

**Fördermitglieder des ADFC Thüringen**

- 1 Radshop Lutzke, Blumenstr. 80, 99092 Erfurt
- 1 Fahrraddienst Mende, Mühlgasse 5, 04610 Meuselwitz
- 1 Fahrradhaus Meinhardt, Schloßstr. 16, 07545 Gera/Langenberg
- 1 RADSCHNEUR, Haarbergstr. 19, 99097 Erfurt
- 1 SOLITÄR Metallwaren und Fahrzeuge GmbH, Bonatstr. 46, 99974 Mühlhausen
- 1 Fahrrad-Köhler, Hauptstr. 83, 98544 Zella-Mehlis
- 1 Regionaler Fremdenverkehrsverband Saaleland e.V., Oberhof 108, 07407 Uhlstädt

**Abonnement „Thüringer Pedalritter“  
(unnötig für Thüringer ADFC - Mitglieder)**

**Name, Vorname / Straße, Nr.**

.....

.....

**PLZ                      Wohnort**

*Ich abonniere hiermit die nächsten .....  
Hefte der Zeitschrift „Thüringer Pedalritter“  
des ADFC LV Thüringen e.V. zum Heftpreis  
von 0,50 DM plus Versandkosten (0,50 DM  
pro Heft). Die gleiche Anzahl Briefmarken zu  
je 1,00 DM liegt bei.*

.....

# Inhalt 1/01

Editorial .....	3
Nachrichtenschnipsel .....	4/5
Leserbrief.....	6
Reizvolle Radtouren/Homepage des ADFC .	8
Thüringer Radwanderwoche .....	9
Tour de Natur 2000 .....	10/11
Dolomitenradtour .....	12-14
Rezensionen: ..... Weltsichten .....	15
..... Südamerika .....	16-17
Diemelradweg .....	18
Termine .....	19
Donauradweg .....	20
Fahrradmitnahme bei der Bahn .....	21-23
Anzeigen .....	7/24
Spendenaufruf .....	25
Adressen .....	34

**Aus den ADFC-Kreisverbänden:**

Erfurt .....	25-27
Jena .....	27-29
Gera .....	29/30
Suhl .....	30/31
Weimar .....	32

**Formular:**

Beitritt .....	33
----------------	----

**Zum Titel:**

*Endlich mal richtig Platz zum Radfahren! Im Gegensatz zu den meisten Radwegen bietet eine noch nicht eröffnete Autobahn ausreichend Breite. Diesen Umstand nutzten die Ilmenauer Radfahrer zu ihrer ersten Frühjahrsradtour 1999 und testeten die A71, hier am Albrechtstunnel.*

**Impressum**

„Thüringer Pedal-Ritter“: Quartalszeitschrift für Fahrrad und Verkehr – 10. Jahrgang  
**Herausgeber:** Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Landesverband Thüringen e.V. (Selbstverlag), Espachstraße 3a, 99094 Erfurt, ☎(0361) 2 25 17 34 ☘(0361) 2 25 17 46, email: Matthias.Hecklau@t-online.de  
**Redaktion:** Uwe Flurschütz, Matthias Hecklau, Angelika Link, Thomas Wedekind  
**Anzeigenredaktion:** Katja Römer  
 Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nur die Meinung des jeweiligen Autors wieder.  
**Layout:** Solveig Nawroth, Angelika Link  
**Druck:** Druckerei m&m, Weimar  
 Innenseiten: reines Recyclingpapier, Umschlag: holzhaltiges Recyclingpapier  
**Auflage:** 2700 Stück  
**Erscheinen:** vierteljährlich  
**Preis:** –,50 DM; für Thüringer Mitglieder des ADFC durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.  
**Redaktions- und Anzeigenschluß** für diese Ausgabe: 30.1.2000 für die Ausgabe 2/01 am 15.4.2001.  
 Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 3.  
 Dieser Ausgabe liegen ein Faltblatt zur Tour de Natur und zum Radtourenprogramm des KV Erfurt (nur Erfurt) bei.



Liebe  
Fahrradfreunde,

uff, wieder einmal ist es geschafft – nach halb-jähriger Unterbrechung gibt es einen neuen Pedal-Ritter. Das Heft 4/2000 ist, hier sei es noch einmal

höchst offiziell gesagt, ohne Ersatz ausgefallen. Gleich mehrere Faktoren führten dazu, dass die gesamte Redaktionsmannschaft im nötigen Zeitraum nicht arbeitsfähig war. Ein Stammredakteur hatte, lange eingeplant, mit der Betreuung seines Hausbaus zu tun. Ein anderer bekam, nach neuneinhalbjähriger Unsicherheit, eine vernünftige Arbeitsstelle und musste diese sofort antreten – im November 2000 arbeitete er parallel auf einer Voll- und Teilzeitstelle, alle anderen Aktivitäten fielen aus. Die dritte Redakteurin durfte zur Arbeit in den Westen pendeln; der vierte, in Erfurt als „Multi-funktionär“ die Stellung haltend, wäre allein restlos überfordert gewesen. Sybille als „guter Geist“ der Landesgeschäftsstelle hatte mit einer schweren Krankheit zu kämpfen und konnte uns monatelang nicht unterstützen (auch von hier aus wünschen wir ihr gute Besserung) – deshalb verwarf die Redaktion letztlich auch den Gedanken an eine Notausgabe.

Im Januar 2001 hatten sich die Probleme einigermaßen geklärt, die Redaktion konnte wieder zusammentreten und beschloss als erstes, die Schlussredaktion gegen Bezahlung nach „außen“ zu vergeben. Material sammeln ist kaum ein Problem; oft ist mehr vorhanden, als später gedruckt werden kann. Dieses aber zum fertigen Heft zusammenpfriemeln – es kommt

auf den Millimeter und das Pünktchen an – erfordert etliche Stunden konzentrierte Arbeit, die kaum auf mehrere Leute aufzuteilen ist. Hier gilt uneingeschränkt „Viele Köche verderben den Brei“. Die wenigen Virtuosen im Landesverband, denen diese Arbeit glatt von der Hand geht, waren alle gleichzeitig verhindert – für diesen Fall muss eine andere Variante in Bereitschaft sein. Also sollte die vorliegende Ausgabe von einer externen Spezialistin gesetzt werden. Aber wie es so geht, diese war dann auch verhindert. So ist leider diese Ausgabe später als geplant erschienen. Auch in Zukunft wird das eine oder andere Heft noch von den „Alten“ produziert werden, nicht zuletzt der Kosten wegen.

Absichtlich habe ich so viel aus dem Redaktions-Alltag geplaudert, eben weil in 8 Jahren PR-Existenz noch nie ein Heft ausfallen musste. Dafür konnte die Redaktion nun aus einem ansehnlichen, aber recht einseitigen Stoffangebot wählen. Der Schwerpunkt liegt auf radtouristischen Aktivitäten außerhalb der eigenen Region. Des weiteren wollen wir mit der Vorstellung des Bahn-Rad-Touren-Hefes „Reizvolle Radtouren in Thüringen“ noch einmal auf lokale Rad-



wander-Angebote unter Nutzung der Eisenbahn aufmerksam machen – wo diese noch fährt. Lobenswerten Aktivitäten im Bahnverkehr, z.B. in Südthüringen, stehen auch 2001 einige Streckenschließungen gegenüber.

Last not least, feiern einige Kreisverbände, gleich nach der „Wende“ gegründet, in diesen Monaten ihr zehnjähriges Jubiläum. Der KV Jena blickt in diesem Heft einmal zurück, ohne dass die Jenenser die Ersten waren. Diese Ehre gebührt zweifellos dem KV Ilmenau, auch die KV Eisenach und möglicherweise Gera sind älter. Vieles wurde seitdem erreicht, andere Probleme sind heute noch die gleichen wie 1991.

Ein erlebnisreiches Radtourenjahr wünscht  
Thomas Wedekind

## Nachrichtenschnipsel

### Birnen schon wieder kaputt - wir haben etwas Neues gefunden! Die LED Rücklichtbirne

Die LED-Birne besteht aus einer Leuchtdiode, die mit einer Elektronik im Sockel gegen Überspannungen abgesichert ist.

Durch die LED-Technik (kein Glühfaden!) ist die „stella-bike back“ enorm robust und damit hinsichtlich Stabilität und Lebensdauer jeder Glühfaden-Birne weit überlegen. Die Lichtausbeute liegt bei nahezu 100%.

Im Unterschied zu den bisherigen Produkten auf LED-Basis benötigt die „stella-bike back“ keine besondere Montage oder Zusatzvorrichtung! Sie passt in den üblichen E-10 Sockel eines herkömmlichen Rücklichts!

Wir haben ein Testmuster von unserem Fördermitglied „Radscheune“ in Erfurt bekommen und bisher gute Erfahrungen damit gemacht. Mehr Infos unter: [www.stellalux.de](http://www.stellalux.de)

### Intershop: Wohin mit den Fahrrädern?

Die Jenaer E-Commerce-Programmschmiede Intershop bekommt Probleme mit dem Abstellen der Fahrräder ihrer Mitarbeiter, wenn sie den generalüberholten früheren Uniturm im Stadtzentrum bezieht. Wie die OTZ berichtete, gelang es dem Unternehmen bisher, trotz 500 Mitarbeitern mit nur 70 Pkw-Stellplätzen auszukommen, ein Großteil davon für Besucher. Sehr viele Mitarbeiter kommen dagegen mit dem Fahrrad zur Arbeit, in der Auto-Tiefgarage Krautgasse wurden für das Abstellen der Räder eigens zwei Räume angemietet. Da die Sockelräume des Intershop-Towers nach bisheriger Planung entweder Teile der Stadtverwaltung oder Läden beherbergen sollen, ist eine ähnliche Möglichkeit am neuen Ort vorerst nicht gegeben. Turm-Investor Saller zeigte sich überrascht von den Verkehrsbedürfnissen seiner Mieter, die offenbar nicht zum Image einer Hightech-Firma passen. Intershop-Baumanager Behr betonte, daß nach einer

Lösung gesucht werde. Dem Vernehmen nach werden die besonders wertvollen Fahrräder zur Zeit auf die Etagen mitgenommen, deren obere bereits bezogen sind.

### Deutsche Bahn: Mittelstandsoffensive

Unter dem oben genannten Schlagwort belebt die Deutsche Bahn ein Projekt zur Verselbständigung von Regionalstrecken wieder, das vor Jahren als „Regionalnetzentwicklung“ (REGENT) firmierte und seitdem fast vergessen schien. Rund 9000 km Nebenstrecken, 37 Netze und 10 Einzelstrecken, sollen als eigenständige Profitcenter unter dem DB-Dach geführt werden, fest zugeordnetes Personal haben, Ressourcen frei einkaufen können und ihre Aktivitäten bewußt auf regionale Besonderheiten ausrichten. Gegenüber den ersten REGENT-Ansätzen wird dem Kostenfaktor erhöhte Priorität eingeräumt. Unter anderem ringt man sich endlich dazu durch, die Bau- und Sicherheitsanforderungen an den vorherrschenden Triebwagenverkehr anzupassen und fortschrittliche, vorzugsweise funkgebundene Zugsicherungsverfahren anzuwenden. Damit lassen sich Brücken und Stützmauern viel preiswerter als bisher sanieren und für einen Kreuzungsbahnhof Kosten in Millionenhöhe einsparen. Unbeschränkte Bahnübergänge sollen dagegen möglichst ganz geschlossen werden, was für lokale Fußgänger- und Radfahrerlobbys weiten Raum für Protestaktionen ergeben wird. Immerhin wird in diesen Fällen ein umweltfreundlicher Verkehrsträger auf Kosten eines anderen saniert. Im Thüringer Einzugsgebiet werden Burgenland-Netz (217 km), Schwarzabahn (28 km), Vogtland-Netz (283 km), Südthüringer Netz (258 km), Thüringer-Becken-Netz (190 km), Hockerotha – Blankenstein (32 km) in die Mittelstandsoffensive einbezogen, wobei die ersten beiden vorrangig zu bearbeiten sind. (nach STADTVERKEHR 2/2001)

## Nachrichtenschnipsel

**Wanderkarte Gera und Umgebung**  
Soeben beim „Grünes Herz Verlag“ erschienen ist eine Wanderkarte über Stadt Gera und ihrer Umgebung. Aber auch Orte wie Eisenberg mit seinen markanten Bürgerhäusern, die alte Töpferstadt Bürgel, der Kur- und Erholungsort Bad Klosterlausnitz oder Bad Köstritz, bekannt durch die Tradition des Bierbrauens – um nur einige zu nennen, sind ganzjährig einen Besuch wert. Die Wanderrouen leiten den Betrachter zu landschaftlichen, botanischen, historischen und geologischen Besonderheiten. Auf den übersichtlich ausgeschilderten Wegen kann man sich das Wandergebiet um Gera sehr gut erschließen.

Es ist das erste Mal, dass eine Wanderkarte die Region Gera zum Inhalt hat. Sie wurde in einem Maßstab von 1 : 50.000 nach geographischen, landschaftlichen und touristischen Aspekten erarbeitet. Neben einer exakten Wegezeichnung sind Besonderheiten der Landschaft sowie Höhenlinien und Höhenangaben eingetragen. Durch die Schummerung wird das Höhenprofil der Landschaft deutlich, was der Karte einen plastischen Charakter verleiht. Die Karte hat eine Ausbreitung von Crossen im Norden bis Auma und Hohenleuben im Süden sowie von Stadroda im Westen bis nach Schmölln im Osten. Gekennzeichnete Naturlehrpfade vermitteln Wissenswertes über Natur und Landschaft. Rastplätze laden zum Verweilen ein.

Auf der Kartenrückseite ist eine Auswahl von Wanderrouen beschrieben, die Anregung sein sollen, diesen reizvollen Teil Thüringens auf Schusters Rappen kennenzulernen. Darüber geben kurze Erläuterungen Auskunft über die Orte und deren historische Entwicklung. Fotos zeigen Sehenswürdigkeiten und machen Lust auf einen Besuch.

*Wanderkarte „Gera“  
ISBN 3-929993-83-X*

*Erhältlich für 9,95 DN im Buchhandel, bei den  
Fremdenverkehrsämtern oder direkt beim „Grünes Herz Verlag“ (siehe Annoncen).*

**Leipzig: Fahrgäste um jeden Preis**  
Seitdem die Stadtväter der sächsischen Großstadt den kommunalen Zuschuss an die Leipziger Verkehrsbetriebe allein nach der Fahrgastanzahl bemessen, ist dort ein harter Kampf um die Nutzer des Umweltverbunds entbrannt. Einem Bericht der Zeitschrift „Stadtverkehr“ zufolge halbierten die LVB-Manager zunächst den Preis der Schüler-Zeitkarten und verbesserten gleichzeitig die Nutzungsbedingungen. Ein Schüler kann nun für 260 Mark ein Jahr rund um die Uhr das Stadtnetz befahren – in Jena z.B. wären dafür 465 DM zu zahlen. Mit der Aktion soll die Mobilität der Kunden bewußt angekurbelt werden, weil nur so das Verkehrsunternehmen auf seine Kosten kommt. Über verkehrsstatistische Untersuchungen in diesem Zusammenhang war noch nichts zu lesen. Sinnvoll wären sie, widerspricht die Leipziger Strategie doch dem ökologisch wünschenswerten Ziel der Verkehrsvermeidung. Interessant dürfte zu wissen sein, ob die Kids zukünftig tatsächlich weiter oder öfter fahren oder aber die Wege von Fuß und Rad zum ÖPNV verlagern. Insgesamt muß das Leipziger Abrechnungsmodell aufmerksam verfolgt werden, lädt es doch die ÖPNV-Lobby ggf. zu fahrradfeindlichen Aktivitäten ein – im Internet waren dazu schon besorgniserregende Dinge zu lesen. Dabei ist zu betonen, dass Leipzig als Stadtorganismus z.Z. unter außergewöhnlichen Strukturproblemen leidet, die wohl in den Thüringer Großstädten kaum so konzentriert auftreten werden.

Anzeige



## Leserbrief zu „Die 10 Gebote des sicheren Radfahrens“, Pedalritter 3/00

Für sehr zweifelhaft halte ich einige Aussagen, die in dem Artikel „Die 10 Gebote des sicheren Radfahrens“ getroffen werden. Der Ansatz, die Alleinunfälle, d.h. Stürze, in die Betrachtung der Gefährlichkeit mit einzubeziehen und deshalb etwa Feldwege als bedenklich einzustufen, erscheint mir verfehlt. Wer so schlecht radfahren kann, dass er Unfälle ohne Fremdbeteiligung erleidet, sollte es bleiben lassen oder üben oder eben mit angepasster Geschwindigkeit fahren. Schließlich wollen wir auch nicht alle Alleen abholzen, weil Autofahrer gegen die Bäume fahren. Die einzigen Alleinunfälle, die man m.E. mit einbeziehen darf, sind diejenigen wegen ungeräumter oder ungestreuter winterlicher Wege. Gefährlich ist für mich das, wovor ich mich nicht selbst schützen kann.

Ähnliches gilt für die Ausführungen zu Radwegen: Radwege seien gefährlich, weil sie in schlechtem Zustand sind, heißt es. Selbst **wenn** sie in schlechtem Zustand sind, gilt aber immer noch das eben ausgeführte.

Vor den übrigen Gefahren, die Radwege bieten, nämlich an Kreuzungen und Einmündungen, kann ich mich selbst schützen, indem ich aufpasse. Wo es seit vielen Jahren und in größerer Anzahl Hochbordradwege gibt, sind die Autofahrer darauf auch eingestellt. Übrigens wird man in Gera auch auf der Fahrbahn von abbiegenden Autos rücksichtslos geschnitten, so dass da kein Unterschied besteht.

Hier in Gera fände ich bei dem hohen Anteil beoffener Autofahrer und derjenigen, die mit 30 cm Seitenabstand überholen, mehr Radwege deutlich sicherer. Wer sich unsicher fühlt, kann nicht sicher fahren. Dasselbe gilt vor allem außerhalb. Es ist einfacher und sicherer, alle ein bis

zwei Kilometer an einer Einmündung aufzupas- sen, als ständig von Autos mit 100 km/h über- holt zu werden, allemal bei Dunkelheit. Vor al- lem dann ist eine Hauptstraße mit Radweg deut- lich sicherer als eine Nebenstraße ohne Radweg. Wer etwa schleswig-holsteinische Bundes- und Landstraßenradwege kennt, wird das bestätigen. Einige der Aussagen liegen leider durchaus auf der Linie des ADFC-Bundesverbands. Wie die- ser Artikel scheint mir das an einer „West-Sicht“ zu liegen. Im Altbundesgebiet ist es selbstverständlich, dass es zumindest eine Grundversorgung für den Radverkehr gibt, Rad- fahrer etwa nicht dem starken schnellen Verkehr auf vierspurigen Straßen ausge- liefert werden und die Autofahrer an Radfahrer etwas gewöhnt sind. Die vor- geschlagene „offensive Fahrweise“ hat hierzulande nur die Folge, dass man im Abstand weniger Minuten angehupt, von Straßenbahnen angeklingelt, ange- pöbelt oder gleich verprügelt wird.

Übrigens ist es immer noch vorgeschrieben, das Abbiegen durch Armzeichen anzukündigen. Eine andere Möglichkeit der eindeutigen Ankün- digung hat der Radler nämlich nicht. Wer kein Handzeichen gibt, wird sich bei einem Unfall ein Mitverschulden anrechnen lassen müssen.

*Friedrich Franke, Gera*

Anzeige



## Reizvolle Radtouren 2000 für Thüringen neu erschienen

Anlässlich des Europaweiten Autofreien Tags am 22. September 2000 präsentierten die Nahverkehrsservicegesellschaft (NVS) Thüringen und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) einen weiteren Anreiz, um auf das Auto zu verzichten. In neuer Kooperation erschienen die „Reizvollen Radtouren“ für Thüringen bereits in der dritten Auflage. Damit avanciert das Heft mit ganz neu entdeckten Touren zu einem echten Klassiker für Radfahrer in Thüringen.

Elf Touren zwischen 25 und 50 km in ganz Thüringen wurden ausgewählt. Darunter sind bekannte Flußradwege wie die „Burgenfahrt im mittleren Ilmtal“ und das „Werratal von Kloster Veßra bis Wasungen“. Spannende Erlebnisse versprechen auch die Touren auf Abschnitten stillgelegter Eisenbahnen: „Auf der Finnebahn von der Pfefferminzstadt zu Ritter Raspe“ oder „Werraschleifen am Hainichrand“. Wer die Berge nicht scheut, wird schöne Ausblicke „Um den Dolmar – Berg der Kelten“ oder bei der Tour „Wälder und Höhen im Vogtland“ genießen können.

In dem 32-seitigen Heft beschreiben erfahrene Radler ihre schönsten Genußtouren durch das Grüne Herz Deutschlands. Das Finden der Route wird durch Skizze und Text ganz einfach gemacht. Zu längerem Verweilen laden die vielen Fotos, Tipps zu Sehenswürdigkeiten und gemütlichen Gasthöfen ein. Streckennetzplan der Eisenbahn in Thüringen sowie Infos zu gutem Kartenmaterial, zum ADFC und der NVS runden die Broschüre ab.

Alle Touren starten und enden an Bahnhöfen. Günstig sind auch die Angebote, um zu den Ausgangspunkten zu gelangen. Neben der kostenlosen Fahrradmitnahme in allen Nahverkehrszügen kann man Hopperticket, Thüringenticket und Wochenendticket nutzen. Das Heft ist kostenlos an Bahnhöfen und beim ADFC in Thüringen erhältlich. Ein Belegexemplar können sie beim ADFC anfordern.

## Internetauftritt des ADFC Thüringen

Seit Dezember vergangenen Jahres hat der Landesverband eine aktuelle Internetpräsenz und mit [www.adfc-thueringen.de](http://www.adfc-thueringen.de) sogar eine eigene echte Domain.

### Aufbau und Inhalte

Der bekannte Aufbau der Seiten wird beibehalten und das Layout nur leicht verändert erscheinen. Viel wichtiger wird die Aktualität der Seiten sein. Diese ist allerdings auch von Zuarbeiten und Hinweisen aus den Kreisverbänden und der Net-Gemeinde abhängig.

In Zukunft wird das Angebot weiter ausgebaut werden. So ist bereits ein Teil speziell zum LV online, wo Projekte u.ä. vorgestellt werden. Dort soll es auch die jeweils aktuellen Pressemitteilungen geben und natürlich wird auch der

„**Pedal - Ritter**“ wieder aktuell im Netz präsentiert werden. Vielleicht gelingt es sogar einmal, einen Online-Shop des Infoladens zu installieren.

### Kreisverbände und e-mail

Neben dem LV sind schon mehrere KV „drin“ – Gotha, Ilmkreis, Jena, Nordhausen und Wartburgkreis sind jeweils über [adfc-thueringen.de](http://adfc-thueringen.de) [Kreisverband] erreichbar.

Auch in Sachen e-mail ergeben sich neue Möglichkeiten. Adressen der Form [Name]@adfc-thueringen.de können für KV's oder den Vorstand vergeben werden. Zu Einzelheiten bitte [webmaster@adfc-thueringen.de](mailto:webmaster@adfc-thueringen.de) kontaktieren.

UF

## **13. Thüringer Radwanderwoche 23. Mai-27. Mai 2001 in Ilmenau**

Auch 2001 möchten wir Sie zur Thüringer Radwanderwoche (RWW) in Ilmenau einladen. Wir hoffen, dass die ausgewählten verkehrsarmen und landschaftlich reizvollen Routen wieder attraktive Ziele für viele Radfreunde sein werden. Nach bewährtem Muster bieten wir wieder ein vielseitiges Programm von Veranstaltungen, das auf die Wünsche unserer Gäste zugeschnitten ist, egal ob Tourenradler, Radelfamilie, Sportler oder Alltagsradler. Bei uns hat der wirklich olympische Gedanke Vorrang: „Dabei sein ist alles“. Wer ein Stückchen schiebt, wird nicht mitleidig belächelt, sondern bekommt unseren Beifall.

Unser Motto: „Gemeinsam Radeln, gemeinsam Erleben!!“

Sie finden weitere Informationen auch im Internet unter der Adresse: [www.informachire.de/adf-ik](http://www.informachire.de/adf-ik).

### **Mittwoch, den 23.05.01**

- \* An diesem Tag bieten wir eine abendliche Ausfahrt (30 km) mit unserer Radwandergruppe an.  
Treff: 16.30 Uhr Hauptbahnhof Ilmenau.

### **Donnerstag, den 24.05.01 (Himmelfahrt!)**

- \* Tagesradwanderung (ca. 75 km)  
Treff: 9.00 Uhr Hbf Ilmenau, Startgeld: 3,- /erm. 1,50 DM.
- \* Tagesradwanderung (ca. 60 km)  
Treff: 10.30 Uhr Hbf Ilmenau, Startgeld: 3,-/erm. 1,50 DM.
- \* 19.00 Uhr: gemütliche Runde bei einem Thüringer „Himmelfahrts“-Bier in der Gaststätte „Kümmerling“.



### **Freitag, den 25.05.01**

Für individuelle Radtouren unterstützen wir Sie durch Tourenvorschläge, Kartenmaterial und die Organisation der Besichtigung von Sehenswürdigkeiten.

- \* Tagesradwanderung (ca. 60 km), Treff: 10.00 Uhr, Hauptbahnhof Ilmenau.

### **Samstag, den 26.05.01**

Tagesradwanderungen (ca. 40 und ca. 75 km) in reizvolle Winkel des Thüringer Berglandes.

- \* Treff: 9.00 Uhr Hauptbahnhof Ilmenau, Startgeld: 3,- DM, erm. 1,50 DM,  
20-30 km mit der Abe-Radwandergruppe, familientaugliche Mountainbiketour.
- \* Treff: 9.00 Uhr Hauptbahnhof Ilmenau, Startgeld: 3,- DM, erm. 1,50 DM.
- \* Burg Elgersburg Radlerfest, Beginn 14.00 Uhr.
- \* Diavortrag „In Rekordzeit zum Gipfel des Mount Everest“  
Beginn: vorr. 19.00 Uhr TU Ilmenau, Großer Hörsaal.

### **Sonntag, den 27.05.01**

Bergzeitfahren, für Trainierte oder einfach zum Probieren (9 km, 300 Höhenmeter, 14% maximale Steigung), wegen Straßenbauarbeiten könnte eine Verlegung des Zieles notwendig sein.

Veranstalter: Sportverein „RAD-ART racing e.V.“, Meldung: 8.30 - 9.00 Uhr am Start.

- \* Start: Waldstraße, am Ritzebühlteich, ab 9.30 Uhr im Minutenabstand; Startgebühr: 3,-DM.

## Tour de Natur 2001 geht neue Wege

Die Tour de Natur verändert sich: Das Aufzeigen einer umweltfreundlichen Lebensweise als wichtiger Beitrag zu einer anderen Verkehrspolitik rückt bei der Tour 2001 stärker in den Vordergrund. Stichworte dafür sind das Einbeziehen von ökologischen Projekten, die beispielsweise den sanften Tourismus unterstützen. Erstmals soll es bundesweite Sternfahrten zum Startpunkt in Kassel geben.

Daneben wird weiterhin für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik ohne neue Autobahnen demonstriert. Die Tour durch Hessen, Niedersachsen, Thüringen und Bayern startet am 25.



Juli in Kassel und endet am 5. August im oberfränkischen Staffelstein.

Der eingeschlagene Weg der letztjährigen Tour vom Protest gegen Autobahnprojekte in Mitteldeutschland zu einer Tour, die auch durch schöne, schützenswerte Landschaften radelt und mutmachende Projekte aufsucht, wird weiterverfolgt. Stationen im kommenden Jahr werden in Hessen und Niedersachsen das Fulda- und Werratal sein. Der Nationalpark Hainich, das Weimarer Land und das Saaletal stehen in Thüringen auf dem Programm. Den Abschluss bildet die einzigartige Landschaft des Gottesgartens am Obermain mit dem Kloster Banz, Vierzehnheiligen und dem Staffelberg.

Fest eingeplant ist bereits eine Führung in den Hainich durch die Nationalparkverwaltung. Die



Umweltschützer werden dort u.a. über die Wiederansiedlung von Wildkatzen informiert. Erstmals in diesem Jahr sollen Sternfahrten aus Berlin, München, Hamburg, Frankfurt und Dresden zum Startort Kassel organisiert werden. Weitere Orte, von denen aus Sternfahrten gestartet werden können,

sind in Vorbereitung und können beim ADFC-Büro in Erfurt erfragt werden.

Neben dem Protest gegen die A44 und A38 in Hessen bzw. Niedersachsen werden weitere verkehrspolitische Themen ebenfalls eine wichtige Rolle spielen. In Hannoversch-Münden haben die Tour-TeilnehmerInnen Gelegenheit, die fußgängerfreundliche Konzeption der Stadt zu testen. Kennzeichen dieser Planung ist ein neuartiger Fußgängerstadtplan. Das Thema „Wohin fährt die Bahn?“ steht in Jena im Vordergrund. Dort ist eine Podiumsdiskussion mit Vertretern von Bahn und Stadt in Planung. Letzter Punkt dieser Reihe ist der „Umweltbahnhof“ im südthüringischen Sonneberg. Dieses Vorzeigeprojekt droht zur Farce zu verkommen. Zur Zeit ist dort nur eine Stichstrecke von Lichtenfels angebunden.



## Tour de Natur 2001

Noch gibt es jede Menge zu tun für die ehrenamtlichen OrganisatorInnen: Kultur- und Informationsveranstaltungen mit örtlichen Gruppen müssen vorbereitet und kostengünstige Unterkünfte für ca. 150 RadlerInnen gefunden werden. Plakate und Flugblätter müssen fertiggestellt werden. Zur Vorbereitung des Kulturprogramms sind Workshops in Planung. Diese Themen und weitere 1000 kleine Dinge werden bei weiteren Vorbereitungstreffen am 06. bis 08. April 2001 in Erfurt besprochen.

Bei der Tour de Natur können alle mitradeln, die Lust haben. Wer möchte, kann sich schon jetzt anmelden oder Informationen anfordern:

**ADFC Thüringen,  
Espachstr. 3a,  
99094 Erfurt,  
Tel. 03 61/2 25 17 34,  
Fax 03 61/2 25 17 46**



Auch im Internet gibt es Informationen zur Tour de Natur und die Möglichkeit, sich anzumelden:

**www.tourdenatur.net**

Die Kostenbeiträge pro Tag und Nacht liegen bei 25,-DM (ermäßigt gegen entsprechenden Nachweis 20,- DM; Kinder von 6–12J. 10,- DM; bis 6 Jahre frei!), inklusive vegetarischer Verpflegung (i.d.R. vom „Mampfmobil“, Lebensmittel aus ökologischem Anbau der näheren Region!) und Übernachtung in Schulen und Turnhallen (Schlafsack und Isomatte muß jeder selber mitbringen und auch auf seinem Fahrrad transportieren). Zelten in der Nähe der Unterkunft ist meistens auch möglich. Auch Einzel- oder Teiletappen können gebucht werden.

### **Streckenplanung:**

#### **Änderungen noch möglich...**

Inoffizielle Vortouren nach Kassel bzw. Niederkaufungen geplant (oder auch erstmal nur so angedacht ... ;-) von:

Aachen, Berlin, Dresden, Frankfurt, Göttingen, Hamburg, Jena, Kaiserslautern, Marburg, München, Wuppertal, evtl. auch eine Nachtour z.B. nach Würzburg. Näheres muss aber erst noch geklärt werden und wird dann bekannt gegeben.

### **Vorabendtreffpunkt:**

Di 24.Juli: in der Kommune Niederkaufungen

### **offizielle Tour:**

Mi 25.Juli: 10.00 Bhf-Kassel-Wilhelmshöhe

Do 26.Juli: Witzenhausen–Mihla (Hainich)

Fr 27.Juli: Nationalpark Hainich – Gotha

Sa 28.Juli: Gotha–Erfurt

So 29.Juli: Erfurt–Jena

Konzert: Schandmaul

Mo 30.Juli: Ruhe- und Aktionstag in Jena:

Besichtigung Imaginata,

Diskussionsveranstaltung,

Thema:

Saalebahn-Frankenwaldbahn

Di 31.Juli: Jena – Rudolstadt

Mi 1. Aug.: Rudolstadt – Ludwigsstadt

Do 2. Aug.: Ludwigsstadt – Sonneberg

Diskussionsveranstaltung

Umweltbahnhof

Fr 3. Aug.: Sonneberg – Sesslach

Sa 4. Aug.: Sesslach – Staffelstein

abends großes Abschlussfest

So 5. Aug.: Schlussspurt nach Bamberg

Anzeige



Das Erfurter Teefachgeschäft  
am Fischmarkt

**Gabriele Gaß**

Benediktsplatz 4  
99084 Erfurt

Telefon 0361-5 61 11 80

Telefax 0361-6 01 17 49

e-mail: info@tee-in.de

www.tee-in.de

## Transalp mit Rucksack und Mountain-Bike

Vom 09.09.-15.09.2000 unternahm Andreas Albrecht vom ADFC-Kreisverband Gotha eine MTB-Tour von Imst nach Riva (Gardasee).

Nach der Ronda-Dolomiti-Tour im Juni 2000 (siehe auch Pedalritter 03/2000) reifte in mir der Entschluss, noch in diesem Jahr den Test für den angekündigten Transalp im nächsten Jahr zu fahren. Frank Dietrich, der schon während der Dolomiti-Ronda großes Interesse an Transalp zeigte, war sofort Feuer und Flamme. Der dritte im Bunde fand sich übers Internet – Tobias Schmid aus Ulm.



Transalp zu planen wird immer ein Kompromiss zwischen landschaftlicher Schönheit und Fahrbarkeit der Strecken sein. Der Alpenhauptkamm zwischen den Öztaler Alpen und den Hohen Tauern bietet für Biker keine komplett fahrbaren Übergänge an. Mindestens eine Stunde schieben oder gar tragen ist immer angesagt. Auf die vielbefahren Auto-Pass-Strassen auszuweichen ist auch keine Alternative, wenn das majestätische Erlebnis der stillen Bergwelt im Vordergrund stehen soll. Weiter westlich sieht es günstiger aus. Hinter dem Fernpass liegen die Übergänge in greifbarer Nähe, die den Transalp in Richtung Gardasee, dem klassischen Endpunkt, auch für Otto Normalbiker möglich machen. Die wilde und zerklüftete Verwall-Gruppe ist wie die Silvretta durchzogen von den hier typischen V-Tälern. Sie führen relativ sanft in Höhen von

2400-2600 m und sind zu großen Teilen fahrbar. Und das Fahren soll bei Transalp immer im Mittelpunkt stehen. Wenn man dann die für Biker uneinnehmbare Gletscherfestung des Ortler-Massivs westlich umfährt, fährt sich die Streckenführung fast von selbst.

### 1.Tag: Verwall-Tal

Das Tiroler Städtchen Imst hinter dem Fern-Pass wählte ich als Ausgangspunkt der Tour. Vom Gardasee gelangt man hierher problemlos zurück, sei es per Bahn, Bus oder Bike, zudem sehr preiswert, wenn man keine internationalen Fahrkarten erwirbt. Der Inn-Radweg bis Landeck und die Strecke weiter bis St. Anton am Arlberg bringt zum Einrollen viele leichte Kilometer. Ab hier bietet das Verwall-Tal einen ersten Eindruck davon, was der Transalp alles bereithält.

Das Wetter meint es Anfang September gut mit uns: strahlender Sonnenschein, angenehme Temperaturen. Der Zeitpunkt ist gut gewählt. Meist gibt es in der ersten Septemberhälfte eine stabile Hochdruck-Wetterlage, es ist noch warm und die Wege sind nicht überlaufen.

Wir genießen die weiten Hochflächen und die Stille. Mit der ist es allerdings an der Heilbronner Hütte, dem Übergang ins Paznaun-Tal, vorbei. Der vielgepriesene Hüttenzauber will sich angesichts der Massen an Wanderern nicht einstellen. Wir beschließen deshalb, ins Tal abzufahren. Hier zeigt sich der Vorteil, mit dem Rad unterwegs zu sein. Kaum eine Stunde später sind wir gut 800 Höhenmeter tiefer im Paznaun-Tal und beziehen in Galtür unser erstes Quartier.

### 2.Tag: Fimber-Tal

Am nächsten Tag wartet mit dem Fimber-Tal ein weiteres V-Tal auf uns. Nach knackigem Anstieg hinter Ischgl führt uns der Weg dann relativ sanft zur Heidelberger Hütte. Kurz davor passieren wir unspektakulär die Schweizer Grenze. Nur ein Pfahl zeigt auf einem Schild an, dass wir nun Österreich verlassen. Der Weg zum Fimber-Pass

## Dolomitenradtour

erfordert zwar einige Schiebepassagen, dauert aber kaum eine Stunde und oben ist er sogar wieder fahrbar. Im Mittelalter wurden über diesen Pass die Toten aus Ischgl zum Friedhof nach Sent im Engadin gebracht, denn das Paznaun-Tal gehörte jahrhundertlang zur Gemeinde Sent. Im Winter war der Weg unbegebar. Man ließ deshalb die Leichen einfrieren und brachte sie im Frühjahr in Sent unter die Erde.



Wir genießen den anspruchsvollen Single-Trail ins Unterengadin, im rätoromanischen Teil der Schweiz. Hier grüßen sich Wanderer und Biker mit „Allegra“. Wir treffen allerdings auf der gesamten Tour auf wenig Menschen, so dass wir die neuen Sprachkenntnisse selten anwenden können.

### 3.Tag: Val d'Uina

Heute wartet das nächste Highlight der Tour auf uns. Viele Wanderer dürfen allerdings nicht unterwegs sein, wenn man die Eindrücke eines der dramatischsten Übergänge für Biker in den Alpen so recht in sich aufnehmen will. An der Bergkäserei Uina Dadaint laben wir uns mit Buttermilch. Dann wird der Weg immer schmaler und die Felsenwände ragen am Talschluss senkrecht in die Höhe. Ein Durchkommen scheint nur für alpine Kletterer möglich. Wenn man jedoch genau hinschaut, sieht man die Fels-Galerie, die 1910 gebaut wurde. Auf Initiative des Deutschen Alpenvereins wurde eine halbe Röhre in den Fels gehauen, 1,3 m breit und 600 m lang. Damit waren

lange Umwege zum Schlinigpass und zur heutigen Sesvenna-Hütte passé. Schwindelfrei sollte man schon sein. Der Steig verläuft ca. 150-200 m über dem Grund der engen Schlucht, durch die das Wasser tost. An den brenzligen Stellen ist er jedoch gesichert. Diesen Trail vergisst man sein Leben lang nicht.

Oberhalb der Schlucht überquert man bald die Grenze zu Süd-Tirol. Wieder ist ein neues Sprachgebiet erreicht. Wir entschließen uns wegen des weiterhin stabilen Wetters den Weg übers Stilsfer Joch zu nehmen. Schnell geht es hinab ins Etsch-Tal und weiter bis Prad und noch ein paar Höhenmeter hinauf bis Trafoi.

### 4.Tag: Stilsfer Joch – Alte Kriegspfade

Der Morgen verspricht einen klaren Tag. Das Stilsfer Joch mit seinen 48 Kehren ist eine der klassischen Radler-Wallfahrten in den Alpen. In reichlich 2 Stunden sind wir oben. Leider leidet der Ort unter der Fülle der Menschen, so dass wir schnell weiterradeln und am Pass Umbrail wieder in die Einsamkeit der Bergwelt eintauchen.

Wir folgen den steinernen Spuren der blutigen Kämpfe des 1. Weltkrieges im Ortler-Gebiet. Österreicherische Gebirgsjäger und italienische Alpinisti standen sich kämpfend gegenüber, die Schweizer riegelten am Pass Umbrail ihre Grenze ab. Das Leid der Soldaten muss besonders im Winter unendlich gewesen sein. An der Bocchetta di Forcola sind in 2768 m Höhe noch Reste der alten Befestigungsanlagen zu sehen. 50 Höhenmeter tiefer stehen die Reste des Militärlazarets der Italiener. Bis hoch hinauf auf ca. 3000 m ziehen sich die Reste der alten Militärtrasse. Für uns Biker sind die alten Pisten ideal. Breit genug und in Serpentina schlängeln sie sich meist fahrbar an Bergflanken und durch steile Felswände hinab durch Terrain, das sonst Wanderern und Kletterern vorbehalten wäre.

Überwältigt von den Eindrücken erreichen wir schließlich die alte italienische Stadt Bormio. Ein Wetterumschwung kündigt sich an. Die letzten Kilometer bis S. Caterina im Valfurva sind ein

## Dolomitenradtour

Wettkampf mit dem drohenden Regen. Heute sind wir noch die Sieger.

### 5. Tag: Gavia-Pass

Heute wartet ein Klassiker des Giro d'Italia auf uns – der Gavia-Pass. Für Autos mehr oder minder gesperrt, schlängelt sich das Asphaltband hoch hinauf bis auf 2652 m, immer die vergletscherten Berge im Blick. Bei der Rast auf der Passhöhe inspiziere ich interessiert die Fotos der Helden des Giro. Oft kamen sie sogar im Sommer bei Schneetreiben oben an, im kurzen Trikot. Auch uns sollten heute noch die Wetterkapriolen im Hochgebirge ereilen.

Nach der rasanten Abfahrt ins Pezzo-Tal wartet noch ein Scharfrichter auf uns. Der Übergang nach Pejo über die Forcellina Montozzo hat es in sich. Noch mal gut 1000 Höhenmeter sind es hinauf zum Rifugio Bozzi al Montozzo. Dunkle Wolken brauen sich zusammen, also weiter. Gerade als ich die Scharte schiebend erreiche, wird es duster und es beginnt zu hageln. In der Ferne zucken Blitze. Bedrohlich rollt der Donner durch die Berge. Besser hätte es kein Drehbuchautor schreiben können. Doch ich bin auf die Mitwirkung im Film nicht sonderlich erpicht. Schnell



verwandelt sich der im oberen Teil sonst gut fahrbare Weg in einen Wildbach. Doch wir müssen runter nach Pejo. Ich kenne die Gegend von einem Ski-Urlaub her, es ist Luftlinie nicht mehr weit. Der Lago di Pian Palu liegt blau scheinend

einige hundert Höhenmeter unter uns. Da unten ist der Wetterspuk vorbei. Am malerischen Anblick des Sees können wir uns heute nicht erwärmen, in wenigen Minuten sind wir total durchnässt und verdreckt in Pejo und quartieren uns in meinen alten Ski-Hotel ein.

### 6. Tag: Gardasee

Die Wolken sind verzogen. Die Bremsen am Bike werden nachgestellt und ab geht's ins Val di Sole, das heute seinem Namen alle Ehre macht. Ab Dimaro führt unser Weg entlang der schroffen Brenta-Gruppe nach Madonna di Campiglio, dem berühmten Ski-Ort. Es wartet noch ein Pass auf uns, der Bregno de l'Ors. Er erfordert eine letzte 30-minütige Schiebepassage und dann belohnt uns ein sagenhafter langer Schotter-Downhill. Leicht rollt es sich weiter hinunter nach Ponte Arche. Der Gardasee ist heute noch zu schaffen. Auch wenn es noch ein Gewalttritt auf der Straße wird, die letzte Abfahrt ab dem Tenno-See über die alte Straße nach Riva bringt uns noch ein Hochgefühl, das die Strapazen des heutigen Tages vergessen lässt. Punkt 19.00 Uhr stoßen wir als frischgebackenen Transalpler auf dem zentralen Platz am Hafen von Riva mit Bier aus der Flasche an. 400 km und 11400 Höhenmeter verteilt auf 6 Etappen liegen hinter uns. Alles ist gut gegangen, unterwegs nur ein platter Reifen.

Ausblick 2001 – Transalp Garmisch - Gardasee  
Abweichend von der Info in „Pedalritter 3/2000“ nehmen wir uns im nächsten Jahr Transalp wie folgt vor: von **Garmisch-Partenkirchen** zum **Gardasee**. Termin: **zweite Septemberwoche**. Interessenten melden sich vorsichtshalber langfristig an (Kontakt: s.u.), da aufgrund unserer Erfahrungen unbedingt vorher ein Leistungs- und Materialcheck erfolgen muss.

Kontakt:

Andreas Albrecht : 03621/704474

e-mail: albi-gth@web.de

www.transalp-touren.de

## „Weltsichten - Fünf Jahre mit dem Fahrrad unterwegs“

Vor 10 Jahren starteten Axel Brümmer und Peter Glöckner ihre Weltumradlung. 5 Jahre später waren sie wieder zurück und noch einmal 5 Jahre hat es gedauert, bis das Buch über die Reise fertig war.

### **Ein Buch, für alle die Lust haben, Lust zu bekommen**

Viele, die die beiden von ihren Vorträgen kennen, haben lange auf dieses Buch gewartet und es hat sich gelohnt. So lebendig wie die Dias kommen auch die Geschichten und Stories im Buch rüber.

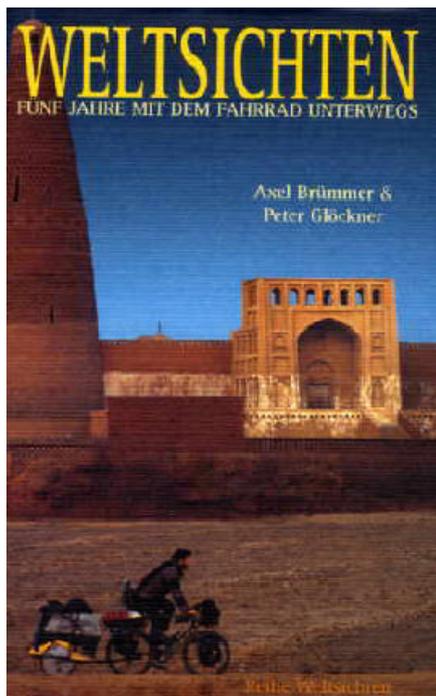
### **Erwartung erfüllt**

Auf 14 Kapitel aufgeteilt werden kleine Geschichten erzählt, spannend und mit interessanten Infos über die bereisten Länder und vor allem die einfachen Menschen.

Im Vorwort schreibt Gunnar Bøemer, ein Begleiter auf einem Teil der Reise:

„Ich möchte, daß diese Seiten es schaffen, etwas von der Stimmung zu vermitteln, die wir gemeinsam erlebten, ... Von dem klaren Sternenhimmel, der sich über dir wölbt, während du daliegst, von der Erschöpfung nach vielen hundert Kilometern durch Sand und Steine, von den Tieren, die plötzlich vor dir stehen, ehe sie zum Sprung ansetzen und in den Busch fliehen. Verstehen Sie den einseitigen Kampf der Naturvölker, die um ihre eigene Kultur und ihre Tradition ringen, und sich gleichzeitig der über sie drängenden modernen Gesellschaft anpassen. Versuchen Sie zu verstehen, wie es ist, wenn man Tag für Tag auf sich allein gestellt verbringt und Zeit genug hat, sein eigenes Leben gründlich zu überdenken. Wenn man sich selbst fragt, wozu benutzt du es eigentlich?“

Diesen Anspruch zu erfüllen, ist nach meiner Meinung sehr gut gelungen, auch wenn einige wenige Stellen ohne Kenntnisse aus den Diavorträgen sich nicht ganz erschliessen. Wobei das wiederum Lust macht, sich diesen anzusehen.



Axel Brümmer & Peter Glöckner  
Verlag Weltsichten. 2000, 245 Seiten  
ISBN 3-934996-00-0, Preis: 39,80 DM  
erhältlich im ADFC-Infoladen, Buchhandel oder  
unter: [www.weltsichten.de](http://www.weltsichten.de) UF Anzeige

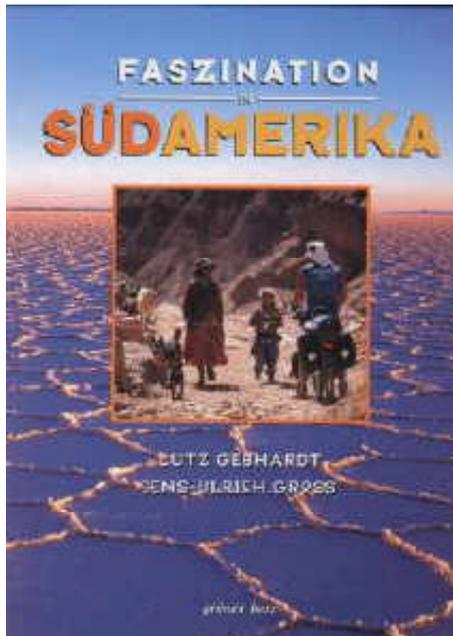
**RADSCHEUNE**  
*Alles für Rad & Reise*



**GEBR. DERER**  
Haarbergstraße 19  
99097 Erfurt/  
Mekendorf  
☎ (03 61) 41 33 86

Mitglied im 

## „Faszination in Südamerika“ Das besondere Buch



Endlich ist es da! – Der Büchermarkt ist auf touristischem Gebiet mit dem 160seitigen Text-Bildband um eine nicht alltägliche Edition reicher. In einer anspruchsvoll gestalteten Ausgabe des Verlages „Grünes Herz“ wird dem Leser im Format 23,5 x 30,5 mit weit über 300 Fotos die Faszination der hautnahen Erkundung fremder Länder und Kulturen spannend und interessant vermittelt. So vielfältig und facettenreich wie das Individuum Mensch selbst, so unterschiedlich ist dessen Auffassung in Bezug auf optimale Gestaltung von Freizeit, Erholung und Urlaub.

### Südamerika

Insider haben ihn schon längst als **den** Traumkontinent entdeckt, und wenn man erst einmal diesen Boden betreten hat, ist es sicher kaum möglich, sich dieser Ausstrahlung zu entziehen.

Zwei beeindruckende Reisen haben unverwischbare Spuren bei den Autoren hinterlassen. Buenos Aires, die Metropole des Tangos am Atlantik, ist der Ausgangspunkt der ersten Reise, die quer durch Südamerika führt und nach der Andenüberquerung in der chilenischen Hauptstadt zu Ende geht. Viele unvergessliche Erinnerungen prägen diese Tour, die gezeichnet ist von unendlichen Weiten, der Halbwüste Argentiniens und der Bergwelt der Anden mit ihrer höchsten Erhebung, den Aconcagua.

Die zweite Reise beginnt in der Atacamawüste und führt durch die noch halbwegs ursprünglichen Andenländer Bolivien und Peru, in denen die Nachfahren der Inka leben. Endlose Geröllwüsten und bizarre Vulkane sowie unbefestigte Sand- und Schotterpisten die sich in Höhen um die 5.000 Meter schrauben, prägen die Reise ebenso wie die schier unendliche Salzfläche des Salar de Uyuni und der Titicacasee.

Unvergesslich sind der Blick in den Kessel von La Paz, der Besuch der alten Inka Hauptstadt Cuzco und der legendären Inkasiedlung Machu Picchu. Auch die Stationen dieser Reise sind wieder angefüllt mit Eindrücken der Superlative und haben mehr Sehnsüchte geweckt als gestillt. Der „Grünes Herz Verlag für Tourismus“ hat sich eigentlich auf die Herstellung von Wanderkarten und Touristikliteratur spezialisiert. – Aber nun: Das besondere Buch. Zweifellos fällt es ein wenig aus dem Rahmen des Verlagsprogrammes. Aber das erstaunt nicht, wenn man weiß, dass der Verleger Dr. Lutz Gebhardt seine Entspannung auf dem Fahrrad im Hochgebirge, in Urwäldern oder in der Wüste findet. Und wer den Umtriebigen und Fahrradbesessenen kennt, der weiß, dass „Faszination in Südamerika“ nur der Anfang einer Serie sein kann.

## Neuerscheinung

„Faszination in Südamerika“  
Lutz Gebhardt/Jens Ulrich Groß  
39,80 DM  
ISBN 3-929993-46-5

Erhältlich ab 20.12.00 im Buchhandel oder direkt beim Verlag:

Tel.: 03677/63025, Fax: 03677/63040

E-mail: gruenes-herz@gmx.de

**Dr.-Ing.  
Lutz Gebhardt**  
(Ilmenau)

- Elektrotechniker
- geboren 1952 in Weimar
- heute Verleger



Die erste größere Radtour unternahm Lutz Gebhardt mit 12 Jahren, als er von Weimar nach Leipzig radelte. Später folgte eine Rennradzeit, wo der sportliche Reiz im Vordergrund stand. Mit dem Rennrad fand 1978 auch die erste Mehrtagestour mit touristischem Aspekt statt, die durch die ganze DDR führte.

Seine erste Auslandsradtour führte ihn mit seinem Sohn Dennis im Sommer 1985 auf einem Tandem von Ilmenau nach Budapest und zurück.

Anzeige

*grünes herz* ♥ *verlag für tourismus*

**Ilmenau und Ostseebad Wustrow**

**98684 Ilmenau, PF 100 546**

TEL (03677) 6 30 25

FAX (03677) 6 30 40

email: gruenes-herz@gmx.de  
www.gruenes-herz.de

**Dipl.-Ing. Jens-Ulrich Groß** (Chemnitz)

- Bauingenieur
- geboren 1959 in Chemnitz
- heute selbstständiger Tragwerksplaner

Seit seiner Kindheit war Jens-Ulrich Groß vielseitig sportlich tätig: Ski alpine und Ski Langlauf, Orientierungslauf, Segelflug. Dem Radfahren widmete er sich zunächst ausschließlich unter touristischen Gesichtspunkten. Per Fahrrad erkundete er seine sächsische Heimat.

1984 unternahm er eine vierwöchige Radtour über die Steppen- und Hochgebirgspisten der Mongolei und entlang des Baikalsees.

Die erste gemeinsame Tour führte die beiden Autoren 1986 in die damaligen Mittelasiatischen Sowjetrepubliken Tadschikistan und Usbekistan. Dort lernten sie sich kennen und schätzen. Das Entdecken der gemeinsamen Liebe zum Hochgebirge und dem weitgehend autarken Reisen sowie die Bereitschaft beider, sich für das Erreichen eines Zieles alles abzuverlangen, führte dazu, dass sie im Jahr darauf zu einer abenteuerlichen Zweiertour aufbrachen, die wieder die mittelasiatische Bergwelt zum Ziel hatte. Die Erlebnisse und Strapazen dieser Unternehmung schweißte sie als bedingungslos verlässliche Reisepartner zusammen, so dass weitere gemeinsame Touren folgten. Deren Höhepunkt war 1989, als sie als erste Ausländer auf Testrädern des DDR-Fahrradherstellers MIFA den Ostpamirtrakt befuhren und dabei den 4655 Meter hohen Ak-Baital-Pass überquerten.

Auch die heimatischen Gefilde wurden von beiden Autoren ausgiebig per Rad bereist und erkundet. Mehrere Radführer, die sie sowohl jeder einzeln als auch gemeinsam verfassten, wurden Zeugnis eines intensiven Verhältnisses zum Fahrrad im Einklang mit Natur und Umwelt.

## Diemelradweg - Kultur und Landschaft pur



Die Diemel - kleiner Fluß im Osten Westfalens

Ich bin im letzten Jahr mit meiner Bekannten den Diemelradweg gefahren. Er ist zwar nur 110 km lang, aber für meine Begriffe einer der schönsten Radwege in Deutschland, weil dieser gut zu fahren ist und sehr gut beschildert ist. Von der Diemelquelle bei Willingen (Sauerland) führt der Radweg durch wunderschöne waldreiche Regionen, z. B. den Naturpark Diemelsee, wird aber auch von sehenswerten Mittelgebirgslandschaften gesäumt, bis der Radweg in die schöne Hugenottenstadt Bad Karlshafen endet. Dort fließt dann die Diemel in die Weser. Ein erster Höhepunkt unserer dreitägigen Reise war dann der Diemelsee. Wer diesen in seinem ganzen Umfang er-



Warburg

leben möchte, wählt alternativ zur direkten Route über die Sperrmauer den 15 km langen Radweg um den See herum. Bemerkenswert ist auch die ehemalige Reichs- und Hansestadt Warburg. Zu sehen sind ein geschlossenes mittelalterliches Stadtbild, Mauerreste, Türme und Tore ehemaliger Stadtbefestigungsanlagen aus dem 13. und 14. Jahrhundert. Kurz bevor wir dann nach Bad Karlshafen gefahren sind, haben wir eine kurze Mittagspause in einer der kleinsten Städte, in Liebernau gemacht. Diese Stadt liegt an der Grenze nach Westfalen und war bereits in der Stein- und Bronzezeit besiedelt. Die Stadt unweit der Einmündung der Warne in die Diemel zeichnet



Warburg - mittelalterlicher Stadtkern

sich durch ihre idyllische Lage im Diemeltal aus. Dank der fossilienreichen Kalkformation herrschen in dem engen Flußtal mit Trockenrasen und Wachholder überzogene Hügelketten vor. In der Barockstadt Bad Karlshafen angekommen, haben wir auf dem Campingplatz übernachtet und sind am nächsten Tag noch die 50 km bis Hann. Münden gefahren. Am Ende unserer schönen Fahrradtour sind wir zum Entschluß gekommen, diesen Radweg, weil die Infrastruktur so gut war, in den nächsten Jahren noch einmal zu fahren.

*Text & Fotos: W. Fritz*

## Termine

### April

- 01.04. KV Ilmkreis: Fahrt in den Frühling  
01.04. KV Jena: Radtour nach Dornburg und Umgebung  
13. – 14.04. KV Erfurt: Osterwassertour, 300 km  
21.04. KV Erfurt: Rund um den Ettersberg, 50 km, Start: Wenigemarkt  
22.04. KV Suhl: Ausstellung „50 Jahre Rennsteiglied“  
25.04. KV Gera: Radlerstammtisch, 19 Uhr im „Comma“  
28.04. KV Ilmkreis: Thematische Radtour: Erneuerbare Energien  
28.04. KV Gera: Radtour durch das Mühlthal, 10.30 Uhr  
29.04. KV Jena: Weimar mit Stadtführung, 40-50 km



### Mai

- 01.05. KV Ilmkreis: Radtour nach Kranichfeld Baumbachhaus  
01.05. KV Gotha: Saisonauftakt  
04.05. KV Jena: Kreisversammlung, 19.30 Uhr  
06.05. KV Suhl: Radtour „Rund um den Dolmar“  
06.05. KV Erfurt: Gera-Radweg im Frühling, 40 km, Start: Wenigemarkt  
08.05. KV Erfurt: Feierabendtour „Kirchen der Erfurter Umgebung“, 20 km, Wenigemarkt  
13.05. KV Jena: Altenburg - Jena (Städtekettens-Route) - Zug bis Altenburg, 70 km  
16.05. KV Erfurt: Feierabendtour „Orphalgrund“, 30 km, Start: Wenigemarkt  
19.05. KV Gera: Politiker-Radtour durch Gera, 11 Uhr am Rathaus  
20.05. KV Erfurt: durch das mittlere Ilmtal, 30 km, Start: Wenigemarkt  
23. – 27.05. KV Erfurt: Fränkische Schweiz, 240 km  
23. – 27.05. KV Ilmkreis: Radwanderwoche  
30.05. KV Gera: Radlerstammtisch, 19 Uhr im „Comma“

### Juni

- 02.06. KV Gera: Feierabendtour durch Gessental und Fuchsbachtal, 15.30 Uhr  
09.06. KV Ilmkreis: Radtour zum Pumpspeicherwerk Goldisthal, inklusive Besichtigung  
09.06. KV Erfurt: Drei Gleichen (fast) ohne Straße, 40 km, Start: Wenigemarkt  
09.06. KV Gotha: 7. Gotha fährt Rad  
9.6/10.6 KV Jena: Vorderrhön-Jena, Anm. G.Löttsch, Tel. 0171/7150506 o. 03641/372517  
10.06. KV Erfurt: Dixieland-Frühshoppen, 50 km, Start: Wenigemarkt  
16.06. KV Erfurt: Fahrrad - Rallye, 15 km, Start: Wenigemarkt  
16. – 17.06. KV Erfurt: Lauchgrund, 100 km, Start: Wenigemarkt  
24.06. KV Ilmkreis: Grenzsteine & andere Spuren aus der Thür. Fürstenzeit  
27.06. KV Gera: Radlerstammtisch, 19 Uhr im „Comma“

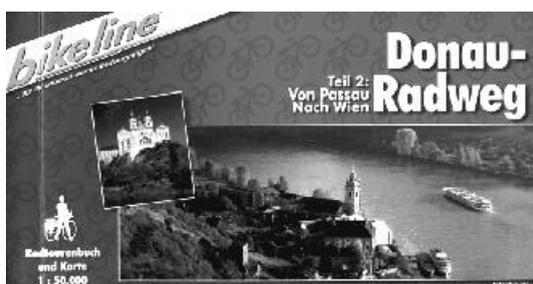


### Juli

- 29.06. – 01.07. KV Gera: Leuchtenburgtour  
01.07. KV Jena: Rudolstadt - Großkochberg - Jena (mit Bahn), 60 km  
01.07.- 05.07. KV Gera: Zum Schwarzatal

*Aktuelle Informationen im Internet ([www.adfc-thueringen.de](http://www.adfc-thueringen.de)) oder beim jeweiligen KV (S. 34-36)*

## Donauradweg Teil 2: Passau-Wien



Der Donauradweg gilt als die bekannteste und beliebteste Radroute Europas. Längst hat sich dort herumgesprochen, dass sich von 100.000 Radlern pro Jahr gut leben lässt und so stimmt auch die Infrastruktur. Kein Wunder also, dass die Karten- und Literaturauswahl groß ist. Beides kombiniert ist im Radtourenbuch „Donauradweg“ vom Verlag Esterbauer. Dieses Kartenwerk passt in die Kartenhalterung der Lenkertasche und liegt in drei Teilen vor:

(Teil 1: Donauesslingen – Passau; Teil 3: Wien – Budapest).

Teil 2 (Passau – Wien) liegt mittlerweile in der 12. (aktualisierten) Auflage vor. Die Strecke von 326 km ist flußabwärts beschrieben und in drei Hauptabschnitte aufgeteilt, zu denen Übersichtskarten vorliegen. Im Textteil ist die Route in einem Maßstab 1:50.000 gut zu erkennen. Auf den gegenüberliegenden Seiten ist die Strecke nachlesbar. Der Radfahrer ist im Einzelfall sogar genauer als der tatsächliche Weg, wenn mal ein Schild fehlt. Daneben gibt es sehr detaillierte Informationen zu Besonderheiten der Region, Fähren und Sehenswürdigkeiten, einschließlich der Öffnungszeiten. Der Anhang enthält ein ausführliches Übernachtungsverzeichnis, welches in verschiedene Preiskategorien aufgeteilt ist. Anzumerken sind noch einige kleinere Kritikpunkte. So enthalten die Karten leider keine Höhenlinien oder eine

Schummerung (Schattierung). Da einige Abstecher mit entsprechender Steigung beschrieben werden (Schubert-Radweg, Mühlviertel), ist das auf dem sonst sehr ebenen Radweg durchaus ein Nachteil. Bedingt durch den sehr kleinen Maßstab ist ein sehr häufiges Umblättern notwendig, was störend ist. Gut hätte sich auch eine Übersichtskarte von Wien gemacht, in die man die Lage von Campingplätzen, Jugendherbergen, besonderen Sehenswürdigkeiten, U-Bahn, Radweg und Innenstadtrouten eingezeichnet hätte. So wäre eine erste Groborientierung möglich, da das Zurechtfinden auf den Straßen für Fremde nicht so einfach ist.

Frühere Auflagen enthielten auch konkrete Übernachtungspreise der Unterkünfte, was die Vorauswahl erleichterte. Auf der deutschen Seite bewegte sich die getestete Preiskategorie II bereits in der Nebensaison (letztes Frühjahr) am oberen Niveau. Für Österreich war die Eingruppierung realistischer. Einen Fehler entdeckten wir in Ybbs. Dort bietet der Campinggasthof „Zur Alm“ (Bahnhofsnahe) keine Campingmöglichkeit mehr. Die nächst liegt 13 km bergauf.

Insgesamt lässt sich der Donauradfürer wegen seiner Genauigkeit sehr empfehlen und sollte auf keiner Donauradtour fehlen.

*Erhältlich ist er für 22,80 DM (ISBN 3-85000-024-9) beim ADFC-Versand, PF 10 77 47, 28077 Bremen, im Buchhandel und beim ADFC in Erfurt, Espachstr. 3a.*

Angelika Link

Anzeige

**Radlererlebnistage**  
 vom 24.- 26. Mai 2001  
 zwischen den Elbbrücken Wittenberg und Torgau

Rad 2001

Tel.: (0 35 37) 21 31 26, [www.land-party.de](http://www.land-party.de)

## Mit Volldampf aufs Abstellgleis?

Fahrradmitnahme im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG verschlechtert sich drastisch

Im Rahmen der Tour de Natur 2000 fand in Jena eine Diskussionsveranstaltung des VCD mit leitenden Mitarbeitern der Deutschen Bahn AG zur Lage der „Mitte Deutschland - Verbindung Weimar - Chemnitz“ statt. In diesem Zusammen-

hang wurde auch die Frage der Zukunft der Fahrradmitnahme im Fernverkehr, speziell im ICE T, erörtert. Herr Brehm versprach dem ADFC Thüringen eine Antwort zu dem Thema zu geben, die wir an dieser Stelle veröffentlichen wollen:

**Deutsche Bahn**   
Beauftragter über Kundenbetreuung  
Freistaat Thüringen  
Boltzestraße 23  
99084 Erfurt

ADFC  
Landesverband Thüringen e. V.  
Vorsitzenden  
Herr Schlisio  
Espachstraße 3a  
99094 Erfurt

Erfurt, 20. Oktober 2000

**Fahrradbeförderung in ICE T Zügen**

Sehr geehrter Herr Schlisio,

in Ihrer Quartalszeitschrift für Fahrrad und Verkehr (Heft 2/00) sowie anlässlich des Etappen-Forums der „Tour de Natur 2000“ im Rathaus zu Jena wurde beklagt, dass in den ICE T-Zügen auf den Linien Frankfurt-Erfurt-Dresden und Berlin-Jena-München keine Fahrradmitnahmemöglichkeit gegeben ist.

Dabei wurde die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass spätestens nach der EXPO 2000 in Hannover „der fatalen Entwicklung durch schnelles Umdenken in den Chefetagen ein Ende gesetzt wird“.

Nach entsprechender Prüfung möchte ich Ihnen meine versprochene Antwort geben.

Unser Unternehmen hat bekanntlich gemeinsam mit der Schweizerischen Bundesbahn bei Aufnahme des durchgängigen Zügeverkehrs zwischen Stuttgart und Zürich 1999 die technischen und organisatorischen Vorkehrungen zum Fahrradtransport in ICE T-Zügen getroffen.

Sie werden sicher genau über die Auslastung dieser Kapazitäten auf der „Pilotstrecke“ informiert sein.

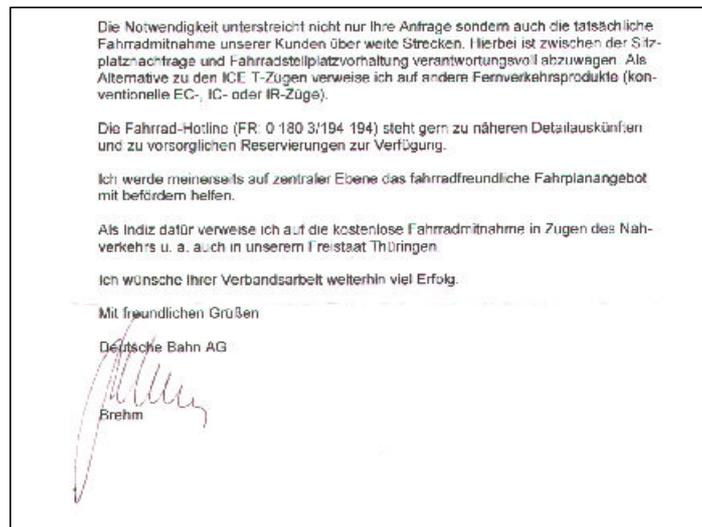
Die DB AG ist selbstverständlich an der Äußerung berechtigter Kundenwünsche interessiert.

So wird auch bei der Fahrzeugindustrie die beispielgebende Berücksichtigung von Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Zügen des Fernverkehrs grundsätzlich weiter verfolgt.

<small>Deutsche Bahn AG Sir Boris Reihenstraße Berlin-Charlottenberg HRB Nr. 30 202 Hakenbr. 03 61 5 62 92 00</small>	<small>Vizepräsident des Ratscherrates: Dr.-Ing. Dieter H. Vogel Weimar Herrn J. Mehlhorn Vorsitzende:</small>	<small>Wiss. Leiter „Eisenbahn“ Dr. Heide Kluge Dr. Christy Frank Abteilung Kommunikation</small>	<small>Roland Heintsch Dr. Bernd Wenzelmann Dietrich Sack Berlin-Heinrich</small>	<small>www.bahn.de Telefon: 03 61 5 00 33 00 Postfach 03 61 5 62 92 00 Druckerei: Henschel Druckerei</small>
---	--	---	---	--

## Verkehrspolitik



Leider zeichnet sich durch weitere Entwicklung in der Konzernpolitik der DB AG ab, dass die von Herrn Brehm eingebrachten Vorschläge, doch auf andere Angebote des Fernverkehrs (EC, IC und IR-Züge) zurückzugreifen, zumindest ab Sommer 2001 auch kaum noch als Alternative

für die Urlaubsreise mit Bahn und Fahrrad taugen, da dieses Angebot durch verstärkten ICE-Einsatz weiter eingeschränkt wird. Der ADFC-Bundesverband veröffentlichte daher im November letzten Jahres folgende Pressemitteilung (siehe auch RadWelt 01/01):

### Fahrräder müssen draußen bleiben – Bahn schränkt Fahrradmitnahme ein

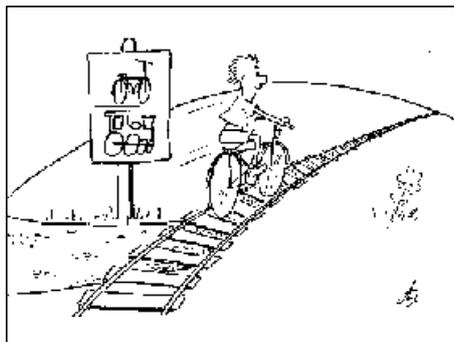
*Die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme bei der Deutschen Bahn verschlechtern sich im Zuge des Fahrplanwechsels erheblich. Darauf wies jetzt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hin. Mit der Umstellung von herkömmlichen Zügen wie IC, EC oder IR auf ICE wird es künftig im Fernverkehr der Deutschen Bahn kein Angebot mehr für Radfahrer geben.*

*Bereits zum letzten Fahrplanwechsel wurden auf den Linien Berlin-München und Frankfurt-Dresden die dort verkehrenden ICs mit Fahrradab-*

*teilen auf ICE-T ohne Fahrradmitnahme umgestellt, obwohl diese bereits technisch für die Montage von Fahrradhalterungen vorbereitet waren. Die Fahrradmitnahme im ICE-T war dem ADFC von Martin Brandenbusch, DB-Marketingleiter Reise und Touristik, im Mai zugesagt worden. „Das Vorgehen der Bahn“, so ADFC-Bundesvorsitzender Wolfgang Große, „ist völlig unverständlich, zumal Radfahrer zu den besten Kunden der Bahn gehören.“ Bei den etwa 600.000 Fahrten mit Fernverkehrszügen pro Jahr legen sie längere Strecken zurück als durchschnittliche Kunden. Darüber hinaus nut-*

## Verkehrspolitik

zen radfahrende Kunden die Bahn auch ohne Fahrrad häufiger als andere.



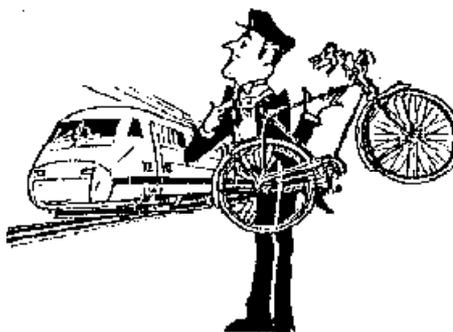
Große: „Jede Einschränkung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten wird dazu führen, dass weniger Fahrgäste die Kombination Fahrrad und Bahn nutzen können, sich deshalb anderweitig orientieren und darüber hinaus verärgert auch ohne Fahrrad seltener die Bahn in Anspruch nehmen werden.“

Hält die Bahn an ihrem Vorhaben fest, ist laut ADFC für das Jahr 2001 folgendes Szenario denkbar: Die DB verliert weitere Kunden, da im Herbst 2000 keine Entscheidung zum Einbau der vorhandenen Fahrradhalterungen in die ICE-T getroffen wurde.

Weitere Angebotseinschränkungen bringt der Fahrplanwechsel Ende Mai 2001. ICE's rollen

dann ohne Fahrradmitnahme in die Metropolen. Von mehr als 440 InterRegios, die direkt in die beliebtesten Ferienregionen fahren, sind Ende 2000 noch 390 Züge unterwegs. Spätestens Ende 2002 holt die Bahn die über 35 Jahre alten Waggonen von den Gleisen. Dann fallen über 3520 Fahrradstellplätze mit einem Schlag weg.

Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge für den Nahverkehr werden keine ausreichenden Mehrzweckabteile bestellt. Im Freizeitverkehr steigen immer mehr Kunden auf den Pkw um, da einer der Hauptgründe für die Nutzung des Pkw die bequeme Mitnahmemöglichkeit von Sportgeräten ist. Die Schiene ist damit nicht mehr konkurrenzfähig. Der ADFC fordert Bahnchef Hartmut Mehdorn auf, den ICE für die Fahrradmitnahme zu öffnen. Anfangen kann er zunächst beim Neigetechzug ICE-T.



**Der Pedal-Ritter ruft alle LeserInnen auf sich an der Protestaktion des Bundesverbandes zu beteiligen und die Postkartenaktion zu unterstützen. Die Postkarte zum Einfordern der Fahrradstellplätze im Zug bei dem Vorstandsvorsitzenden der DB-AG, finden Sie auf der letzten Umschlagseite dieses Heftes.**

**Proteste sind auch per e-mail möglich, unter: [www.adfc.de](http://www.adfc.de)**

Anzeige

The advertisement is set against a light gray grid background. At the top center, the logo for SWE (Stadtwerke Erfurt Gruppe) is displayed. Below the logo, a large, dark gray, stylized letter 'S' is formed by two overlapping shapes. A horizontal strip of images is placed across the middle of the 'S'. This strip contains several small, black and white photographs: a traditional house, a street scene with a church, a group of people, a storefront, and a close-up of a woman's face. At the bottom right of the grid, the slogan 'Mehr Leben.' is written in a white, sans-serif font.

www.stadtwerke-erfurt.de

**SWE**  
Stadtwerke Erfurt Gruppe

Mehr Leben.

**Neues Konto Neues Konto Neues Konto Neues Konto Neues Konto**  
**Der ADFC braucht Sie!**

Der ADFC ist so stark wie seine Mitglieder und Aktiven. Sie können ihn stärken ...

**...als Mitglied:** Jedes Mitglied mehr erhöht das Gewicht des ADFC in der öffentlichen Diskussion und die finanzielle Basis für die Aktivitäten.

**...als Aktive/r:** Der größte Teil der ADFC-Aktivitäten wird ehrenamtlich geleistet. Viele Ideen liegen brach. Sie können mitmachen, wo immer Sie etwas fürs Radeln tun wollen.

**...als Spender/in:** Die Aktivitäten des ADFC kosten Geld. Dafür reichen die Mitgliedsbeiträge (noch) nicht aus. Jede zusätzliche Mark stärkt die Radler-Lobby!

**Spendenkonto für den ADFC-Thüringen e.V.:** **Konto-Nr. 940 858**

**BLZ 120 300 00**

**DKB (Deutsche Kreditbank)**

⇨ Bitte den ADFC-Kreisverband nennen, der die Spende bekommen soll.

⇨ **Wenn eine Spendenquittung gewünscht wird, bitte unbedingt Name, Adresse und das Kürzel SPQ angeben und eine (schriftl. oder telef.) Mitteilung an die Landesgeschäftsstelle des ADFC geben.**



**Kreisverband Erfurt**  
**Geschäftsstelle**  
**Esplanadestraße 3a**  
**99094 Erfurt**

**Bericht von der Jahreshauptversammlung  
des KV Erfurt**

Anzeige

Die diesjährige Jahreshauptversammlung fand am 20.01. statt und stand unter dem Motto: „Welche Zukunft hat der Fahrradverkehr in Erfurt und welche Einflussmöglichkeiten haben die Mitglieder des ADFC, diese zu gestalten“. Eingeladen war zu diesem Thema der Beigeordnete für Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaftsförderung, Herr Mlejnek, und die Fahrradbeauftragte der Stadt Erfurt, Frau Ohrmann. Im Vorfeld zur Diskussion zu diesem Themenkreis stand die Bestandsaufnahme der derzeitigen Situation des Kreisverbandes. Bei der zu diesem Zweck vom Vorstand initiierten Mitgliederbefragung ergab sich, dass von 110 ver-

schickten Fragebögen 19 ausgefüllt zurückkamen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Arbeit von Vorstand und Mitarbeitern überwiegend positiv eingeschätzt wurde, aber die erzielten Ergebnisse insbesondere im Bereich der Verkehrsplanung als unzureichend kritisiert wurden. Eine positive Resonanz löste die Absicht aus, die neuen Medien verstärkt zur Information einzusetzen. Offen bleibt natürlich die Frage: Wie denkt der überwiegende Rest der Vereinsmitglieder, die nicht geantwortet haben? Als Fazit kann festgestellt werden, dass alle Arbeit auch in Zukunft die engagierten 20% alleine machen müssen. Auch die Frage der Neuerung



von Mitgliedern wurde erörtert, mit dem Ergebnis, dass zwar gute Vorschläge gemacht wurden, aber deren Umsetzung mit dem konkreten Engagement Einzelner verbunden sein müsste!

Die eigentliche Diskussion zum o.g. Thema begann mit einem kurzen Statement von Martina Schlisio zu den Zielvorstellungen des ADFCs für eine nachhaltige Entwicklung des Fahrradklimas der Landeshauptstadt. Herr Mlejnek antwortete mit einer Zusammenfassung seiner wichtigsten Standpunkte zur Verkehrspolitik in Erfurt:



„22. September 2000 - Europaweiter Autofreier Tag" Infostand des ADFC (Schlösserstr.)

Es gebe auch nach Umstrukturierungen in der Stadtverwaltung mit Neuerrichtung eines Dezernates für Stadtentwicklung keine grundsätzliche Änderung der Verkehrspolitik. Die Erstellung eines Gesamtkonzeptes für Radverkehr sei nicht notwendig, da es genügend sol-

cher „Papiere“ gebe, die zur Weiterentwicklung geeignet seien.

Eine „ausgewogene Entwicklung aller Verkehrsmittelträger“ sei gewünscht. Eine „Beschneidung“ des Autoverkehrs werde es nicht geben, ebensowenig mehr Geld im Etat für den Radverkehr. Alle Maßnahmen für den Radverkehr dürften aufgrund der allgemeinen Haus-

haltsknappheit kein Geld kosten bzw. nicht „übermäßig“ viel. Folgendes sei von seiten der Stadt geplant:

*1. Investitionen in Radverkehrsanlagen:*

Die Prioritätenliste für Radverkehrsanlagen wird vom Amt für Verkehrsweisen derzeit erstellt und soll der Stadtverwaltung im

Frühjahr 2001 vorliegen. Diese Liste wird jedoch keine Termine zur jeweiligen Umsetzung der Anlagen enthalten. Eine öffentliche Diskussion der „Reihung“ ist vorgesehen. Kriterien für die Erstellung der Prioritätenliste sind Verkehrssicherheit, Frequentierung

durch Radfahrer, Schaffung von Verbindungen zu Schulen, Einkaufszentren und touristischen Zielen, Größe der (z.B. Flurneuordnung, d.h. Neuanlage von Feldwegen, die gleichzeitig dem Radverkehr dienen).

*2. Gestaltung der Schnittstellen der Verkehrsträger ÖPNV - Autoverkehr und ÖPNV - Radverkehr (z.B. im Zuge der Bahnhofsumgestaltung):* Einbringung des ADFCs ist ausdrücklich gewünscht, wie auch bei folgendem Thema:

*3. Verkehrssicherheit:*

Der Arbeitskreis Radverkehr sei hier ein guter Weg.

*4. Orientierungsfähigkeit:* Ausschilderung von touristischen Routen / Wegen

*5. Nachnutzung von Flächen:*

Schaffung neuer Verkehrsanlagen auf Alten - angedacht ist die Neuwidmung der ehemaligen Bahnstrecke Erfurt-Marbach nach Bindersleben als Verkehrsstrecke für den Freizeitverkehr anzuschließenden Ortschaften und Nutzung von Synergieeffekten, d.h. von Maßnahmen im Zusammenhang mit anderen Verkehrsbaumaßnahmen durch Biker, Skater und Roller, inklusive Anbindung an das vorhandene Netz. Eine Finanzierung der notwendigen Baumaßnahmen sei jedoch nicht durch die Stadt möglich. Es müsse über Sponsoring laufen. Auch hier ist wieder die Unterstützung durch den ADFC gewünscht.

In der anschließenden Diskussion wurde insbesondere die Frage der Umsetzung der lokalen Agenda 21 und die Ausführungsqualität der Planung von Fahrradverkehrsanlagen und deren Realisierung in der Praxis (Bordsteinabsenkung) angesprochen. Herr Mlejnek antwortete hinsichtlich des ersten Punktes, dass das tatsächliche Verhalten der Menschen oft im Gegensatz zur Zielsetzung der lokalen Agenda 21 stehe und der Stadt lediglich der Handlungsspielraum einer vorsichtigen Steuerung der Entwicklung bleibe. Zur Qualität der Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen wollte Herr Mlejnek mit Hinweis auf



Zum Abschluß des "Autofreien Tages" fand die erste Erfurter "Blade-Night" statt, veranstaltet von Bündnis 90, Die Grünen

die Kürze seiner bisherigen Amtszeit seit Okt. 2000 keine Aussagen treffen. Zum Abschluß der Versammlung gab es noch einen gelungenen Diavor-

trag der Radscheune, Frank Derer berichtete über das Radreiseland USA.

*Text und Fotos: Matthias Hecklau*



**26.4. 20.00 Uhr im „audimax“ Erfurt**  
 (Pädagogische Hochschule, Nordhäuser Str.)  
**Diavortrag „Jena-Jemen:**  
**380 Tage mit dem Fahrrad durch den Orient“**

## 10 Jahre ADFC Jena: Ein Rück- und Ausblick

In diesen Wochen besteht der ADFC-Kreisverband Jena 10 Jahre. Erinnern wir uns: Einige Rad-Enthusiasten schlossen sich gleich nach dem Mauerfall dem ADFC an. Kontakte zum ADFC Erlangen (seit 1987 offizielle Jenaer Partnerstadt – wer weiß das heute noch?) und seinem Vorsitzenden Frank Wessel entstanden. Am 30. Januar 1991 wurde dann der KV Jena im brechend voll besetzten Gewölbekeller des Hauses

auf der Mauer aus der Taufe gehoben. Öffentliche Anschubhilfe gab unter anderem der Aufenthalt der vom ADFC mitorganisierten BR-Radtour am 2.8.91. So viele Radler hatte Jena seit Jahrzehnten nicht gesehen. An diesem Tag, während einer improvisierten Besprechung mit ADFC-Touristik-Urgestein Thomas Froitzheim unter dem Hanfried, klopfte der ADFC übrigens die ersten Vorstellungen zur Saale-

radweg-Führung in Jena fest.

Die "wilden Jahre" des KV Jena setzten sich fort mit mehreren Raddemonstrationen in der Stadt, teilnehmerstarken "Mobil ohne Auto"-Touren mit Stadtjugendpfarrer Lothar König und der JG Stadtmitte, Infoständen und Techniküberprüfungen. Diese Aktivitäten brachen leider 1994, nach dem Umzug des verdientvollen Gründungsvorsitzenden und

Lehrers Hartmut Zander, fast zusammen. Damit verlor der ADFC Jena auch weitgehend die Verbindung zum Jenaer Schulwesen, was spätere Projekte erschwerte.

1994 bis 1999 konnte der Kreisverband über den 2. Arbeitsmarkt insgesamt 6 hauptamtliche Mitarbeiter mit unter-

Uni-StuRa betriebene Selbsthilfwerkstatt beachtliche Nutzerzahlen und Zusatzeinnahmen – leider ging diese nach Abflauen des Interesses im StuRa und Umzug des Grünen Hauses ein. Die Ergebnisse des Projektes „Sichere Schulwege per Rad“ wurden den städtischen Verantwortlichen wie

Aufbruchstimmung 1990/91 zogen alle umweltorientierten Kräfte der Stadt an einem Strang. Noch wenige Baumaßnahmen für den Radverkehr, aber gute Qualität, ökologisch orientierte Stadtentwicklung als langfristiges Hauptziel. Das 1991 beschlossene Radverkehrskonzept war unvollständig, aber brauchbar. Nach Festigung der politischen Struktur und Aneignung des bundesdeutschen Rechtssystems durch Stadtrat und -verwaltung schlug diese Entwicklung zeitweise ins Gegenteil um, begünstigt durch unklare Stadtratsmehrheiten und offensichtliche Führungsschwäche in der Verwaltung. Dem ADFC blieb zwischen 1993 und '98, obwohl ständig um Dialog bemüht, meist nur die Rolle des bohrenden Kritikers, der die Verwaltung bei jedem Fehler erneut auf ihre Selbstverpflichtung zur umweltorientierten Stadtplanung hinwies. Leider verlor dabei der KV, seit 1994 unter neuer Leitung, einige engagierte Mitglieder; diese kamen mit dem Jenaer Politikstil nicht klar. Man kann heute natürlich trefflich streiten, was die Stadt in dieser Zeit der Grabenkämpfe "jeder gegen jeden" und der rasenden Änderungen in der Infrastruktur hätte besser machen können.

Nach dem ereignisarmen Jahr 1999 kam es 2000 zu einer Trendwende. Nach Wiedergründung der AG Radverkehr



Demo gegen den Autobahnausbau 1992

schiedlich erfolgreichen Projekten beschäftigen. Nach zwei erfolgreichen Veröffentlichungen – Broschüre "Jenaer Radel Touren" und Regionalkarte Jena/Mittleres Saaletal – scheiterte ein Radfahrerstadtplan an kommerziellen Erwägungen; eine Schrift zum Mountainbiking um Jena wurde nach erbittertem Widerstand der Stadtförsterei ad acta gelegt. Eine Tafelausstellung über fortschrittliche Radverkehrsförderung brachte nur mäßigen Zulauf, dagegen die gemeinsam mit dem

Sauerbier angeboten – außer dem ADFC interessierten die Probleme niemanden. Angebote, das ADFC-Fachwissen direkt in die städtische Radverkehrsplanung einzubringen, führten mehrmals zu offensiver Ablehnung in der Abteilung Verkehrsplanung. Als unmittelbare Reaktion entstanden dort jedoch eigene Radverkehrs-ABM.

Dieses Thema leitet zum verkehrspolitischen Engagement des Jenaer ADFC über, mit drei erkennbaren Perioden. In der

Anzeige



**TECHNISCHER SERVICE**  
 Lutz Münchberg  
 99425 Weimar, Leibnizallee 31  
 Tel / Fax 03643 / 402027  
 Tel 0172 8941148  
**Leistungen aller Art**

beim Stadtentwicklungsausschuss bekundeten die Stadtratsfraktionen ein deutlich höheres Interesse am Thema. Die überfällige Vereinigung der für Verkehrsfragen zuständigen Ämter war, nach kurzer Zeit erkennbar, für Weitergabe und Festigung des Radverkehrs-Fachwissens sinnvoll. Die verkehrspolitisch aktiven ADFCler können sich heute mehr als Ideengeber und im fachlichen Feinschliff denn als Kritiker

engagieren. Die Wahrscheinlichkeit, einige zählbare Probleme lösen zu können, stieg erheblich. Bleibt noch die Verbindung zum Umland zu erwähnen. Die in Naumburg ansässige AG Saaleradweg arbeitet leider relativ abgehoben von den lokalen Initiativen, der KV Jena nimmt nur sporadisch teil. Für gemeinsame touristische Arbeit mit der Kreisverwaltung in Eisenberg gab es mehrere Anläufe, aber wegen Personalproblemen beider Seiten keine Kontinuität. Vorbildlich dagegen die Zusammenarbeit mit dem Nachbar-Kreisverband Burgen-

landkreis/Naumburg, die Radtouren mit Teilnehmern aus Merseburg, Leipzig, Naumburg und Jena sind schon legendär.

Der Leser mag in diesem Rückblick das eine oder andere Detail vermissen. Sicher ist aber: Der ADFC Jena kann mit Optimismus in das zweite Jahrzehnt seines Bestehens gehen.

*Thomas Wedekind*



Anzeige  
**aktivreisen**  
 Ihr Reisebüro für  
**Natur- und Erlebnisreisen**  
 Zwätzengasse 13  
 D-07743 Jena  
 Graben 5  
 D-99423 Weimar  
 T/F 03641/44 42 42  
 WWW.kaenguruh-trekking.de/aktivreisen



Nach einer Tour bei recht angenehmem Herbstwetter in Richtung Sölmnitz klang das Jahresprogramm des Kreisverbands Gera mit einer letzten kleinen Radtour durch den Stadtwald aus. Start nach der Winterpause war am 23.3.2001 mit dem traditionellen Putz- und Flicktag, einem Angebot, das sich vor allem an Schüler richtet und am Nach-

mittag auf dem Hof der Ostschule stattfand. Am folgenden Sonnabend wurden dann die frisch gepflegten Räder auf dem Elsterradweg bis Wünschendorf wieder eingefahren. Nicht alle Radfahrer machen Winterpause. Auch in Gera sieht man in diesem Winter mehr Alltagsradler als in den Vorjahren.

### Konzeption für den Radverkehr in Gera

Der KV Gera setzt sich intensiv für die Belange der Alltagsradfahrer in Gera ein, die in den letzten Jahren gegenüber dem touristischen Verkehr eher an zweiter Stelle zu kommen schienen. Dafür arbeitet der ADFC vor allem in der Arbeitsgruppe Radverkehr der Stadtverwaltung mit, die sich monatlich trifft, um in konstruktiver Atmosphäre nicht nur einzelne

Verbesserungsmöglichkeiten für den Radverkehr in Gera zu schaffen, sondern auch Einfluss auf Bauprojekte schon in der Planungsphase zu nehmen. Im Jahr 2000 konnten nicht nur der Elsterradweg zwischen Heinrichsbrücke und Debschwitzer Brücke („Omega“) sowie Abschnitte im Bereich Liebschwitz in Betrieb genommen und Planungen für einen Radweg an der Ronneburger und Langenberger Straße eingeleitet werden, sondern weitere Maßnahmen stehen unmittelbar vor dem Abschluss – insbesondere die „Fahrradvorrangachse Debschwitz“ durch die Eiselstraße sowie Verbesserungen in der Str. des Friedens und der Theaterstraße.

Für die Stadt Gera gibt es einen Verkehrsentwicklungsplan von 1993, der auch eine Zielkonzeption für den Radverkehr enthält. Dieser Plan ist durch Zeitablauf in erheblichen Teilen

überholt, etwa die Bundesgartenschau 2007 ist noch nicht berücksichtigt. Er enthält auch einige unpraktikable Anteile, etwa eine Radwegverbindung mit über 10%-iger Steigung. Der ADFC KV Gera hat nun als Fortschreibung zu diesem Verkehrsentwicklungsplan eine überarbeitete Konzeption für den Fahrradverkehr in der Stadt erstellt. Dabei wurden zunächst die Verkehrsströme und für den Radverkehr wesentlichen Verkehrsbeziehungen analysiert. Der Verkehrsbedarf konzentriert sich durch den Bandcharakter der Stadt auf recht wenige Routen, die für den Radverkehr zu ertüchtigen sind, soweit das nicht schon geschehen ist. Der ADFC hat dabei die Maßnahmen nach ihrer Dring-

lichkeit geordnet. Die Konzeption beschreibt dies in einem umfangreichen Textteil, an den sich eine graphische Darstellung auf Karten anschließt.

Abgesehen von den Erweiterungen des Stadtgebiets durch die Eingemeindungen 1994 sieht der ADFC einen gegenüber dem Verkehrsentwicklungsplan trotz einiger Mehrforderungen verringerten Bedarf an Radwegen, durch Verzicht auf nicht verkehrsrelevante oder unpraktikable Strecken oder z.T. Verweis auf vorhandene, mit geringem Aufwand zu verbessernde Parallelen.

In Zeiten knapper Kassen dürfte das die Umsetzung der im ADFC entwickelten Ideen erleichtern.

Diese Konzeption des ADFC wird nun zunächst im Rahmen der Arbeitsgruppe Radverkehr der Stadtverwaltung erörtert, wo sie im Januar 2001 vorgelegt wurde. *Friedrich Franke*



**Kreisverband Suhl**  
Geschäftsstelle  
Rimbachstraße 37  
98527 Suhl

## Der ADFC in Suhl – Gibt es den noch ?

Um es vorwegzunehmen, ja, es gibt den ADFC in Suhl noch. Allerdings muß man das NOCH in diesem Fall betonen, denn die Schwierigkeiten sind im vergangenen Jahr eher noch größer als kleiner geworden. Aber jetzt der Reihe nach:

Schon auf der letzten Landesversammlung mussten wir konstatieren, dass unser Kreisver-

band quasi nur noch aus zwei aktiven Mitgliedern besteht, Christine und mir. Uwe unterstützt uns zwar von Erfurt aus nach Kräften, sein Studium verlangt jedoch auch Zeit, von seinen Aktivitäten im Landesverband und im Pedalritter ganz zu schweigen. Nach meiner Entlassung in einem Baubetrieb fand ich zwar schnell einen neuen

Job in einer anderen Baufirma, diese hat allerdings Aufträge satt, was mit entsprechender Mehrarbeit verbunden ist. So verging das Jahr hauptsächlich damit, die begonnene Arbeit fortzusetzen. Neben Christines Mitarbeit an der Organisation der Tour de Natur und der Austragung einiger Radtouren war das hauptsächlich die weitere

Begleitung der Arbeit an unserem Haseltalradweg. Da gibt es jedoch zwei sehr positive Ergebnisse. Zum einen gelang es der Suhler Stadtverwaltung nach drei Jahren Arbeit, eine wesentliche Lücke in Mäbendorf zu schließen. Zum anderen entschloß sich die Gemeindeverwaltung in Dillstädt, den Radweg auf ihrer Gemarkung zu asphaltieren. So haben wir hier jetzt folgenden aktuellen Stand  
Der Haseltalradweg ist von Suhl bis zum Bahnhof Rohr auf 18 km Länge befahrbar und asphaltiert. Einzig am Simson-Gelände müssen wir uns noch zwei Jahre bis zur Straßensanierung gedulden; hier haben wir aber feste Zusagen. Jetzt konzentrieren sich alle Anstrengungen auf den letzten Kilometer am Bahnhof Rohr, denn die restlichen Abschnitte sind schon verbindlich geplant, bzw. schon in Bau. Um die Sache zu komplettieren, arbeitet das Suhler Tourismusamt an der Weiterführung des Weges bis zur Schmücke am Rennsteig. Wenn dieses Stück auch realisiert ist, haben wir eine Verbindung vom Werratal-Radweg (am Anschluß an den Main-Werra-Radweg) zum Rennsteig-Radweg – und zwar dort, wo es auf kürzestem Weg zum Ilm- und Gera-Radweg geht.



Ein weiteres von uns begleitetes Projekt war eine Radwegeplanung, mit der die Großgemeinde St. Kilian ihre Ortsteile miteinander verbinden will. Auch hier gibt es mittlerweile Fördermittel.

Problematisch wurde es für unseren Kreisverband, als die Grüne Liga, in der wir ja einige Jahre untergekommen waren, zum Jahreswechsel ihre Arbeit weitergehend einstellte und ihren Mietvertrag in der Bahnhofstraße

16 kündigte. Uns blieb vorerst nur der geordnete Rückzug. Das Papier ist vorübergehend eingelagert und wir sind seitdem leider nur über Privat-Telefon und E-Mail zu erreichen. Die Arbeit im Januar war daher hauptsächlich von Quartiersuche geprägt. Nachdem Christine per Brief und über die Presse alle ADFC-Mitglieder und Freunde um Hilfe bat, haben wir inzwischen 3 Alternativen für unsere neue Geschäftsstelle. Wir wollen versuchen, spätestens auf der Landesversammlung eine neue Anschrift zu

nennen. Außerdem hoffen wir, das Christines Hilferuf noch einige Mitglieder zur aktiven Mitarbeit veranlasst. Nach wie vor haben wir personelle Verstärkung dringend nötig.

Weitere Probleme stehen uns in Suhl mit dem Weiterbau der Autobahn ins Haus. Die jetzt geplante Trasse bringt doch ziemliche Nachteile für alle Radfreunde in Suhl. Wir wollen alles uns Mögliche unternehmen, um diese Nachteile in erträglichen Grenzen zu halten. Fazit: Allen Kreisverbänden, denen ein Quartierwechsel ins Haus steht, können wir zur Beruhigung sagen, das der ADFC noch viele Freunde hat. Also nicht verzagen, irgendwie geht es immer weiter.

*Für alle Fragen stehen in Suhl zur Verfügung:*

*Dieter Oeckel*

*Tel.: 03681/302452, E-Mail:*

*dieteroeckel@nikocity.de*

*Christine Pönisch*

*Tel.: 03681/304098, E-Mail:*

*christine@tourdenatour.net*

*Dieter*

Anzeige



**Fahrräder für die ganze Familie**

**Fahrrad-Köhler**

98544 Zella-Mehlis, Hauptstraße 83  
Tel. (03682) 482937

98617 Meiningen, Kirchgasse 1/Nonnenplan  
Tel. (03603) 476386



## Auf neuem Radweg Amalienstraße jetzt sicherer zur Uni

Im September wurde der neue Radweg in der Amalienstraße fertiggestellt. Er verbessert die Situation an der Kreuzung Geschwister-Scholl-Straße/Amalienstraße/Poseckscher Garten, wo sich zuvor stadtweit die meisten Radfahrerunfälle ereigneten, ganz entscheidend. Durch den Bau eines Zweirichtungsradweges zwischen der Grünanlage am Poseckschen Garten und der Geschwister-Scholl-Str. wird den RadlerInnen auf dem Weg zur Uni nun das zweifache gefährliche Überqueren der B 85 erspart.

Daran anschließend wurde in der Amalienstraße ein Radfahrstreifen für das Radeln entgegen der Einbahnstraße bis zum Wielandplatz abmarkiert. Die



schadhafte Asphaltdecke wurde in diesem Bereich zuvor erneuert, sodass hier zügig und bequem in Richtung Stadtzentrum gefahren werden kann. Leider endet der Radfahrstreifen ca. 35 m vor der Einmün-

dung in die Steubenstraße/Marienstraße an einem Schild „Radfahrer absteigen“. Diese „Lösung“ wird von den RadlerInnen nicht akzeptiert.



In der AG Radverkehr mit uns abgestimmt war eine Überleitung auf den Gehweg und die Öffnung eines Absperrgitters, wodurch die Steubenstraße über eine vorhandene Mittelinsel gequert werden könnte. Wir hoffen sehr, daß der ansonsten gute Radweg noch diese Vollendung erfährt.

## Busspuren in der Gropiusstraße für Radler frei

Nach einer Veränderung der Grünzeiten an den Radfahrerampeln wurden in diesem Sommer nun doch, wie ursprünglich vorgesehen, die Busspuren in der Gropiusstraße für Radfahrer freigegeben.

Eine Freigabe der Busspur in der Buttelsdeder Straße konnten wir nicht erreichen.

## „Rad frei“ für weitere Einbahnstraßen

Den Öffnungen einer Reihe von Einbahnstraßen im Jahr 1999

(Bauhausstraße, Weimarische Straße, Ziegelgraben, Papiergraben, Frauenplan, Puschkinstraße, Jakobstraße) folgten in diesem Jahr noch die Washingtonstraße, ein kleines Stück der Geleitstraße und fast die ganze Amalienstraße.

Die schon seit langem angeordneten Öffnungen für die Schützengasse, Hummelstraße, Eduard-Rosenthal-Straße und die Prager Straße lassen in der Umsetzung durch das Tiefbauamt leider weiterhin auf sich warten. Zusagen für eine Öffnung gibt es für die untere Bertuchstraße und die östliche Schopenhauerstraße (zur Zeit nur für Busse und Taxen frei) in Westrichtung.

## Fahrradfest in Weimar-Nord

Der ADFC und die Ortsverkehrswacht beteiligten sich am 16. September am Fahrradfest. Die vom Sozialministerium initiierte Aktion „Gesund durch Radfahren“ wurde von Minister Pietzsch vorgestellt. An der vorangegangenen Radtour zum Festgelände hatten sich etwa 100 Weimarer beteiligt. Sie informierten sich zum Thema Fahrrad und ließen ihre Drahtesel technisch überprüfen.

Zusammen mit Minister Pietzsch weihte Umweltdezernent Carsten Meyer Fahrradstände an der Cranach-Schule ein. Den Weg zur Schule legten sie demonstrativ im Radmobil zurück.