muss auch los.

Beide verlassen die Plattform und besteigen ihre Räder. Gemeinsam rollen sie nach links die ersten Meter leicht bergab.

Rad: Ist ja schön zu fahrn heute.

Pedeins: Wenn bloß die Bauern nedd so'n Dreck mache würde. Die könnte die Wege öfter mal reiniche.

Rad: Ist aber in diesem Jahr bisher ganz gut gegangen, das Wetter war auf unserer Seite.

Pedeins: Ja, stimmt. Und (grinst) ich derf ja gar nix sache. Bin ja selber aus 'ner Bauernfamilie.

Rad: Das ist bei mir schon länger her. Und die saßen damals in der Schwalm, die haben hiermit nichts zu tun.

Pedeins und Rad: Also dann – schönen Tach noch und Gute Fahrt. *Rad* tritt in die Pedale und lässt *Pedeins* hinter sich. Noch hängt er

bergab jedes Pedelec ab. Im Rückspiegel sieht er *Pedeins* nach Ostheim abbiegen. Dort ist eine Metzgerei.

In Altstadt kehrt *Rad* ein und trinkt Kaffee, im Sitzen und aus einer Tasse. Im Weggehen hört er noch, wie sich zwei alte Wetterauer Damen in breitem Dialekt unterhalten. „Die XY, die mache jed's Jahr über Weihnachde nach Las Vegas.

Jed's Jahr!“. „Dess wär mir nix. Ein oder zwei Mal, aber dann langt's auch. (Kopfschüttelnd) Jed's Weihnachde nach Las Vegas ...“.

Trotz der Liebe zur Wetterauer fährt *Rad* nun ohne weiteren Halt zügig über die Hohe Straße zurück in die Stadt. Weihnachten verbringt er dort meistens zuhause. In Las Vegas war er noch nie.

Aufgezeichnet von Peter Sauer

Geführte Radtouren in der Gruppe und eine indiv. Radrundtour zur Internationalen Gartenbauaus- stellung Berlin 2017



Aktiv-Reisen-Berlin-Brandenburg
Sperlingshof 28
14624 Dallgow-Döberitz
Tel. 03322-25616
info@aktiv-reisen-bb.de
www.aktiv-reisen-bb.de



Katalog kostenfrei anfordern.

Uganda erfahren

Fahre Rad und tue Gutes

Warum Uganda als Reiseziel und dann auch noch Radfahren? Uganda ist Afrika im Kleinen. Alle Landschaften und damit deren Fauna und Flora findet man dort. Es ist ein halbwegs sicheres Reiseland auf diesem Kontinent. Und es ist ein traumhaftes Erlebnis.



Mit dem Fahrrad am Äquator – das klassische Urlaubsfoto aus Uganda

Als (Un-)Ruheständler bin ich seit einigen Jahren ehrenamtlich für den Senioren Experten Service Bonn (SES) tätig, um meine beruflichen Erfahrungen im Bereich IT in Entwicklungsländern weiter zu geben. Mein vierter Einsatz für den SES führte mich 2013 nach Uganda. Im anschließenden Urlaub kam ich mit der Mpora Rural Family (MRF), einer lokalen, gemeinnützigen Organisation, in Kontakt, die ein Waisenhaus und zwei Schulen im Westen von Uganda in der Nähe von Fort Portal betreibt (und das Ganze – wie sich herausstellte – ohne elektrischen Strom).

Wieder zuhause angekommen ließen mir die Aspekte „Schule“, „kein elektrischer Strom“, „keine Computer“ und „Fahrrad“ keine Ruhe, und ich begann zu planen, was ich hier tun könnte:

- IT-Unterricht im Rahmen meines nächsten SES-Einsatzes an der Secondary School der MRF
 - mit gespendeten, gebrauchten Computern
 - versorgt mit dem Strom einer Fotovoltaik-Anlage
 - finanziert mit dem Erlös aus einer 3-wöchigen Radtour mit acht Teilnehmern durch die Nationalparks im westlichen Uganda
- Und tatsächlich kann ich 2014 den Plan in allen Punkten 1:1 verwirklichen und die Radtour 2015 sogar wiederholen.

Am ersten Tag der Reise testeten wir die vor Ort geliehenen Räder bei der Erkundung der näheren Umgebung mit beeindruckenden Ausblicken auf Vulkankegel, Maare und die schon von Herodot

beschriebenen Mondberge. Und es war ein unbeschreibliches Gefühl, unter der afrikanischen Sonne zu radeln – im direkten Kontakt mit Natur und Menschen. Insbesondere die Horden von Kindern, die auf uns zuliefen, uns nachliefen und jauchzend „How are you?“ riefen und am Berg mitschoben, war zutiefst berührend. Wir haben gefühlt hundert Mal am Tag „I’m fine“ geantwortet und auf unsere Gegenfrage gehört.

Die nächste Radetappe führte über rund 50 km am Ruwenzorigebirge entlang hinab ins Great Rift Valley und dort zum Semliki-Nationalpark, der für seine durch Mineralien farbenfrohen heißen Quellen bekannt ist.

Das nächste Highlight war das Schimpansen-Trekking im Kibale-Nationalpark, bei dem eine Teilnehmerin fast von einem unserer nächsten Verwandten umgerannt worden wäre.

Anschließend stand das Kennenlernen eines beispielhaft erfolgreichen Selbsthilfeprojekts einer dörflichen Gemeinschaft auf dem Programm, das mit dem Fassen einer Quelle und Errichtung einer Zapfstelle begann. Anschließend wurden Witwen ermutigt, Kunsthandwerk herzustellen. Touristische Führungen durch ein vorbildlich erhaltenes Feuchtgebiet mit entsprechender Flora und Fauna verbreiterten die finanzielle Basis für eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinschaft, u. a. durch den Bau einer Schule und einer Hebammenstation. Apropos Schulen – zwar besteht sieben Jahre Schulpflicht, aber es gibt kein kostenlo-

ses Bildungssystem, so dass viele Eltern ihre Kinder nicht oder nur mit Unterbrechungen zur Schule schicken können. Zudem sind die Schulen hoffnungslos überfüllt, da nahezu 50% der Bevölkerung unter 15 Jahre alt ist und damit unter die Schulpflicht fällt.

Nach einem Zwischenstopp in Kasese ging es mit dem Rad durch die Savanne des Queen Elizabeth National Parks. Das Trekking am nächsten Morgen absolvierten wir aber vorsichtshalber in unserem Begleitfahrzeug. Wir wollten dann doch nicht den Löwen als „Essen auf Rädern“ dienen.

Der Standard der nächsten Unterkunft traf uns unvorbereitet. Es gab nur stundenweise Strom, keine eigene Naßzelle, sondern Plumpsklo und Wasser aus dem Kanister. Doch die herzliche Aufnahme des Betreibers und die Erzählungen über seine Projekte (u. a. Unterstützung von Waisenkindern, Bau einer Schule) sorgten dafür, dass sich unser Schock schnell legte. Aufgrund dieser positiven Erfahrung plante ich für die nächste Tour sogar zwei Übernachtungen ein. Auch die zweite Gruppe war sehr angetan und unterstützte den Bau der Schule mit zwei größeren Spenden.

Absoluter Höhepunkt unserer Tour war die Begegnung mit einer Familie der „sanften Riesen“, den wenigen noch lebenden Berggorillas. Mir widerstrebt es, die Begriffe „Menschenaffe“ oder „Tier“ zu benutzen. Es sind unsere Verwandten, die in meinen Augen ethisch sogar höher stehen als wir Menschen. Sie führen keine Kriege, wie

z. B. die Schimpansen, und Revierstreitigkeiten sind bei ihnen unbekannt. Nach einem vierstündigen Marsch durch den Regenwald konnten und durften wir eine Stunde lang eine an Menschen gewöhnte Familie aus rund sechs Meter Abstand beobachten.

Den Abschluss bildete ein 3-tägiger Aufenthalt auf einer Insel im Lake Bunyonyi. Dort waren wir Gast eines Projekts, das mit dem Erlös aus den Einnahmen eine Bibliothek aufgebaut hat und Schulgelde und Transport von Kindern übernimmt. Danach ging es mit dem Minibus zurück nach Entebbe und nach einem Abschiedsdinner in einem der besten indischen Restaurants, das ich kenne, zurück nach Deutschland.

Bilanz meiner SES-Einsätze und der beiden Reisen:

- 5 Computerkurse mit zusammen ca. 50 Teilnehmern inkl. ca. 20 gebrauchter Laptops
- Installation von 3 Fotovoltaik-Anlagen auf 2 Schulen und einem Waisenhaus
- Schulgeld für 1 Jahr für 12 (Halb-)Waisen
- ca. 100 kg gebrauchte Baby- und Kinderkleidung
- Dächer für 2 Schulgebäude.

Jetzt hoffe ich, dass sich nächstes Jahr wieder eine Gruppe findet, die sich auf dieses Abenteuer einlässt und mich bei meinem Engagement in Uganda unterstützt.

Ausführliche Informationen gibt es unter www.adfc-vogelsberg.de. Kontakt: klaus.schwerdtfeger@adfc-vogelsberg.de

Klaus Schwerdtfeger



Radcheck vor der nächsten Etappe



Beeindruckende Ausblicke auf Vulkankegel, Maare und die Mondberge



Installation einer Fotovoltaik-Anlage auf einem Schulhausdach
Fotos: Klaus Schwerdtfeger



Höhepunkt der Tour ist eine Begegnung mit den wenigen noch lebenden Berggorillas



Vorsichtshalber sollte man in der Nähe von Löwen das Begleitfahrzeug nicht verlassen

SATTELFEST IN JEDES ABENTEUER.



Für deine nächste Radtour haben wir die beste Ausrüstung. Komm zu deinem Globetrotter im Frankfurter Ostend und dann ab in den Grüngürtel rund um Frankfurt.

Globetrotter

Träume leben.