

Thüringer Pedalritter



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Herbst
Winter

2008



www.adfc-thueringen.de

- Radverkehrskonzept Thüringen
- Pro und Kontra Radverkehrsanlagen
- Mit dem Rad zur Arbeit 2008 in Thüringen
- Radrouten durch den Südharz

Zum Titelfoto

Radfahrer sind die Bestimmenden auf Amsterdams Straßen. Da helfen den Autofahrern keine Schilder, Ampeln oder sonstige Vorfahrtsregeln. Vorsichtige Radler aus der thüringer Provinz können über so viel Selbstbewusstsein nur stauen. Lediglich an einem Verkehrsknoten konnte beobachtet werden, dass sich auch die Radfahrer an die Regeln hielten. Dabei handelte es sich um einen Kreisverkehr mit separatem straßenbegleitenden Radweg und Ampelregelung!

Dies zeigt, dass es für die Gestaltung von Verkehrsknoten keine starren Regeln gibt. Eine Abwägung der verschiedensten Lösungsmöglichkeiten kann auch zu absurd anmutenden Ergebnissen kommen, die so sinnvoll sind, dass sie sogar von den renitentesten Radlern akzeptiert und beachtet werden.

- 4 Landesversammlung des ADFC Thüringen
- 6 Personeller Wechsel im ADFC-Büro in Erfurt
- 7 Mit dem Rad zur Arbeit - die Aktion 2008 in Thüringen
- 8 Vorgestellt: Radverkehrs-konzept Thüringen

Titelthema: Radverkehrsplanung

- 10 Radverkehrsanlagen – ja sicher?
- 14 Mofas auf Radwegen
- 15 Radfahrer im Kreisverkehr
- 16 Tagesfahrlicht
- 17 Fahrradabstellanlagen
- 18 Klingeln – Pflicht für Radfahrer?

19 Richtigstellung: Mylius-Rad

20 Tour de Natur 2008

22 Kartenwerk Top 50

23 Outdoormesse sport.aktiv

Vor Ort:

24 ADFC Erfurt – Radtour zu den "Offenen Gärten"

25 ADFC Gera – Nachrichtenticker

26 ADFC Jena – Wie weiter in der Westbahnhofstraße?

27 ADFC Nordhausen – Die Südharrzrouten

30 ADFC Südthüringen – Neues aus Suhl und Schmalkalden

31 ADFC Weimar – Radweg nach Taubach

32 Nachrichtenticker – Selbsthilfwerkstatt, Radtourenführer

33 Fördermitglieder des ADFC Thüringen

34 Beitrittsformular

35 Adressen & Kontakte

Thüringer Pedalritter, 17. Jahrgang, Auflage 2.400 Stück
ADFC Landesverband Thüringen, Weiße Gasse 37, 99084 Erfurt

Redaktion: Christine Pönisch, Friedrich Franke, Angelika Link

Satz, Layout: Angelika Link

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15.09.2008

Letzter Anmeldefrist von neuen Beiträgen: 15.12.2008

Redaktionsschluss der Frühjahrsausgabe: 15.03.2009

Anzeige

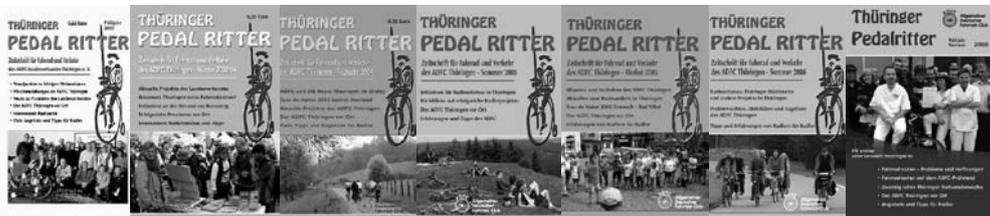


Fon 03 61 . 64 64 92 - 4
www.erfurter-radshop.de

Anzeigenübersicht:	Seite
Druckerei Fehldruck Erfurt	21
Grünes Herz Verlag Ilmenau	32
Messe Erfurt	23
Pension Radhof Erfurt	5
Reisebüro Marini Erfurt	18
Teeladen Erfurt	33
Fahrradläden:	
Fahrrad-Lange Erfurt	17
Radscheune Erfurt	14
Radshop am Johannesturm Erfurt	2
Radshop Lutzke Erfurt	34
Zweirad-Shop Erfurt	6

Das Gesicht des Pedalritters hat gewechselt

Manfred Wulff beendet seine Tätigkeit als verantwortlicher Redakteur des Pedalritters



Vor 6 Jahren stand der ADFC Thüringen vor einem riesigen Problem: die Redaktion des Pedalritters war dringend reformbedürftig, eine professionelle Gestaltung unserer Zeitung wurde von allen gewünscht, aber wer sollte diese Aufgabe übernehmen? Da führte ein eher zufälliger Hinweis nach Gera. Manfred Wulff, mit vielen Erfahrungen bei der Gestaltung von Betriebszeitungen, suchte ein neues Aufgabenfeld.

Der neue Redakteur



Er hatte im Jahr zuvor mit der Gestaltung des Heftes „Bett und Bike“ Thüringen schon eine überzeugende Kostprobe seines Könnens geliefert. Warum ihn also nicht fragen, ob er nicht dieses Wissen dem ADFC zur Verfügung stellen kann? Und er wollte! Es wurde diskutiert und gegrübelt. Größere Schrift, mehr

Platz für Bilder, Überschriften und Zwischentitel waren seine Anliegen. Und er hat viel Zeit und Kraft in die Diskussion mit den Autoren gesteckt, um die Artikel für ein Layout geeignet zu machen, was für alle Beteiligten nicht immer einfach war. Oft mussten Artikel radikal zusammengestrichen oder auch umgeschrieben werden. Nicht zu reden vom ewigen Kampf des Redakteurs um pünktliche Zusarbeiten, damit das Heft zum geplanten Termin erscheinen kann. Und er hat sich selbst auf die Suche nach interessanten Themen gemacht, hat bei Landrats- und Tourismus-Ämtern angefragt und Informationen zusammengetragen.

Das Resultat

Das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Nachdem im Inneren für Übersichtlichkeit gesorgt war, kam das äußere Erscheinungsbild dran: die Hefte wurden entsprechend der Jahreszeit farblich gestaltet, das Layout wurde dem allgemeinen Erscheinungsbild der

ADFC-Medien angepasst, was dazu führte, dass der tapfere Pedalritter, der viele Jahre lang das Titelbild prägte, keinen Platz mehr fand. Dafür gibt es nun einen deutlichen Hinweis auf die Internetseite, die, auch auf Grund der Reduzierung auf nunmehr zwei Pedalritter-Ausgaben pro Jahr, natürlich viel aktueller als ein Printmedium sein kann.

Die Grenzen

All dieses hat viel Kraft und Zeit gekostet, nicht immer gelang es, die verschiedenen Ansprüche von Redakteur und Autoren zu vereinbaren. Und so hat sich Manfred Wulff leider entschieden, die Redaktion nicht mehr weiter zu führen. Deshalb möchten wir ihm für seine engagierte Arbeit an dieser Stelle ganz herzlich danken. Wir werden uns bemühen, die vorgegebene Qualität zu halten und den Lesern des Pedalritters ein lebendiges und interessantes Medium rund um den Radverkehr zu bieten.

Volkmar Schlisio

Landesversammlung des ADFC Thüringen im Bett & Bike-Hotel

Die Landesversammlung als höchstes Gremium unseres Vereins tagt jährlich mindestens einmal – so steht es in der Satzung des ADFC Thüringen, sowohl in der alten als auch in der neu beschlossenen.

Gute Tradition ist, die Landesversammlung stets in einer anderen Region Thüringens durchzuführen. So lernen die Delegierten immer ein Stück des Freistaates mit den jeweiligen Radverkehrsproblemen und -lösungen näher kennen, und die Verantwortlichen vor Ort werden gebeten, den ADFC-Aktiven Rede und Antwort zu stehen. In diesem Jahr fand unser Treffen erstmalig in einer Bett & Bike-Unterkunft, nämlich in der „Kipperquelle“ am Ilm-Radwanderweg in Oberweimar, statt. Dieser Rahmen war besonders gut geeignet, um sich fast wie zu Hause zu fühlen.

Neben dem von der Satzung vorgegebenen Pflichtprogramm stand erstmals seit Gründung des ADFC Thüringen im Jahr 1992 eine Neufassung der Satzung an. Die Kreisverbände berichteten zum großen Teil über personelle Engpässe. Der Bericht des Landesvorstandes dokumentierte eine vielseitige Arbeit im Interesse der Radfahrer. So waren wir bei der Erarbeitung des im Juni von der Landesregierung beschlossenen Radverkehrskonzept-

tes gefragt, engagierten uns für „Mit dem Rad zur Arbeit“, lieferten die Zuarbeiten für eine neue Radtourenbroschüre der NVS, organisierten zahlreiche Radtouren und Info-Stände, begleiteten die Planungen für Thüringens erste Fahrradstation in Erfurt, u.s.w. Der Mitgliederzuwachs von 765 auf 791 ist auch Ausdruck der öffentlichen Wahrnehmung unserer Aktivitäten. Besonders positiv ist, dass sich die Thüringer deutlich stärker als vor Jahren in die Arbeit des Bundesverbandes einbringen. Neben der regelmäßigen Teilnahme an den Bundeshauptausschusssitzungen arbeiten unsere Mitglieder in den Fachausschüssen Tourismus, Öffentlicher Verkehr und Radverkehr mit. Im bundesweiten ADFC-Tourenportal sind unsere Einträge gefragt.

Finanzbericht und Haushaltsplan zeigen erste Erfolge der in den letzten Jahren durchgesetzten Sparmaßnahmen. Die Büroarbeit konnte mit 1/3-Stelle zufriedenstellend erledigt werden und die Beschränkung des Pedalritters auf zwei jährliche Ausgaben ist für die daran aktiv Beteiligten auch besser zu bewältigen. Hier könnten ein paar zusätzliche Anzeigen noch eine weitere Unterstützung darstellen.

Diskutiert wurden die vorgeschlagenen Satzungsänderungen. Hier ging es natürlich nicht um Zweck und Aufgaben des Vereins, sondern im wesentlichen um organisatorische Fragen. Nachdem weitestgehende Einigkeit erzielt werden konnte, ist der beschlossene Entwurf unter www.adfc-thueringen.de auf der Aktivenseite einsehbar.



Der neue Vorstand v.l.n.r.: Karl-Heinz Gröpler, Dr. Friedrich Franke, Uwe Flurschütz, Christine Pönisch, Ervin Peters, Christoph Meiners, Angelika Link, Volkmar Schlisio, Thomas Wedekind. Hier fehlend: Henning Schwanbeck

Die Wahl des neuen Landesvorstandes brachte keine Überraschungen. Mit Ausnahme des Weimarer Vertreters, Reinhard Wolff, der aus beruflichen Gründen nicht erneut kandidierte, wurden alle Vorstandsmitglieder wieder gewählt. Neu im Vorstand ist Ervin Peters aus Weimar. Insbesondere die Arbeit des Vorsitzenden, Volkmar Schlisio, und des Schatzmeisters, Dr. Friedrich Franke, verdienen höchste Anerkennung und so erhielten sie wieder das Vertrauen der Delegierten.

Der thematische Teil befasste sich in diesem Jahr mit Radverkehr in Städten. Als Gäste konnten wir Herrn Pretzsch von der Bauhaus-Uni, Professur für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Herrn Dunkel vom Weimarer Stadtentwicklungsamt - den inoffiziellen „Fahrradbeauftragten“- und Peter Leischner vom Büro Radplan begrüßen.

Herr Pretzsch erläuterte die Ausbildung von Auditoren zur Durchführung freiwilliger Sicherheitsaudits bei Verkehrsknotenplanungen. Er stellte beispielhaft einige Kreuzungsumgestaltungen vor, an denen die Radverkehrsanlagen zu verstärkten Unfallhäufigkeiten geführt hatten. Allerdings kam es zu Einwänden der ADFC-ler, als er seine Intention der Trennung der Verkehrsarten zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer darlegte. Statt den Radverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart anzuerkennen, soll beispielsweise



Herr Pretzsch (Bauhaus-Uni Weimar), Peter Leischner (Büro Radplan), Herr Dunkel (Stadtplanungsamt Weimar)

se mit vorgeschriebenem indirektem Linksabbiegen die Attraktivität des Fahrradfahrens stark eingeschränkt werden. Hier wurde besonders deutlich, wie viel Überzeugungsarbeit seitens des ADFC noch erforderlich ist.

Ermutigender war der Vortrag von Herrn Dunkel, der konkrete Weimarer Probleme und Lösungsansätze ansprach. Er berichtete von Überlegungen, vor dem Kino PKW-Parkplätze in Fahrradstellplätze mit Anlehnbügeln umzugestalten. Positiv ist auch zu bewerten, dass eine weitere Ausweitung der Tempo 30-Zonen angestrebt wird.

Martin Jobst, der Vorsitzende des ADFC-Fachausschuss Radverkehr, war leider verhindert. Die von ihm vorbereitete Präsentation über die Arbeit des Fachausschusses bietet Argumentationshilfen für ADFC-Aktive und interessante Informationen zum Unfallgeschehen.

Eingebettet war die Landesversammlung wieder in ein lockeres

Rahmenprogramm. Dies begann am Freitagabend mit einem regen Erfahrungsaustausch und endete am Sonntag mit der Teilnahme an der Führung im Travertinbruch Ehringsdorf. Am Samstagabend hatten die Delegierten die Möglichkeit, mittels Fotobeiträgen von ihren letzten Rad- und anderen Touren zu berichten. (zum Vortrag P. Leischner s.S. 8-9)

Anzeige

PENSION
RADHOF

im Herzen von Erfurt!

Kirchgasse 1b · 99084 Erfurt
☎ 0361 - 6027761 🚲 ~ 6027763

Mit gesundem Raumklima
durch ökologische Sanierung

www.rad-hof.de

Petra Stangenberger ist seit 1.8.2008 Büroleiterin der ADFC-Landesgeschäftsstelle Thüringen.

Wir haben zu einem kurzen Interview gebeten.



Petra, wie bist du denn heute zur Arbeit gekommen?

Mit dem Rad natürlich (lacht). Das Fahrrad ist mein Hauptfortbewegungsmittel im Alltag. Es verbindet Ökonomie und Ökologie und hält fit.

Begibst du dich denn auf groÙe Touren mit dem Fahrrad?

1987 fuhr ich in 3 Tagen von Dresden an die Ostsee, ohne Gangschaltung und Radkarten, weil mein Vater uns so oft die Geschichte erzählte, wie er diese Strapaze 1953 mit seinem Bruder gemeistert hat, mit noch schlechterem Fahrrad, gänzlich ohne Ausrüstung und nur wenige Pfennige in der Tasche.

Später, mit entsprechendem Rad, aktuellen Karten und auf ausgeschilderten separaten Radwegen war vieles einfacher. Die Arbeit

des ADFC macht Radfahren auch sicherer und man kann es mehr genießen.

Was sind die Aufgaben einer Büroleiterin?

Neben der Betreuung des Infoladens muss man für verschiedenste Anfragen eine Lösung finden. So erreichen mich auch Mails wie: „Gestern bin ich mit der Straßenbahn an einem Gebrauchtfahrradladen vorbeigefahren. Ich weiß nicht mehr wo. Sie vielleicht?“ Oder: „Mein 79-jähriger Vater möchte gern Fahrrad fahren lernen. Gibt es da Kurse?“ Immerhin konnte ich wenigstens der ersten Fragestellerin sofort weiterhelfen. Ansonsten gibt es einiges zu organisieren und Informationen und Pressemitteilungen sind an die jeweiligen Verantwortlichen weiterzuleiten.

Anzeige

Was sind deine Pläne in der nächsten Zeit?

Vielleicht Mitglied beim ADFC werden (lacht). Wenn man von außen hinzukommt, hat man einen anderen Blick auf die Strukturen und kann möglicherweise auch neue Herangehensweisen finden. Ansonsten versuche ich, die Arbeit der ehrenamtlichen Mitglieder auf den verschiedenen Ebenen des Verbandes so gut wie möglich zu koordinieren, und eine Vertiefung der Zusammenarbeit mit anderen Vereinen und Organisationen anzustreben.

Vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview führte Rahel Storch, Studentin und selbst überzeugte Radfahrerin.

Sprechzeiten der ADFC-Landesgeschäftsstelle:

Dienstag: 14 - 18 Uhr und
Donnerstag: 9 - 13 Uhr

Z W E I R A D AN- & VERKAUF

Selbsthilfewerkstatt

Fahrradverleih

An- & Verkauf

-Fahrräder

-Fahrradteile

Magdeburger Allee 15

Tel. 03613914873

Mob. 017624442754

Inh. Roman Rutsch

Mit dem Rad zur Arbeit 2008

Täglich 9,5 km mit dem Rad zur Arbeit



Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat jetzt dazu aufgerufen, mehr Fahrrad zu fahren. Ein Drittel der Kurzstrecken in der Stadt, die bislang noch mit dem Auto gefahren werden, sollten in zehn Jahren mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. 90 Prozent der Autofahrten in der Stadt hätten eine Länge von weniger als sechs Kilometer. Gelänge es, ein Drittel der Fahrten mit dem umweltfreundlichen Rad zurückzulegen, könnten 7,5 Mio Tonnen des Treibhausgases CO₂ vermieden werden, sagte Tiefensee. »Ich glaube, dass es viel mit einer schlechten Gewohnheit zu tun hat, wenn wir auch bei kurzen Entfernungen ins Auto steigen.«

Schlechte Gewohnheiten wollten sich 1652 Thüringer Arbeitnehmer nicht nachsagen lassen und nahmen in diesem Jahr an der

Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil, die in einer Gemeinschaftsaktion zwischen der AOK PLUS und dem ADFC Thüringen organisiert wird. Die erfolgreichste Alltagsradel-Kampagne Deutschlands startete damit in Thüringen bereits in die fünfte Saison. Die positiven Effekte überzeugten Arbeitnehmer- und Arbeitgeber gleichermaßen, so dass sich im Vergleich zum Jahr 2007 die Teilnehmerzahlen um knapp 60 % erhöhten (2007 nahmen ca. 1050 Radfahrer an der Aktion teil). Zwischen Juni und August tauschten 996 weibliche und 656 männliche Arbeitnehmer im Freistaat Auto, Bus oder Bahn gegen ihr Fahrrad ein und fuhren damit zur Arbeit. Insgesamt 222 Teams nahmen an der Aktion teil. Durchschnittlich sind die Teilnehmer täglich 9,5 km mit dem Rad zur Arbeit gefahren. Die Radfahr-Aktion in den Sommermonaten ist damit schon fast eine Tradition geworden. Denn viele Teilnehmer haben sich zum wiederholten Male an der Aktion



beteiligt und so ganz aktiv etwas für ihre Gesundheit getan. Und Geld gespart! So errechnete der ADFC, das jeder Bundesbürger in Deutschland im Verlaufe seines Lebens über 80.000 Euro für sein Auto ausgibt. Welches Fahrzeug fährt aber nun, ohne dass es viel Geld kostet? Na klar, das Fahrrad. Hat man es erst mal angeschafft, braucht man hauptsächlich Muskelkraft, und keinen teuren Sprit wie beim Moped oder Auto. Viele Reparaturen kann man allein machen. Außerdem sind die Preise für Fahrräder bei uns in den vergangenen acht Jahren nur ganz, ganz leicht gestiegen. Jürgen Zahn vom Radleck-Fachgeschäft in Saalfeld spricht von steigenden Verkaufszahlen bei Rädern. Im Verkaufsgespräch hört er dann, dass viele Kunden den hohen Spritpreisen trotzen und gleichzeitig etwas für ihre Fitness tun wollen. P. Leischner

**Schon wenig Zeit am Tag kann viel bewirken:
Warum nicht den Arbeitsweg für die Fitness nutzen?**

Hauptwirkungen des Radfahrens bei unterschiedlichen Belastungszeiten

Belastungsdauer:	Haupteffekte auf:
10 min	Muskulatur; Durchblutung, Gelenke
20 min	Immunsystem
30 min	Herzfunktionen
40 min	Ausdauerleistungsfähigkeit
50 min	Stoffwechsel (Fettstoffwechsel)
60 min	Körpergewicht, Attraktivität
> 60 min	Anti-Stress, Wohlbefinden

Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen

Konzept zur Förderung und Stärkung des Radverkehrs



Herr Lehmann fährt mit dem Fahrrad. Seitdem der neue Radweg zwischen seiner Heimatstadt Ebeleben und Schlotheim eröffnet wurde, nutzt der Angestellte der Sponeta GmbH (fast) täglich das Rad, um zur Arbeit zu fahren. Und Herr Lehmann ist nicht allein auf dem Radweg. Seitdem die Sponeta GmbH ein Bonussystem für radelnde Mitarbeiter anbietet, haben sich die meisten Kollegen entschlossen, den Arbeitsweg sportlich zu bewältigen. Zudem nutzen viele Schüler die sicheren und attraktiven Wege in der Seilerstadt und nachdem es an allen Schulen überdachte und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen gibt, hat sich die Anzahl der radelnden Schüler noch einmal gewaltig erhöht. Auch die Angestellten des Rathauses nutzen oft die leichten durch Muskelkraft und Elektroan-

trieb betriebenen Hybridfahrzeuge, die die Verwaltungsgemeinschaft den städtischen Angestellten zur Verfügung gestellt hat, um bei den Fuhrparkkosten zu sparen. Außerdem steht für die Schlotheimer Bürger ein kostenloses Fahrradverleihsystem zur Verfügung, welches aber meist nur von Gästen genutzt wird, da die meisten Einwohner der Stadt inzwischen ein eigenes modernes Fahrrad besitzen. Auch seine Frau konnte Herr Lehmann inzwischen für das Radfahren begeistern. Erst letztes Wochenende unternahm die ganze Familie auf dem familienfreundlichen „Barbarossaradweg“ (ehemals „Unstrut-Werraradweg“) einen spannenden Fahrradausflug in die „Thomas-Müntzer-Stadt“ Mühlhausen.

Ob es in Schlotheim im Jahre 2020 noch eine Verwaltungsgemeinschaft gibt, weiß man nicht. Ob die (Wieder-)Entdeckung des Fahrrades auf die enorm gestiegenen Energiekosten oder auf das am 17. Juni 2008 vom Thüringer Kabinett verabschiedete „Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen“ zurückzuführen ist, sei dahingestellt. Mit dem oben gezeigten – zugegebenermaßen etwas weit reichenden – Szenario, lässt sich aber recht gut zusammenfassen, welches „Potential“ in dem neuen Strategiekonzept

zur Förderung und Stärkung des Radverkehrs für die nächsten 10 bis 15 Jahre steckt.

Unzureichend genutzte Potenziale des Umweltverbundes

Im Landesverkehrsprogramm 2007 des Freistaates Thüringen ist hierzu folgendes vermerkt: „Auch wenn das Auto auf absehbare Zeit für viele Menschen das Hauptverkehrsmittel bleiben wird, trägt die Wiederentdeckung der Freude am Laufen oder Radfahren dazu bei, die bisher nur unzureichend genutzten Potenziale des Umweltverbundes - Fuß, Rad und öffentlicher Personenverkehr für eine umweltfreundlichere Abwicklung des Verkehrs zu erschließen.“ Weiterhin ist im Landesentwicklungsplan LEP 2004 nachzulesen: „Der Freistaat Thüringen strebt an, dass künftig mehr und sicherer Fahrrad gefahren wird und diese Art der Fortbewegung in Alltag und Tourismus zugleich attraktiver wird.“

Schon während der Radverkehrskonferenz „1. Thüringer Rad(t)schlag“ im Jahre 1999 wurde im Abschlussplenum „eine Landesinitiative zur Förderung des Radverkehrs“ und ein „Crash-Programm“ zum Aufbau der Radver-

kehrsinfrastruktur“ sowie eine „bessere Zusammenarbeit aller an der Planung beteiligten Träger“ gefordert.

Die Notwendigkeit zur Erstellung eines „Radverkehrskonzeptes für den Freistaat Thüringen“ begründete sich aus folgenden Aspekten (zitiert aus der Aufgabenstellung für das Radverkehrskonzept in Thüringen):

- Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes im Freistaat Thüringen
- Fehlende Vernetzung der straßenbegleitenden Radwege mit den touristischen Radrouten sowie zu den Radverkehrsplanungen der kommunalen Ebene
- Netzneuordnung der Bundes- und Landesstraßen
- Neue Schulnetzkonzeptionen
- Erfordernis der sparsamen und effektiven Verwendung von Haushaltsmitteln
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung des Radverkehrs durch die Verbesserung der infrastrukturellen Bedingungen für das Radfahren
- Gesundheitsförderung
- Verbesserung von Service und Information

Im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Medien erarbeitete die ISUP GmbH Dresden gemeinsam mit den Unterauftragnehmern radplan Thüringen und VIA e.G. Köln das Radverkehrskonzept für den

Freistaat Thüringen. Die Arbeiten begannen im Juli 2006. Das Konzept wurde in enger Abstimmung mit den Landkreisen, kreisfreien Städten, dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) sowie dem Thüringischen Landkreistag, dem Gemeinde- und Städtebund Thüringen und Tourismusorganisationen erstellt. Es besteht aus einem Textteil sowie sieben Anlagen. Das Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen wurde nach seiner Fertigstellung in Veranstaltungen mit den vier Thüringer Planungsregionen den Kreisen und kreisfreien Städten vorgestellt.

Wir wollen, dass mehr Rad gefahren wird

Ziel des Konzeptes ist, den Anteil des Radverkehrs zu steigern und die Verkehrssicherheit sowie die Voraussetzungen für den Radverkehr in Thüringen weiter zu verbessern. „Wir wollen, dass mehr Rad gefahren wird.“ so Minister Gerold Wucherpfennig im Vorwort. Dazu werden Alltagsradverkehr und touristischer Radverkehr zusammengeführt und der Handlungsrahmen für den Freistaat Thüringen, aber auch für die Landkreise und Kommunen für die nächsten 10 bis 15 Jahre vorgegeben. Neben der Entwicklung eines radtouristischen Landesnetzes, dem Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen und der möglichst umfassenden Umsetzung einer einheitlichen Radver-

kehrswegweisung (Richtlinie zur Radverkehrswegweisung für den Freistaat Thüringen ThürRadWW-RL) geht es vor allem darum, den Radverkehr besser mit anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen. Außerdem gilt es, die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen und die Informationsangebote zum Radverkehr für die Verwaltung und die Bürgerinnen und Bürger weiter zu verbessern.

Seit dem 30. Juni 2008 kann das Thüringer Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen mit den dazugehörigen Anlagen im Internet unter <http://www.thueringen.de/de/tmblm/verkehr/radwege/content.html> eingesehen bzw. heruntergeladen werden. Auch die neue Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Thüringen (ThürRadWW-rL) ist hier enthalten.

Peter Leischner



Radverkehrsanlage in Rudolstadt

Radverkehrsanlagen – ja sicher?

Lange schon gibt es im ADFC eine Diskussion, ob eigentlich mehr Radwege gefordert werden sollten oder nicht. In der Öffentlichkeit erregt man - gerade hierzulande - Verwunderung, wenn man mitteilt, dass der ADFC nicht pauschal mehr Radwege fordert. Schon die Terminologie "Radweg" umfasst aber nur eine mögliche Art von Radverkehrsanlage (RVA), denn dazu gehören:

- separater Radweg oder getrennter Fuß- und Radweg
- gemeinsamer Fuß- und Radweg
- Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- Schutzstreifen auf der Fahrbahn

Für diese Formen der RVA gilt gemäß StVO eine Benutzungspflicht.

Keine RVA stellt die Beschilderung "Fußweg / Radfahrer frei" dar, es besteht auch keine Benutzungspflicht. Dort ist zwar nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt, doch für Radler, die sich auf der Straße unsicher fühlen, ist diese Ausschilderung ein meist gern angenommenes Angebot.

Inhalt der nachfolgenden Diskussionsbeiträge sind im Wesentlichen die benutzungspflichtigen Radwege neben der Fahrbahn. Selbstbewusste Radfahrer lehnen sie oft völlig ab. Immerhin ha-

ben auch Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen ergeben, dass von der Straße abgetrennte Radwege die Unfallgefahr erhöhen, denn Radfahrer auf Radwegen befinden sich oft außerhalb des Blickfeldes von Autofahrern. Ein großer Teil der Radler fühlt sich auf abgetrennten Radwegen aber sicherer und möchte sie möglichst überall haben.

Auch unter ADFC-Mitgliedern gibt es diesbezüglich viele Diskussionen. Nachfolgend stellen Dr. Friedrich Franke und Ervin Peters jeweils ihre Argumente dar, die für bzw. gegen Radwege sprechen.

Argumente für RVA



sind Sicherheit, Komfort und Imagegewinn des Radverkehrs. Bei der **Sicherheit** ist einzuräumen, dass zwi-

schen subjektiv empfundener Unsicherheit und tatsächlichen Gefahren Unterschiede bestehen. Dichtes Auffahren von Kfz und enges Überholen auf der Fahrbahn ist unangenehm, führt aber seltener zu Unfällen als Missachten von Radfahrern beim Abbiegen. M.E. kann sich der Radfahrer aber vor Abbiegeunfäl-

len durch eigene Aufmerksamkeit und Verzicht auf die Vorfahrt besser selbst schützen als vor Unfällen im Längsverkehr. Zudem bin ich auch auf der Fahrbahn schon von rechtsabbiegenden Kfz angefahren worden. Das Problem liegt hierzulande - wohl als Folge abweichender Regelung in der DDR-StVO - weniger in der Unübersichtlichkeit der Einmündungen mit RVA als darin, dass abbiegende Kraftfahrer das Vorrrecht von geradeaus fahrenden Radfahrern weder kennen noch respektieren. Grundsätzlich ist eine Radwegführung umso sicherer, je weniger Knotenpunkte es gibt.

In Gera ist linienhafter Unfall-

schwerpunkt eine Straße ohne RVA, trotz Konzentration des Radverkehrs auf Straßen mit RVA.

Der enge Kontakt insbesondere mit schweren Kfz oder einer Straßenbahn wird als **Stress** empfunden, der durch RVA vermieden wird. Man will auch als Radfahrer andere nicht behindern, ist aber ohne RVA oft genug dazu gezwungen, weil die Fahrbahnen nicht breit genug sind, ein ordnungsgemäßes Überholen zu ermöglichen oder selbst Straßenbahngleise noch am rechten Fahrbahnrand liegen. Hupen, Drängeln, Beschimpfungen, z.T. auch Handgreiflichkeiten sind hier

Alltag. Zu berücksichtigen sind auch die Belange der über 10 Jahre alten, aber noch nicht ganz verkehrssicheren Kinder, denen die Eltern die Benutzung solcher Strecken nicht erlauben.

Andere effektive Maßnahmen, z.B. flächendeckend Tempo 30 innerorts, sind utopisch.

Umgekehrt kann man allein auf RVA sicher an Kfz-Staus vorbeifahren. Sie ermöglichen dann **schnelleres Vorankommen**.

Ausreichend breite Fahrbahnen schüfen hier zwar auch Abhilfe, anders als für RVA können die Kommunen aber dafür keine finanzielle Förderung von Land oder Bund erhalten.

Schließlich hört man oft, man könne in den Städten nicht Rad fahren, weil es gefährlich sei und zu wenig Radwege gebe. Diese Ansicht lässt sich zwar nicht objektivieren, aber Gefühle sind für menschliche Entscheidungen oft ausschlaggebend. Mit dem zunehmenden Bau von RVA kann tatsächlich ein nennenswerter

Anstieg des Radverkehrs verzeichnet werden, übrigens bei - jedenfalls in Gera - absolut gleichbleibenden Unfallzahlen. Dieser Zuwachs ist notwendig, um Radfahrer als gleichberechtigt ins Bewusstsein der anderen Verkehrsteilnehmer zu rücken. Je anerkannter Radfahrer überhaupt sind, desto weniger notwendig ist bei geeigneten Straßenräumen eine Trennung der Verkehrsarten. Der Einsatz für den Bau von Radwegen ist daher in Regionen

mit geringem Radverkehrsanteil, zu denen Thüringen gehört, wirk-same Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren, die langfristig auch den Interessen der Radwegge-nener entgegenkommt.

Dass es viele schlecht angelegte RVA gibt, ist kein Argument gegen RVA an sich. Vielmehr muss es Ansporn für die Vertreter des ADFC sein, sich für bessere Wege einzusetzen und Planung und Bau von vornherein kritisch zu begleiten.

Außerorts ist bei stärkerem und schnellerem Kraftverkehr ein separat geführter (ggf. Geh- und) Radweg stets zu begrüßen wegen großer Geschwindigkeits-unterschiede, oft ungenügenden Seitenabstands und Sogwirkungen. Auf Landstraßen verunglücken überproportional viele Radfahrer, insbesondere gilt das für die Zahl der Toten und Verletzten. Dagegen gibt es wenig Knotenpunkte, an denen die innerorts häufigeren Abbiege- und Vorfahrtunfälle auftreten könnten. Der Bedarf hängt von Kfz-Verkehrsstärke (Maß der Gefährdung) und Radfahrerpotential (Maß der Betroffenheit, z.B. Schulwege) ab.

Innerorts pflegt der Radverkehrs-anteil höher zu sein. Wegen geringerer Geschwindigkeitsdifferenz zum Kraftverkehr besteht aber weniger Bedarf an einer Trennung der Verkehrsarten.

Zumindest Straßen mit zwei oder mehr Fahrspuren pro Richtung

sollten m.E. mit RVA ausgestattet sein, erst recht, wenn mehr als 50 km/h erlaubt sind. Hier wird sonst regelmäßig mit zu geringem Seitenabstand überholt. Zuverlässige Zahlen bezüglich der Gefahren speziell auf solchen Strecken liegen mir nicht vor. Das liegt schon daran, dass es in den meisten Städten - jedenfalls Westdeutschlands - solche Strecken nicht gibt, sondern dort RVA existieren.

Vor- und Nachteile verschiedener Radverkehrsanlagen

Die vom ADFC oft favorisierten Radstreifen auf der Fahrbahn sind in der Bevölkerung weniger beliebt, dasselbe gilt für die noch schmaleren Schutzstreifen. Der angestrebte Vorteil, dass der Radfahrer sich im Blickfeld der Kraftfahrer befindet, lässt sich mit einem Hochbordradweg genauso erreichen, wenn Sichtbehinderungen durch Bewuchs oder abgestellte Fahrzeuge ausgeschlossen sind. Bei einem von der Fahrbahn abgesetzten Weg wird ein toter Winkel sogar früher vom Radler verlassen. Bordabsenkungen auf Null sollten dabei verlangt werden.

Gemeinsame Fuß- und Radwege sollten innerorts nur eine Notlösung sein. Fußgänger fühlen sich leicht bedrängt, Radfahrer behindert, Konflikte an Hauseingängen drohen. Außerorts sind diese Wege Standard, gegen den nichts einzuwenden ist.

Friedrich Franke



Radwegen meist sehr viel langsamer gefahren wird. Dass das Fahren auf Radwegen sicherer sei als auf der Fahrbahn, ist ein gefährlicher Irrglaube. Zwischen den Knotenpunkten gibt es, dort wo wenig Ein- und Ausfahrten sind und kein Parkstreifen ist, keine bedeutenden Unterschiede in Unfallhäufigkeit und Unfallschwere (BAST 1993).

Das ist der Kernpunkt, aber nicht alles. Radwege sind i. d. R. nur langsam zu befahren, aufgrund der Gefährdungslage nur mit Schrittgeschwindigkeit (d.h. 'deutlich unter 20 km/h'). Einbauten, Kurvenradien, Sichtbereiche - vieles ist auf diese niedrige Geschwindigkeit ausgelegt und manche Anlage erzwingt wirkliche Schrittgeschwindigkeit oder gar das Absteigen.

Indiskutabel für schnellen zielgerichteten Radverkehr und vor allem im Vergleich mit dem Kraftverkehr, dessen erlaubte Geschwindigkeit neben diesen minderwertigen RVA gelegentlich auf 60 oder 70 km/h erhöht wird.

Vom Führer eines KFZ wird an keiner Stelle erwartet oder verlangt aus- oder abzusteigen und sein Fahrzeug zu schieben, außerdem werden die Fahrbahnen für weit höhere Geschwindigkeiten als Schrittempo bemessen und ausgeführt.

Übliche Geschwindigkeiten für

Mein Platz ist auf der Fahrbahn



Sicher, schnell, einfach und bequem. Das sind die Anforderungen, die ich an die

Verkehrsinfrastruktur stelle, um bei meinen alltäglichen Fahrten im Jahr 5 bis 15.000 km mit dem Rad zurückzulegen.

Fahrbahnbegleitende Radverkehrsanlagen, und nur die können benutzungspflichtig sein, fördern aber gerade das Gegenteil. Sie gefährden Radfahrer, legen allen Verkehrsteilnehmern gefährdendes Verhalten nahe (z.B. durch mangelnde Breite erzwungene Nichteinhaltung von seitlichen Sicherheitsabständen), sind einigermaßen sicher nur langsam zu

befahren, die dazu gehörenden Verkehrsregeln und Abhängigkeiten sind kompliziert und die angelegten Radverkehrsanlagen sind von der Qualität her oft viel schlechter als die angrenzende Fahrbahn.

Deshalb meide ich sie und bin auch dagegen, Geld aus unseren klammen Gemeinkassen dafür auszugeben, das an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt werden kann.

Aber im Detail: Das Fahren auf 'guten' Radverkehrsanlagen (diese sind auch in Thüringen nur selten) ist an Knotenpunkten um den Faktor drei bis elf mal gefährlicher als beim Befahren der Fahrbahn (BAST 1991). Und das, obwohl mittlerweile fast jeder Radfahrer um die Abbiegeproblematik weiß, sich darauf einstellt und auf

Alltagsradfahrer liegen zwischen 15 und 40 km/h auf ebener Strecke, bei leichtem Gefälle sind es schnell auch 50 oder 60 km/h, mit Liegerädern oder Velomobilen noch deutlich mehr. Diese Geschwindigkeiten sind für die üblichen existierenden Radverkehrsanlagen ungeeignet, aber auf der Fahrbahn erlaubt und üblich.

Ein richtiges Ärgernis sind Ampeln im Zuge von Radverkehrsführungen, wo Radfahrer drei Gesamtumläufe der Lichtzeichenanlage brauchen, um eine Straße zu queren, z. B. beim indirektem Linksabbiegen. Bettelampeln, also die mit Anforderungsknöpfchen, sind die Krönung dieser Radfahrerunfreundlichkeit.

Radwege verkomplizieren Verkehrssituationen. Durch einen weiteren Verkehrsstrom am Fahrbahnrand oder im Seitenraum gibt es für jeden Verkehrsteilnehmer gut die Hälfte mehr Bereiche, die er zur sicheren Verkehrsteilnahme beobachten muss. Das überfordert viele Verkehrsteilnehmer, bzw. es ist physikalisch aus vielen Fahrzeugen nicht möglich, die notwendig zu überwachenden Bereiche hinreichend gut einzusehen und vermutlich ein Hauptgrund für den großen Sicherheitsnachteil von fahrbahnbegleitenden Radverkehrsanlagen.

Fahrbahnbegleitende Radverkehrsanlagen sind meist sehr viel schlechter in der Oberfläche. In

vielen Städten werden RVA in Betonsteinpflaster ausgeführt, die dann mit der Zeit und durch Bauarbeiten zu einer sehr schlechten Oberflächenqualität führen. Rauf-Runter-Rauf-Runter: Absenkungen an Ein- und Ausfahrten, Bordsteinkanten an Knoten, Rüttelei ohne Ende neben einer glatten asphaltierten Fahrbahn - aus welchem Grunde sollte ich diese Ungleichbehandlung hinnehmen?

"Aber Du behinderst auf der Fahrbahn doch den Verkehr?" ist ein Satz, den ich öfters von Autofahrern höre oder harmloser, von Radfahrern: "Ich möchte den Verkehr nicht behindern."

Das verstehe ich dann nicht. Was ist anders an dem Verkehr, den ich erzeuge, ob ich nun ein Auto benutze, das im Mittel mit 1,2 Personen besetzt ist, oder ein Rad, um exakt die gleichen Arbeits-, Freizeit- oder sonstigen Wege zurückzulegen?

Ich bin ein Teil des Verkehrs, ich behindere auf der Fahrbahn niemanden, ich nutze den öffentlichen Raum bestimmungsgemäß und es gibt kein Recht auf Rasen - schon gar nicht 'nur mit Motor' und vor allem nicht unter billiger Inkaufnahme einer erhöhten Gefährdung Anderer, wie es bei der Separierung von Rad Fahren den auf Radverkehrsanlagen regelmäßig der Fall ist.

Ich habe auf mittlerweile mehr als 50.000 km Fahrbahnen die

Erfahrung gemacht, dass das Fahren auf der Fahrbahn unproblematisch ist. Wenn man den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von etwa 80 cm zum Fahrbahnrand einhält, zu parkenden Fahrzeugen 1,5 m, ist es sogar sehr viel entspannter als auf Radwegen, trotz einiger pöbelnder Autofahrer, die gelegentlicher vorsätzlich nötigen oder bedrängen und in schlimmen Fällen eine Strafanzeige von mir riskieren.

Ervin Peters – Weiterführend:
<http://www.ervnet.de/verkehr/prouncontraRVA.shtml>
ervin.peters@ervnet.de

Schlusswort der Redaktion

Zur Zeit ist laut Straßenverkehrsordnung (StVO) die Benutzungspflicht von Radwegen auf Fälle zu beschränken, in denen die Verkehrssicherheit diese erfordert. Dennoch finden sich an unnötig vielen Radwegen die blauen Schilder mit dem weißen Fahrrad, die diese Pflicht anzeigen. Die derzeit laufende Novellierung der StVO erklärt zwar die Reduzierung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen zu einem ihrer Ziele. Allerdings tragen eine Reihe der vorgesehenen Änderungen dem keineswegs Rechnung. Die wünschenswerte Umwandlung der Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht scheint noch weit entfernt.

Mofas auf Radwegen?

Was ist heute ein (Leicht)-Mofa?

Zwar gibt es Mofas schon lange, aber mit dem Aufkommen von Elektrofahrrädern, der gesetzlichen Einführung eines „Leichtmofas“ und einer Neuregelung zur Mitbenutzung von Radwegen durch Mofas ist sicher manch einer verunsichert, was ein Mofa ist und was es darf.

Jedes Mofa, auch das Leichtmofa, ist eine Unterart des Kleinkraftrads. Tretkurbeln sind nicht nötig, aber mit Motorkraft dürfen unabhängig von der Drehzahl nur 25 km/h erreicht werden. Es darf nur einen Sitz haben und ggf. einen Kindersitz.

Leichtmofas, die max. 30 kg wiegen dürfen, sind Fahrrädern noch ähnlicher. Sie müssen u.a. über Tretkurbeln verfügen, der Motor darf das Rad auf bis zu 20 km/h beschleunigen. Eine Motorschaltung darf das Rad auf nicht mehr als 24 km/h bringen.

Für beide Fahrzeuge gilt, dass der Fahrer mindestens 15 Jahre alt sein muss. Wer keinen Führerschein hat und nach dem 1.4.1965 geboren ist, muss eine Mofaprüfbescheinigung erwerben. Für beide ist eine Haftpflichtversicherung mit Versicherungskennzeichen erforderlich.

Nicht möglich ist also die Nutzung eines E-Fahrrads durch 14-

jährige oder die Ausstattung eines Tandems mit einem Hilfsmotor. Letzteres wäre dann nämlich schon ein Kleinkraftrad, das nicht unter die Regeln fällt, die das Leichtmofa gegenüber anderen Krafträdern begünstigen. Es besteht dann z. B. Helmpflicht.

Was dürfen Mofas?

Für Mofas und Leichtmofas gilt: Wenn sie durch Treten fortbewegt werden, gelten sie als Fahrrad und müssen nach der StVO benutzungspflichtige Radwege einschließlich gemeinsamer Geh-/Radwege benutzen. Es gelten dann auch die übrigen Regeln für Radfahrer.

Die StVO ist an Leichtmofas noch nicht angepasst. Zwar steht in der StVO nicht „nur durch Treten

Anzeige



RADSCHNEUNE
BIKE & OUTDOOR
Die Welt entdecken...

Haarbergstr. 19, 99097 Erfurt
Tel. : 03 61 / 41 33 86
Fax: 03 61 / 4 21 20 16
www.radschneune.de

fortbewegt“. Da aber das Leichtmofa bei eingeschaltetem Motor auch dann weiterfährt, wenn man zu treten aufhört, wird es letztlich mit Motorkraft betrieben und müsste deshalb die Fahrbahn benutzen.

Radwege können für Mofas innerorts durch Zusatzbeschilderung freigegeben werden. Seit der letzten Änderung der StVO im Winter 2007/08 dürfen Radwege einschließlich gemeinsamer Fuß- und Radwege außerorts von Mofas immer, auch ohne besondere Beschilderung, benutzt werden.

Angesichts der von einem Mofa erreichten Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h, die viele Radfahrer überschreiten können, und der daraus resultierenden Geschwindigkeitsdifferenz zum übrigen Kraftverkehr erscheint die Neuregelung sinnvoll. Zumal auf den meisten straßenbegleitenden überörtlichen Geh- und Radwegen ohnehin so gut wie kein Fußgängerverkehr und auch nur begrenzter Radverkehr ist. Vorerorts sind diese Wege etwa 3 m breit gebaut und auch für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. Dann passen Mofas ohne weiteres dazu.

Eine Radwegebenutzungspflicht für Mofas gibt es aber nicht.

Friedrich Franke

Radfahrer im Kreisverkehr

Seit den achtziger Jahren werden in Deutschland immer mehr Kreisverkehre gebaut. Mittlerweile wurde auch in die StVO ein separater § 9a eingefügt, der das Verhalten im Kreisverkehr regelt.

Kreisverkehre weisen mit nur acht Konfliktpunkten und dem gleichmäßigen und gleichgerichteten Verkehrsfluss eine höhere Verkehrssicherheit auf und sind leistungsfähiger und kostengünstiger als herkömmliche ampelgeregelte Kreuzungen. Bei all den Vorteilen für den motorisierten Verkehr stellt sich die Frage nach den Auswirkungen auf den Radverkehr.

Kleine Kreisverkehre (hauptsächlich innerorts) sind ohne Fahrradstreifen oder -wege für Radfahrer sicher und komfortabel, wenn Kraftfahrzeuge sie nur langsam, mit etwa 20 bis 30 km/h, passieren können. Dies wird erreicht, indem der Außendurchmesser

nicht mehr als 30 m beträgt, die Kreisfahrbahn einspurig ist und durch einen gepflasterten Innenring, den nur LKW und Busse befahren müssen, optisch eingegrenzt wird. Kreisbegleitende Radverkehrsanlagen sind in diesen Fällen abzulehnen, da selbst deutlich markierte Furten Unfallschwerpunkte darstellen. Vielfach ist zu beobachten, dass Kraftfahrzeugführer bevorrechtigte Radfahrer nicht sehen, zu spät wahrnehmen oder die Vorfahrt missachten. Gemäß StVO ist das Halten im Kreisverkehr verboten - die Gewährung der Vorfahrt für separat fahrende Radler behindert auch den zügigen Verkehrsfluss. Wenn Bordsteinradwege vorhanden sind, sollten diese frühzeitig vor der Einfahrt in den Kreisverkehr enden, einen ausreichend langen Einfädelbereich haben und dahinter ebenso sanft wieder begin-

nen. Auf der Fahrbahn sollten Radfahrer mittig fahren - damit verhindern sie riskante Überholmanöver. Dass sie gemäß StVO nur entgegen dem Uhrzeigersinn fahren und das Ausfahren mit Handzeichen signalisieren, versteht sich von selbst.

Problematisch für den Radverkehr sind große Kreisverkehre (meist außerorts), die mit höheren Geschwindigkeiten befahren werden. Da bei separater Radverkehrsführung die Gefahr der Abbiegeunfälle deutlich ansteigt, werden hier oft die Radfahrer ihrer Vorfahrt durch kreisferne Führung oder zusätzliche Schilder beraubt. Damit steigt zwar die Sicherheit, aber der Komfort lässt deutlich nach. Wenn derartige Kreuzungen stark von Radfahrern frequentiert werden, sollte nach anderen Lösungen gesucht werden.

Volker Rossow



Leinefelde: Vorfahrt beachten an 4 Kreiseln hintereinander - da fährt man ungern mit dem Rad zur Arbeit



Ohrdruf: Zweirichtungsradweg an einer Kreisverkehr-Hälfte Abbiegeunfälle vorprogrammiert

Tagfahrlicht - Sicherheitsgewinn oder Untergang im Lichtermeer?

Seit einiger Zeit gibt es auch in Deutschland - jedenfalls in Fachkreisen - eine Debatte um ein „Tagfahrlicht“ für Kraftfahrzeuge.

Dabei muss allerdings unterschieden werden: Tagfahrlicht kann einerseits eine spezielle, recht schwache Positionsleuchte mit etwa 6 Watt Leistung und ohne Blendwirkung sein. Andererseits kann damit die Pflicht gemeint sein, auch bei Tag mit Licht nach vorn zu fahren, und wenn das Fahrzeug über kein spezielles Tagfahrlicht verfügt, ist damit das sog. Abblendlicht gemeint. Da bisher kaum Fahrzeuge ein Tagfahrlicht in ersterem Sinne haben, kommt es verpflichtend allenfalls mittelfristig in Frage. Denn auch die aktuelle Kfz-Steuerdiskussion zeigt ja deutlich, dass Nachrüstungen hierzulande als unzumutbar gelten, da gerade ältere Fahrzeuge von ärmeren Bevölkerungskreisen gefahren werden.

Kurzfristig wäre also nur möglich, vorzuschreiben, dass Kfz auch bei Tag mit Abblendlicht fahren müssen, wenn sie nicht über spezielles Tagfahrlicht verfügen. Solche Vorschriften gibt es in zahlreichen Ländern Europas. In Deutschland gibt es bisher nur öffentliche Aufrufe und Werbetafeln. Für Motorräder ist es in vielen Ländern vorgeschrieben, auch bei Tag mit Licht zu fahren. Zweck ist, dass

die schnellen, aber kleinen Motorräder rechtzeitig erkannt werden. Das frühzeitige Erkennen anderer Fahrzeuge ist auch Sinn des Tagfahrlichts für andere Kraftfahrzeuge. Zweifellos kann bei vielerlei Lichtverhältnissen ein beleuchtetes Fahrzeug leichter und früher wahrgenommen werden.

Allerdings kann es neben einer Blendwirkung insbesondere bei Nutzung des Abblendlichts leicht passieren, dass infolge Konzentration auf das Licht unbeleuchtete Gefahren aus anderen Ecken vernachlässigt werden. Die Bindung des Blicks an die starke Lichtquelle kann die Navigationsaufgaben im Nahbereich hemmen. Das kann insbesondere Fußgänger und Radfahrer betreffen. Diese unbeleuchteten Verkehrsteilnehmer geraten noch mehr in den Hintergrund.

Das war auch das Ergebnis einer wahrnehmungspsychologischen Studie in Österreich, das am 15.11.2005 das Tagfahrlicht eingeführt hatte. Zudem war in Österreich von 2005 zu 2006 zwar die Zahl der Verletzten (-2,4%) und getöteten (-5%) Verkehrsteilnehmer insgesamt im selben Ausmaß zurückgegangen wie in Deutschland, aber für Fußgänger und Radfahrer galt das nicht: Die Zahl getöteter Fußgänger stieg in Deutschland um 3,6%, in Österreich um 13,4%; die Zahl

getöteter Radfahrer ging in Deutschland um 15,5% zurück und stieg in Österreich um 2,1% an. Sicher können hier auch Zufälle eine Rolle spielen. Z. T. wird der Unfallanstieg in Österreich auf den milden Winter zurückgeführt, was für Radfahrer noch einleuchten mag, bei Fußgängern aber nicht stichhaltig erscheint. In Österreich wurde das Tagfahrlicht deshalb zum 1.1.2008 wieder abgeschafft.

Der ADFC Bundesverband hat Position gegen ein vorgeschriebenes Tagfahrlicht bezogen. Von Motorradfahrerverbänden wird dieselbe Position vertreten, da die Alleinstellung der Motorradfahrer aufgehoben würde. Schon eine Langzeitstudie der UN-Wirtschaftskommission für Europa von 1970-88 erbrachte keine Vorteile eines Tagfahrlichts. Skandinavien sei ein Spezialfall. Erstens sind dort die Dämmerungszeiten sehr viel länger, zweitens sind viele Fahrzeuge mit Tagfahrlicht ausgerüstet.

Neben Sicherheitsaspekten ist bei Benutzung des Abblendlichts auch ein höherer Energieverbrauch festzustellen. Während gegen ein spezielles 6-W-Tagfahrlicht (so stark ist eine Fahrradlampe auch) nicht viel einzuwenden sein wird, sollten Radfahrer sich gegen Bestrebungen, das Fahren mit Abblendlicht am Tag vorzuschreiben, stellen. Friedrich Franke

Fahrradabstellanlagen zwischen Felgenkillern und Fahrradboxen

Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, möchte sein Rad hin und wieder sicher abstellen. Leider sind wirklich gute Fahrradständer selten zu finden. Supermärkte, mit riesigen Parkplätzen scheinen beispielsweise keinerlei Interesse an radelnden Kunden zu haben. Oder warum sind meist nur ein paar platzsparend angeordnete Felgenkiller vorhanden? Wenn vor Kultureinrichtungen an jedem verfügbaren Verkehrszeichen Räder angeschlossen sind, sieht das unschön aus und schränkt oft den Raum für Fußgänger ein. Warum eigentlich werden Fahrradständer von Händlern und vielen Planern so vernachlässigt? Vorderradklemmer oder auch formschöne Spiralen sind auf den ersten Blick vielleicht billig, genau ge-

nommen aber sinnlos teuer, weil man sie nicht wirklich nutzen kann. Weder kann man ein Rad stabil abstellen, zumal mit Gepäck oder Kindersitz, noch kann man das Rad sicher, nämlich am Rahmen, anschließen.

Und zusätzlich erfolgt durch die Hebelwirkung der Halter eine unnötige mechanische Belastung der Felgen.

Gute Radständer sind zwar teurer, aber immer noch weit billiger als Kfz-Stellplätze! Der ADFC hat eine Richtlinie erarbeitet, nach der Abstellanlagen zertifiziert werden können. Dabei werden Kriterien wie Zugänglichkeit, Leichtigkeit des Ein- und Ausparkens, Standfestigkeit der Räder und Diebstahlschutz bewertet. 11 Anlagen wurden bisher zertifiziert allerdings mit dem Hinweis, dass die Mindestabstände von 70 cm bei nur tiefer Einstellung bzw. 50 cm bei Hoch-/Tiefabstellern eingehalten werden müssen. Selbst die Hersteller empfehlen meist geringere Abstände, die ihre eigenen Anlagen wieder ineffektiv machen.



Gute Konstruktion - aber nur 40 cm Abstand

Schließlich ist eine zu 100 % nutzbare Anlage weitaus wirtschaftlicher als eine zu 50 % nutzbare, die allerdings über 20 % mehr Ständer verfügt!

Eine gute und kostengünstige Alternative zu aufwändig konstruierten Radständern sind Anlehnbügel. Diese können stabil verankert werden, bieten eine gute Zugänglichkeit und Standfestigkeit für Räder aller Größen und Formen und erlauben das sichere Anschließen.

Orte, die auf Tourismus setzen, sollten zudem einige mietbare Fahrradboxen aufstellen. Denn eine Altstadtbesichtigung mit bepacktem Rad ist nicht das reine Vergnügen und könnte radelnde Touristen zum schnellen Weiterfahren verleiten. Ausführlichere Informationen lassen sich unter http://www.adfc.de/666_1 nachlesen. Christine Pönisch

www.fahrrad-lange.de



Inhaber: Evelyn Lange

Fahrrad-Center-Lange

Paul-Schäfer-Straße 99
99086 Erfurt

Tel. 0361 / 602 45 62
Fax 0361 / 602 45 63

Klingel(n) - Pflicht für Radfahrer?

Der Radverkehr wird erfreulicherweise dichter. Damit nehmen auch die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den einzelnen Radfahrern zu: Hier Kinder oder Senioren, dort sportliche Radler.

Besonders auf beliebten Radwegen am Wochenende gibt es dann viele Überholvorgänge. Dabei halten manche sich nicht an das, was sie von Autofahrern verlangen: genügenden Seitenabstand.



Ob es denn gar keine Pflicht gebe, vor dem Überholen auf enger Strecke oder sonst mit geringem Abstand zur Warnung zu klingeln, fragt ein Leser an. Wozu sei die Pflicht, eine Klingel am Rad zu haben nütze, wenn es keine Klingelpflicht gebe? So mache Radfahren auf solchen Wegen oder gar die Nutzung als Fußgänger bald keinen Spaß mehr.

Zunächst einmal besteht nach der StVZO die Pflicht, an jedem

Fahrrad eine „helltönende Glocke“ zu haben.

Eine Pflicht zur Benutzung der Klingel, also zum Klingeln, gibt es in der Straßenverkehrsordnung aber nicht für bestimmte Fälle, ebenso wie es keine Pflicht für Kraftfahrzeuge gibt, in bestimmten Situationen zu hupen. §16 StVO regelt vielmehr nur, wann „Schallzeichen“ gegeben werden dürfen: Vor dem Überholen außerhalb geschlossener Ortschaften oder wenn man sich oder andere gefährdet sieht. Beim Überholen auf engen Wegen dürfte für Radfahrer auch innerorts letzteres gelten, nämlich die Befürchtung einer Gefahr.

Wer mit ausreichendem Seitenabstand überholen will, braucht sicherlich nicht zu warnen. Der Abstand, den Radfahrer voneinander halten müssen, ist geringer, als wenn ein Kfz einen Radfahrer überholt. Wer aber eng an anderen Radfahrern vorbeifahren will, sollte schon vorher klingeln. So ist nach einer Entscheidung des OLG Frankfurt (NZV 1990, S. 188) das Überholen auf einem 1,70 m breiten Radweg nach Klingeln möglich. Auf schmalen Radwegen darf nach der Rechtsprechung nicht überraschend überholt werden, sondern bei möglicher Gefährdung besteht die Pflicht zur Abgabe von

Klingelzeichen. Kommt es zum Sturz, dürfte beim Überholen ohne Warnung eine Teilung der Haftung erfolgen. Dabei geht es allein nach den Verschuldensanteilen: Überholen ohne Warnung einerseits, schwankende Fahrspur oder unangekündigtes Abbiegen andererseits. Die Spurenlage für eine Klärung im Streitfall dürfte meist denkbar schlecht sein.

Da im Gegensatz zur Autohupe sich auch niemand über zu häufiges Klingeln beschweren wird, sollte man lieber einmal öfter als einmal zu wenig von der Klingel Gebrauch machen.

Friedrich Franke

Anzeige

Reisebüro
MARINI
Mit uns um die Welt!

Ihr Reisebüro
für Rad- und Trekkingreisen
sowie aktiven Urlaub weltweit

99084 Erfurt, Johannesstrasse 31
Tel. 0361 - 56 23 914
Fax 0361 - 56 68 636

www.marini-reisen.de

Mylius: Ende einer Legende!

Angeblicher Trekkurbelfinder Heinrich Mylius gehört in die Klamottenkiste

Im letzten Pedalritter erschien ein Bericht von Dieter Schellenberger über Heinrich Mylius - ein Fahrradpionier aus Themar (Foto ebenda). Die Aufwärmung dieser Legende stieß auf heftigen Protest bei Tilman Wagenknecht aus Erfurt, der sich seit über 20 Jahren mit der Fahrradgeschichte befasst und selbst zahlreiche Forschungen betrieben hat. Er bat um Richtigstellung:

Viele Legenden

Die internationale Fahrradgeschichte kennt viele enttarnte Legenden, die leider immer wieder aufgewärmt werden:

Leonardo da Vincis Kettenfahrrad: Fälschung! Nicht lenkbare Celeriferen: Übersetzungsfehler.

Macmillans Kurbelrad und Fischers Trekkurbelrad aus Schweinfurt: Vordatierung.

Keine Beweise

Das Trekkurbelfahrrad, das Heinrich Mylius zugeschrieben wird, wurde nach dem 2. Weltkrieg gefunden. Der einzige Bezug des Fahrrades zu Mylius ist die mündliche Überlieferung einer Frau. Der damalige Themar Archivar Stapf schrieb 1963 eine Gedenkschrift zum 150. Geburtstag von Heinrich Mylius. Aus dieser unveröffentlichten Schrift wiederum schrieb 1980 die Fachgruppe Numismatik(!) Hildburghausen des Kulturbundes der DDR für eine Broschüre über den Mundartdichter und 1848er

Revolutionär Mylius unbekümmert ab. Es wird auf 10 Seiten über die Fahrradgeschichte insgesamt geschrieben (darunter viel Falsches). Über das angebliche Rad von Mylius findet man wenige Zeilen mit einer allgemeinen technischen Beschreibung. Beweise werden nicht geliefert. Seitdem wird die Legende am Leben erhalten. Einer schreibt den Fehler des Anderen ab. Keiner fragt nach. Sogar im Thüringer Lehrplan ist die Legende zu finden.

Viele Gegenargumente

Das in Themar erhaltene Trekkurbelfahrrad hat eine ganz normale Bauart, welche in der Zeit um 1870 in Deutschland von vielen Manufakturen und Handwerkern hergestellt wurde. Typisch ist der schmiedeeiserne Rahmen, die eisenbeschlagenen Holzspeichenräder, der auf einer Blattfeder schwebende Ledersattel und die Hinterradbremse, die durch einen drehbaren Lenker betätigt wurde. Diese Bauart wurde um 1864 von den Franzosen Michaux oder Lallement erstmals erfunden und in großen Stückzahlen und technischer Perfektion gebaut. In Deutschland gab es zahlreiche Nachahmer, die diese Fahrräder in oft stark vereinfachter Form nachbauten. So beherbergt das Stadtmuseum Hildburghausen ein außergewöhnliches Trekkurbelfahrrad, das ganz aus Holz gebaut ist, selbst die Gabel.

Wenn Heinrich Mylius ein Trekkurbelrad wahrhaftig 1845 gebaut hätte, dann wäre dies eine Sensation gewesen, über die mit Sicherheit berichtet worden wäre. Es darf nicht vergessen werden: Um 1817 erfand Karl Drais die Laufmaschine. Diese Erfindung war auch in Thüringen verbreitet, selbst Goethe beschrieb die lauffahrenden Studenten in Jena. Das Thema (Lauf-) Fahrrad war um 1845 nicht vergessen, eine derart weitreichende Erfindung wie die Trekkurbeln wäre auf fruchtbaren Boden gefallen. So darf man sich die Frage stellen, warum der seit 1828 im nahegelegenen Hildburghausen tätige Josef Meyer, der ab 1839 an seinem berühmten Lexikon arbeitete und bereits für seine wissenschaftlichen Arbeiten weit bekannt war, über dieses Fahrrad nicht berichtete. Weiterhin ist in der damals bedeutenden „Dorfzeitung“, welche 1818 bis 1853 vom Hildburghäuser Pädagogen Carl Ludwig Nonne herausgegeben wurde, nichts über das Fahrrad zu finden.

Ende der Legende

Es ist möglich, dass das Fahrrad um 1870 ein Mitglied der Familie Mylius gebaut haben könnte, denn Heinrich entstammte einer Mechaniker- bzw. Schlosserfamilie. Aber alles spricht dagegen, dass es gerade Heinrich 1845 gewesen ist.

Kontakt: tilman@fahrradsammler.de

Tour de Natur 2008

Die Tour de Natur rollte auch dieses Jahr wieder erfolgreich demonstrierend durch die Republik



Für die, die es noch nicht wissen: Was ist die „Tour de Natur“ eigentlich?

Die „Tour de Natur“ ist eine Fahrraddemonstration, die jedes Jahr eine andere Strecke quer durch Deutschland radelt und die sich für eine nachhaltige Verkehrs- und Umweltpolitik und(!) Lebensweise einsetzt.

1991 wurde die Tour de Natur erstmalig organisiert. Man hatte sich damals zum Ziel gemacht, dem Widerstand gegen die der im Zuge der Wiedervereinigung geplanten Verkehrsprojekte und den daraus entstehenden Umweltbelastungen Ausdruck zu verleihen. Zu dem Zeitpunkt fand die Tour im Gegensatz zu heute in einem noch ganz kleinen, eher privaten Rahmen und kaum länger als eine knappe Woche statt.

Inzwischen hat sich die Tour auf 2 volle Wochen und insgesamt mehr als 200 Teilnehmer pro Jahr erweitert.

Dieser Sommer

So startete die Tour de Natur dieses Jahr am 27. Juli unter dem Motto „**AKTIV-UMWELT-BEWEGT-UNAUFHALTSAM ...die Tour de Natur**

sorgt für prima Klima!“

zum 18ten Mal. Diesmal ging es in Gießen los mit ca. 100 interessierten und motivierten FahrradfahrerInnen

auf in Richtung Magdeburg. Während der zwei Wochen wurde nicht bloß demonstriert und Fahrrad gefahren, es wurde wieder sehr bunt. Viel Kultur in Form von Jonglage, Theater spielen und musizieren, viele interessante Workshops, Fachvorträge und zwei Aktionstage standen unter anderem auf dem Programm. Fast wie im Nebenbei war es sogar möglich zu erfahren und erforschen, wie man umweltbewusst seinen Alltag gestalten kann. So wurden alle durch Gina und Henk von LeSabot sehr lecker und rein ökologisch-vegetarisch verkostet.

Jeweils einen Tag „Pause“ und Aktion machte die Tour am 28.7. in Marburg und am 1.8. in Kassel, bevor es am 2.8. auf die Autobahn ging (siehe oben). Im Marburger KFZ und in Kassel diskutierte man abends, nach mehreren kleinen Aktionen in der Stadt am Tage, fleißig zum



Thema: „Autob(w)ahn+ Eisenbahn – Was kosten A4, A49 und die Kurhessenbahn?“ und darüber, was denn Straßenbaulobbyisten so für einen „Sinn“ haben.

Unaufhaltsam!

Ganz neu 1: Bis kurz vor der geplanten Fahrt über das Teilstück der A44 bei Hessisch Lichtenau war es der Tour de Natur noch verboten worden, auf jener demonstrierend drüber zu radeln. Doch dank des super Tour-Anwalts und sturen Geistes, erkämpften wir uns beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof unser Demonstrationsrecht und nahmen das vier km lange Teilstück für unsere Zwecke knapp 20 Minuten in

Anspruch. Ja, auch auf einer Autobahn darf demonstriert werden!

Ganz neu 2: Zum ersten Mal befasste sich die Tour de Natur mit dem Thema "Ausbau von Flüssen und deren Folgen" für die Umwelt. Dafür traf die Tour am 08. August im Elbe-Saale-Camp Barby mit der Robin Wood Floßtour zusammen und begrüßten sie aufs Herzlichste.

Nur einen Tag später endete die diesjährige Tour de Natur auch schon in Magdeburg und gefallen hat es letztendlich allen.

Es geht weiter!

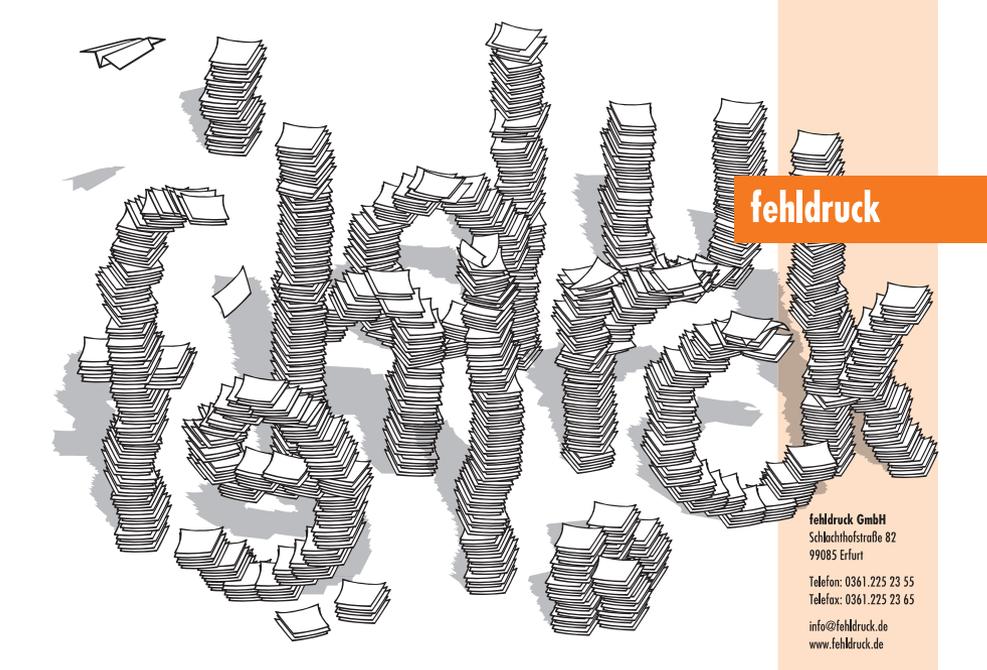
Wie die letzten 17 Jahre denken wir auch jetzt immer noch nicht

ans Aufhören. Nein, nächsten Sommer soll die Tour ebenfalls stattfinden können. Am besten funktioniert das, wenn für das nächste Jahr wieder ganz viele Menschen mithelfen, also nicht nur spenden. Eure besondere individuelle Beteiligung ist gefragt. Die beste Anlaufstelle für helfende Angebote sind neben dem Tourbüro die Vorbereitungstreffen, die das ganze Jahr über die nächste Tour vorbereiten. Kommt, verschafft Euch einen Einblick, was wir die letzte Tour erlebt haben und was für die nächste Tour ansteht! Mitmachen dürfen alle!

Isabella Bajohr

Kontakt: www.tourdenatur.net
Tel. 0351 - 494 33 54

Anzeige

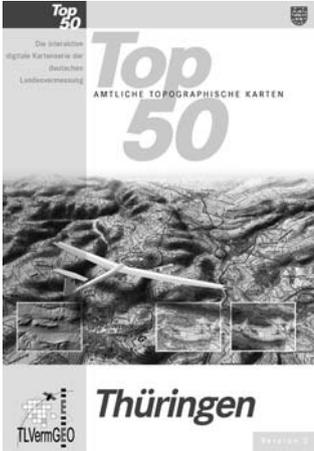


fehldruck

fehldruck GmbH
Schlachthofstraße 82
99085 Erfurt
Telefon: 0361.225 23 55
Telefax: 0361.225 23 65
info@fehldruck.de
www.fehldruck.de

Thüringen digital

Das Landesamt für Vermessung und Geoinformation stellt sein aktuelles digitales Kartenwerk vor



Die **Top50** ist eine Produktreihe, die in allen deutschen Bundesländern von den jeweiligen Landesvermessungsverwaltungen herausgegeben wird. In Thüringen ist die CD-ROM Top50 seit Sommer 2008 aktuell als Version 5 erhältlich. Auf ihr sind Karten Thüringens in den Maßstäben 1:50.000 und 1:200.000, des gesamten Bundesgebietes im Maßstab 1:1.000.000, sowie diverse Übersichtskarten blattschnittfrei enthalten. Zum Betrachten der Karten befindet sich auf der CD die Software „Geogrid-Viewer“, die auf dem Rechner installiert wird und zahlreiche Funktionen zur Kartennutzung beinhaltet.

Exakte Positionierung nach Orten, Messen von Entfernungen und

Flächen, Darstellung von Höhenprofilen, Einzeichnen eigener Kartensymbole, Erstellen thematischer Karten, Ändern der Kartenfarben, Wahl verschiedener Koordinatensysteme und die Darstellung des digitalen Geländemodells sind nur eine kleine Auswahl der vorhandenen Möglichkeiten. Dabei kann die Darstellung wahlweise im 2D- oder 3D-Modus erfolgen. Eigene Karteneintragungen lassen sich in sogenannten Overlays speichern. Verschiedene Blattschnitte und Verwaltungsgrenzen sind bereits auf der CD enthalten.

Der Viewer erlaubt den Datenaustausch mit handelsüblichen GPS-Geräten. Damit bietet die Top50 für Wanderer und Radfahrer eine bequeme Möglichkeit der Routenplanung und -auswertung am heimischen PC. Mit der Flugsimulationsfunktion können



Unterstützung von Routenplanungen über die integrierte GPS-

Touren in 3D überflogen werden und effektiv in Präsentationen verwendet werden. Kartenausschnitte sind über die ebenfalls integrierte Schnittstelle auf einen PDA übertragbar, insofern auf diesem Gerät ein optional erhältlicher PDA-Viewer installiert ist. Über verschiedene Druckfunktionen lassen sich die Karten in beliebiger Größe ausdrucken.

Die CD-ROM Top50 kann im Buchhandel, im Landesamt für Vermessung und Geoinformation (TLVermGeo) oder über dessen OnlineShop bezogen werden.

Weitere hilfreiche Informationen finden Sie unter:

- **Landesamt für Vermessung und Geoinformation:**
<http://www.thueringen.de/de/tlvermgeo>
- **OnlineShop des TLVermGeo:**
<http://www.thueringen.de/de/tlvermgeo/tk2>
- **PDA-Viewer:**
http://www.lvermgeo.rlp.de/shop/produkte/pda_viewer.html

Biker, Trekker, Freizeitsportler

Outdoormesse sport.aktiv geht in zweite Runde - ADFC wieder dabei

Nach dem Erfolgsstart im letzten Jahr läuft der Vorbereitungs-countdown für die Outdoormesse sport.aktiv in Erfurt. Vom 1.-2. November 2008 werden auf 5.000 m² noch mehr Aussteller und Actionangebote sportlich interessierte Besucher auf Trab und Bikes bringen. Denn Fahrräder sind ein großes Trendthema, auf das die Veranstalter ganz bewusst setzen.

Der Fahrradmarkt boomt. 67 Millionen Stadt- und Sporträder sowie Mountainbikes gibt es bundesweit. Besonders stark gefragt ist auch das Trekking- oder Tourenrad. Mit 28 % Marktanteil zählt es zum Verkaufsfrenner im Fahrradmarkt, knapp vor dem Stadtrad (27 %) und weit vor den Mountainbikes (11 %).

Die Pedalritter selbst treiben weniger Markttendenzen, sondern Sportlichkeit und Umweltbewusstsein in die Sattel. Der Zukunftsforscher Matthias Hox prognostiziert sogar eine „Bike-Mania“, da die Fahrradkultur gleich mehrere Trends wie Klimawandel, Gesundheit und Technik-Kult bündelt. Auf dieser Welle radelt Tilmann Waldthaler schon lange. Seit 30 Jahren erlebt der Südtiroler die Welt per Rad und legte über 430.000 km



auf dem Fahrradsattel zurück. Als Testfahrer für Fahrradhersteller kennt sich Waldthaler bestens mit Rädern aus und gibt dieses Wissen weiter. Besonders gefragt waren seine Tipps rund um Ausrüstung und Radreisen schon 2007 während der Premiere der Outdoormesse in Erfurt. „Der Fahrradbereich wird in diesem Jahr noch größer aufgestellt sein“, verspricht Tilmann Waldthaler. Er war bereits 2007 sehr zufrieden mit der Zusammenarbeit mit den Veranstaltern und wird in den nächsten Monaten sicher viele weitere Hersteller und Händler für die sport.aktiv begeistern.

Auch die bewährte Kombination der Messen „Reisen & Caravan“ und „sport.aktiv“ findet 2008 eine Fortsetzung. Die ersten Ausstelleranmeldungen liegen vor.

Als neuer Partner sitzen die Organisatoren des größten Landschaftslaufs Mitteleuropas - der Guts-Muths-Rennsteiglaufverein e.V. - mit im Boot. Insgesamt wollen die Messeveranstalter mehr professionelle Wettbewerbe, wie z. B. BMX- und Skatecontests realisieren, um die sport.aktiv als wichtigsten Treffpunkt und als angesagteste Trendschau für Outdoorsportler in Thüringen zu etablieren.

Statistikquellen:
Zweirad-Industrie-Verband; Zweirad Groß- und Außenhandelsverband; Verband des deutschen Zweiradhandels

Weitere Informationen:
www.sportaktiv-erfurt.de

Der ADFC Thüringen auf der Messe: Halle 1, nach dem Eingang links – Stand 1-302

Am 8. Juni 2008 Open gardens - offene Gärten in Erfurt

Schon zum vierten Mal boten die ADFC-Aktiven Susanne Flamm und Bernhard Deimel die Radtour „Offene Gärten in Erfurt“ an. Treffpunkt war am Venedig, beim Eingangsgarten der Künstler Lindner. Zwei Gruppen mit ca. 20 Personen starteten dort.

Die diesjährigen Glanzlichter waren der überraschende Innenhofgarten in der Albrechtstraße 62, ein Privatgarten mit Moorlandschaft und die mit Leidenschaft betriebene Sammlung von Nadelgehölzen, beide Gärten in Schmira zu finden. Auch das Lapidarium in Möbisburg hatte seinen Reiz, und die Gärten in Hochheim, allen voran das aufwändig betriebene Gewächshaus mit Besonderheiten der mittelamerikanischen Flora, z.B. mit Luftnelken, waren die Fahrt wert.

Mit vielfältigen Eindrücken, schönen Bildern, netten Begegnungen,

neuen Anregungen für das eigene grüne Fleckchen und natürlich auch dem Erobern neuer Radwege ging dieser schöne Sommersonntag zu Ende. Auch in diesem Jahr waren wieder viele Radler in eigener Regie zu den Gärten unterwegs, weiter so, lasst die Autos einfach stehen.

Leider war die Zeit wieder viel zu knapp, um alles zu sehen, was sich die Tourleiter ausgedacht hatten. Diese möchten nicht auf ein gemütliches Sonntagsfrühstück verzichten, obwohl ein früherer

Beginn mehrfach angeregt wurde. Eine Lösung des Zeitproblems: Vielleicht kann nächstes Jahr ein Frühaufsteher-Team den ersten Teil der

Organisation und Tour übernehmen. Wir sind offen für weitere konstruktive Vorschläge und Mitmachmeldungen.

Ausdrücklich bedanken möchten wir uns bei den engagierten und mutigen Gartenbesitzern, die auch in diesem Jahr wieder ihre Gärten zur Besichtigung freigaben und mit viel Liebe und Sachverstand vom Entstehen ihrer grünen Oasen berichteten. Bis zum nächsten Jahr!

S. Flamm & B. Deimel



Gut besuchte Kreisversammlung im Frühjahr 2008

Treffpunkt war unser Büro- und Infoladen in der Weißen Gasse 32, die Sitzung veranstalteten wir dort im schönen Gewölbekeller. Die Tagesordnung war gespickt mit wichtigen Punkten, wie der Wahl des neuen Vorstandes:

Neu ist Sebastian Riemestad, wiedergewählt wurden Martina Schlisio, Bernhard Deimel und Mathias Hecklau.

Berichtet wurde über die positive Entwicklung der Mitglieder-

zahlen, unsere 2007 betriebenen Infostände und über Aktuelles aus den öffentlichen Vorstandssitzungen immer am 1. Montag im Monat.

Wichtige Radel-Termine: Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, die Burgenfahrt Ende Juni, noch viel zu wenige von uns Aktiven geplante Radtouren, wie die Offenen Gärten, die Kirchenradtour und eine Hainich-Tour im Herbst.

Am 1./2. 11. sind wir wieder mit einem Infostand bei der Sportaktiv-Outdoor-Messe in Erfurt dabei.

Fazit:

Sehr gute Teilnahme in freundschaftlicher Atmosphäre mit mancher Kontroverse und viel Informationen; kurz: So wünsche ich mir ein reges Vereinsleben.

Susanne Flamm

Städtekettensradweg im Gessental anscheinend gesichert

Für Irritationen sorgten Pläne der Stadt Ronneburg für die Einrichtung eines Mittelalter-Freizeitparks im Gessental. In der Öffentlichkeit entstand der Eindruck, dass dabei das Gessental so einbezogen würde, dass der Städtekettensradweg in der Talsohle innerhalb der eintrittsgeldpflichtigen Zone liegen würde. Nach Interventionen des ADFC, der Stadt Gera und vieler Bürger verkündet die Stadt Ronneburg jetzt, das sei nie so geplant gewesen, und der Radweg bleibe benutzbar. Der ADFC Gera wird die Entwicklung weiter beobachten. Unabhängig vom beschilderten Verlauf der Städtekette ggf. über die Lichtenberger Kanten und die Drachenschwanzbrücke sollte der direkte, steigungsfreie Weg durchs Tal in jedem Fall benutzbar bleiben. Zumindest nach Informationen des ADFC wurde auch dieser Weg mit Fördermitteln für den touristischen Radwegebau gebaut.

Schüler der Europaschule Ostschule Gera unternahmen auch in diesem Jahr wieder gemeinsam mit ihrem Lehrer Manfred Sommer eine Radtour zur Leuchtenburg. Nach fast 70 km im Sattel wurden in einem Garten am Ortsrand von Seitenroda die Zelte aufgebaut. Alljährlich fahren die Schüler nach Seitenroda und erkunden wandernd und radelnd ihre Heimat. Im vergangenen Jahr lernten sie dabei sogar zwei Neuseeländer kennen, die auf ihrer Europatour Thüringen durchquerten. Am Lagerfeuer sitzend wurde schnell Freundschaft geschlossen und am darauf folgenden Tag gemeinsam die Fahrt nach Gera gemeistert.

Notizen

Der die vormalige **B 7 begleitende Radweg** macht Fortschritte. Mittlerweile ist der Weg bis zum Flugplatz Gera fertiggestellt. Der Weiterbau bis zum Kreisverkehr Beerweinschenke liegt in der Hand des Straßenbauamts.

Mit einem von ungenannt bleiben wollenden Anwohnern bezahlten asphaltierten Weg im **Zaufensgraben** wurde auch das erste Teilstück der geplanten touristischen Radroute entlang der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn geschaffen.

Die Auswertung der **Fahradunfälle 2007** ergab trotz der Verkehrszunahme durch die BUGA 2007 und die neu geschaffenen Radwege keine Erhöhung der Unfallzahlen. Schwerpunkt bleibt nach wie vor mit der Wiesestraße eine Straße ohne Radverkehrsanlagen.

Der Fahrradbeauftragte der Stadt Gera, Stefan **Prüger**, wurde

zum **Fachdienstleiter** Verkehr der Stadtverwaltung bestellt. Der ADFC freut sich über diesen Aufstieg eines aktiven Radfahrers in die leitende Position.

Eilmeldung

Die parallel zur A 9 verlaufende Landesstraße Hermsdorf - Triptis wurde zwar zwischen Neuensorga und Geroda auf eine Spur zurückgebaut und für den Kraftverkehr gesperrt, womit eine gute Radverbindung entstand. Leider erfolgte die Beschilderung zunächst mit StVO-Zeichen 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art. Es kam zu Polizeikontrollen, bei denen Radfahrer vor die Alternative gestellt wurden, entweder zurück und den Umweg über die Bundesstraße (!) zu fahren oder 30 € zu bezahlen. Der ADFC KV Gera konnte aber nach Redaktionsschluss bei den Verkehrsbehörden eine Neubeschilderung mit Zeichen 260 - Verbot für Kfz - erreichen.



Wie weiter in der Westbahnhofstraße?

Völlig unerwartet brachte im Spätsommer 2008 die CDU-Fraktion einen Antrag im Stadtrat ein, die Radverkehrsführung von der Innenstadt zum Industriegebiet Zeiss/Fachhochschule schnellstmöglich zu verbessern. Dieser wurde kontrovers diskutiert und in den Stadtentwicklungsausschuss verwiesen.

Hatte die CDU einen Anflug von Größenwahn, als sie sich ausgerechnet zugunsten des Radverkehrs an das dickste Brett der Jenaer Verkehrsplanung wagte? Immerhin hatte sich 2001 ein renommiertes Planungsbüro die Zähne daran ausgebissen, praktikable Verbesserungen für die unzumutbare Situation (als Verkehr lässt sich der Zustand kaum noch bezeichnen) auf Magdelstieg und Westbahnhofstraße während der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit vorzuschlagen; danach wurden alle Diskussionen zum Thema für beendet erklärt. Vielleicht bedurfte es einer Portion gesunder Frechheit, diese Verkrustung aufzubrechen – mehr davon würde der Jenaer Politik durchaus gut tun. Der ADFC-Vorsitzende bekam, in Vertretung des Sprechers der AG Radverkehr, in der Ausschusssitzung Rederecht und würdigte die CDU-Initiative, kritisierte aber gleichzeitig einige fachliche Mängel am Antrag und schlug Verbesserungen vor. Nach

Eindrücke vom nachmittäglichen "Straßenverkehr" zwischen Gewerbegebiet Zeiss/FH und Stadtzentrum. Nur unkonventionelle Ideen oder teure Baumaßnahmen können hier für Verbesserung sorgen



eingehender Diskussion übernahm die AG Radverkehr diese in den Grundzügen und riet der reichenden Fraktion zur entsprechenden Überarbeitung des Stadtratsantrags. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Punkte:

- unbedingte Beibehaltung der zur Feinstaub-Begrenzung eingeführten 30 km/h-Regelung auf der Strecke, weil damit die Sicherheit gravierend verbessert wurde
- auch verkehrsorganisatorische statt nur bauliche Maßnahmen
- Gliederung der Strecke in Teile mit unterschiedlichem Handlungsbedarf
- Betrachtung und fallweise Verbesserung von Nebenvarianten der Streckenführung
- Abwehr möglicher Forderungen der Nahverkehrsgesellschaft, zugunsten schnelleren Busverkehrs die Radfahrer von der Strecke zu verbannen.

Konkrete Vorschläge für Bau-, Markierungs- oder Beschilderungsmaßnahmen wurden hier bewusst noch nicht gemacht, um

den Planungsspielraum nicht unnötig zu beschränken. Lediglich das gewünschte Ergebnis liegt fest:

- rechtlich saubere Fahrmöglichkeit des Radverkehrs am nachmittäglichen Stau vorbei, wobei vernünftigerweise verringertes Tempo ausreichend sein sollte
- außerhalb der Stauzeiten zügige Fahrmöglichkeit in Richtung Innenstadt
- keine Gefährdung der Fußgänger
- möglichst Abbau der Konflikte zwischen bergauf fahrenden Rad- und Busfahrern.

Nach gegenwärtigem Zeitplan soll das Thema im Oktober wieder in den Stadtrat kommen. Auf Grund der Unwägbarkeiten des parlamentarischen Abstimmungsprozesses kann das Ergebnis nicht vorhergesagt werden. Eine Annahme des Antrages sollte jedoch den Weg für weitere Stadtratsaktivitäten zum Thema „Radverkehr“ freimachen. Aktuelle Meldungen dazu gibt es in den Sitzungsprotokollen der AG Radverkehr auf:

<http://www.fahrradverkehr.jena.de>

Thomas Wedekind

Die Südharzrouten

Ursprünglich als sogenannte Radwegeanbindungen an den Harzrundweg konzipiert und beschildert, trifft die Bezeichnung Südharzrouten eher den Kern der Sache. Nach Bestandsaufnahme und Korrekturen des Netzes, wurden die Beschilderungen von der gemeinnützigen Gesellschaft LIFT in den letzten Monaten auf der Gesamtlänge von ca. 200 km erneuert.

Dabei wurde auf bestehendes Material (Schilder und Pfähle) zurück gegriffen, aber auch die Grundsätze zur Radroutenbeschilderung (Thüringer Radverkehrskonzept) beachtet.

Das Südharzgebiet ist so abwechslungsreich, dass jede Route ihre Besonderheiten bietet. Eines haben allerdings fast alle Routen gemeinsam: Zumeist verlaufen die Strecken auf Wald- und Feldwegen in der entsprechen-



Braunsteinhaus bei Ilfeld

den Qualität. Leider ist es bisher nicht gelungen, die Wegequalität zu verbessern, aber die Mitglieder des KV Nordhausen sind bemüht, wenigstens an den kritischsten Stellen auf Verbesserungen hinzuwirken. Wir sind aber der Meinung, dass unter Beachtung dieses Defizits die Routen trotzdem reizvolle Ausflüge bieten.

Zur Veröffentlichung sind mehrere Maßnahmen geplant bzw. begonnen worden:

- Internetseiten von LIFT und ADFC (www.lift.de, www.adfc-nordhausen.de),
- Flyer,
- Plakate an zentralen touristischen Punkten,
- Wander- und Radroutenkarte des Landkreises NDH (Kartographische Kommunale Verlagsgesellschaft mbH),
- Infostände

Aus praktischen Gründen wurden die Routen nummeriert. Die Nummer und die Internetadressen von LIFT und ADFC findet man als Aufkleber an den Schildern wieder. Übrigens wird auf der Website von LIFT ein Online-Formular für Schadensmeldungen angeboten.



Die Routen in Stichworten (in Klammern Schwierigkeitsgrad):

1. Dreiländer-Tour: Ilfeld - Sophienhof - Werna (hoch, Ausgangspunkt in den Hochharz):

Mit 350 Höhenmetern führt diese Tour am weitesten in den Harz hinein. Beim Dreiländerblick bieten sich interessante Ausblicke. Die typischen Harzorte Sophienhof und Rothessütte laden zum Verweilen ein. Für Geologie-interessierte bietet sich in Werna ein Besuch der Informationsstelle des Geoparks an. Die Kelle (eingestürzte ehem. Karsthöhle) befindet sich ebenfalls in der Nähe.

2. Braunsteinhaus-Tour: Ilfeld - Ochsenkopf - Braunsteinhaus - Ilfeld (mittel):

Als Feierabendtour ist diese Tour wegen ihrer Länge geeignet. Allerdings muss man schon auf

das Streckenprofil achten. Die Ausflugs-gaststätte Braunsteinhaus liegt idyllisch in einem Tal.

3. Hufhaus-Tour: Ilfeld - Beretal - Hufhaus - Ilfeld (mittel, Abzweig nach Stiege):

Mit 300 Höhenmetern könnte die Tour manche abschrecken. Interessant ist aber, dass die Steigungen entlang der Bere zu-meist das Fahren erlauben und man relativ leicht die Höhe erreicht. Kurz nach Ilfeld ist der Rabensteiner Stollen (Schau-bergwerk) zu besichtigen. Auf der Höhe lohnt sich wegen der möglichen Fernsicht ein Abstecher zum Poppenturm.

4. Dreiherrensteine-Tour: Neustadt - Dreiherrensteine-Talsperre-Neustadt

(hoch, Abzweig nach Breitenstein):

Bei Neustadt befindet sich die Burgruine Hohnstein, die immer einen Besuch wert ist. Der Stausee und die Mauer sind zwar nicht direkt zugänglich (Trinkwasser), aber einsehbar. Als älteste Staumauer in Thüringen stellt die Anlage ein technisches Denkmal dar.

5. Sägemühlen-Tour: Neustadt - Talsperre - Sägemühle - Neustadt (mittel):

Gleich zu Beginn lohnt ein Abstecher zum Felsentor (typische Felsformation des südlichen Harzrandes) und zur Ruine Heinrichsburg (nur noch Mauerwerksreste). Die Sägemühle lädt zur Rast ein, bevor es dann zu Fuß zur Ebersburg geht. Das Gelände und der dominante Turm werden gegenwärtig von einem Verein hergerichtet und saniert.

6. Nordhausen-Tour: Nordhausen - Niedersachs-
werfen - Ilfeld (leicht):

Straßenbegleitende Radwege gibt es nur bis Niedersachs-
werfen. Wer dennoch die Straße meiden will und zudem der Natur näher sein möchte, sollte diese Route nehmen. Zwar verläuft sie teilweise auf unbefestigten Wegen, sie ist aber im all-gemeinen wetterfest.



Kelle - ehemalige Karsthöhle bei Werna

7. Rosenteich-Tour:
Nordhausen - Neustadt -
Steigerthal - Nordhausen
(mittel):

Diese Route durchquert das südliche Harzvorland. Dieses wunderschöne Gebiet ist gekennzeichnet durch Gipskarst (Topografie und Flora). Kurz nach Steigerthal (Glockensteine) hat man einen großartigen Blick auf Nordhausen und im Hintergrund auf die Eichsfelder Pforte.

8. Thyrafuchs-Tour: **Nordhausen - Alter Stolberg - Rottleberode - Nordhausen** (mittel):

Der vor wenigen Jahren fertig gestellte straßenbegleitende Radweg (Alte Leipziger Straße) ist für die Fahrten nach Osten zu empfehlen. Durch die ausreichende Entfernung zur Straße ist Entspannung garantiert. "Thyrafuchs" wird die Ausflugsgaststätte bei Ufrungen genannt. Sehenswert ist die Heimkehle, eine der größten Karsthöhlen Deutschlands.

9. Windlücke-Tour:
Nordhausen - Rüdigsdorf - Nordhausen (mittel):

Die Windlücke, der kürzeste Weg in die Natur, ist seit jeher Ausflugsziel der Nordhäuser. Die abwechslungsreiche und nicht zu



neue Fuß- und Radwegbrücke über die Zorge bei Krimderode

lange Strecke ist vor allem für Familienausflüge geeignet. Es bieten sich viele Stellen zum Spielen in der Natur an. Im romantisch gelegenen Ortsteil Rüdigsdorf gibt es auch eine Möglichkeit zur Einkehr.

10. Goldene Aue-Tour:
Nordhausen - Görsbach - Auleben - Berga (leicht):

Wieder auf der Alten Leipziger Straße bis Görsbach ist vor allem bei Westwind Genussradeln angesagt. (Übrigens, wenn in einigen Monaten die zwei Kilometer Radweg bis Berga fertig sind, gibt es eine direkte Radwegeverbindung bis Sangerhausen.) In Görsbach wenden wir uns allerdings nach Süden, ohne dabei zu vergessen, noch nach dem Storchennest zu schauen. Im Europadorf Auleben gibt es interessante Bauten, dafür sollte man etwas Zeit einplanen. Die Strecke

entlang des Stausees ist zwar miserabel, allerdings entschädigt die Landschaft dafür. Das Strandbad lädt zum Verweilen ein. Natürlich kann man von Berga mit dem Rad auch wieder zurückfahren. Bei etwas stärkerem Westwind ist die Bahn aber empfehlenswerter.

Zusammenfassend kann gesagt werden: Der Anfang ist gemacht. Die Qualität der Wege ist auf jeden Fall zu verbessern. Bei der Beschilderung muss die Qualität gehalten werden. Sicher braucht die erreichte Netzdichte nicht überall so zu sein. In Richtung Süden, SW und Westen fehlen jedoch die Beschilderungen noch gänzlich. Wir werden uns dafür einsetzen, dass sich in den nächsten Jahren auch dort etwas tut.

Siehe auch Übersichtskarte auf der Rückseite des Heftes.

Neuigkeiten aus Südthüringen

Nachdem sich Anfang des Jahres die Regionalgruppe Schmalkalden gegründet hat, wurde auf der Kreisversammlung im Juni beschlossen, den Kreisverband Suhl in KV Südthüringen umzubenennen. So kommt deutlicher zum Ausdruck, dass dies die Radler-Lobby für Suhl und die Landkreise Hildburghausen und Schmalkalden-Meinungen ist.

Suhler Entwicklungen

In Sachen Radverkehrsplanung gibt es in Suhl zwei gute Neuigkeiten: Der Stadtrat beschloss nun, nachdem sich erwies, dass der geplante vierspurige Ausbau der ehemaligen B 247 in Richtung Zella-Mehlis nicht mehr erforderlich ist, dennoch den straßenbegleitenden Geh-/Radweg zu bauen. Auf der jetzt dreispurigen Straße ohne wesentliche Einmündungen sind 60 km/h erlaubt und die meisten

Radler nutzen auch jetzt bereits den schmalen Gehweg, der zudem in schlechtem baulichen Zustand ist. Zu hoffen ist allerdings, dass es den Planern dann endlich einmal gelingt, ungesetzte Pflastersteine durchzusetzen und die Bordsteinüberfahrten radlerfreundlich abzusenken. Die zweite Neuigkeit betrifft den Haseltalradweg: Die Durchfahrt durch den Simson-Gewerbpark wird derzeit umgebaut und so sollte ab 2009 endlich der letzte Gefahrenbereich beseitigt sein.

Weniger erfreulich in Suhl ist die Feststellung, dass im neuen Shopping-Centrum offensichtlich Rad fahrende Kunden nicht erwünscht sind: Für ein Parkhaus mit über 200 Stellplätzen reichte das Geld, für Radler gibt es nur zwei werbetragende Felgenkiller einzelner Geschäfte! Ein Trostpflaster für Insider: Hinter dem Parkhaus, unterhalb

der Treppe vom Steinweg, stehen gute städtische Anlehnbügel.

Eröffnung der Westtangente in Schmalkalden

In Schmalkalden wurde die lang erwartete Westtangente eingeweiht. Damit sollte für Autos, Fußgänger, Umwelt und Radfahrer einiges einfacher werden.

Da sich die Stadt Schmalkalden nicht erst seit den ständig steigenden Benzinpreisen die Belange umweltbewusster Verkehrsteilnehmer - und damit auch der Radfahrer - immer wieder anhört, steht sie mit der ADFC-Regionalgruppe Schmalkalden in Verbindung. Als erstes öffentliches Zeichen dieser Zusammenarbeit boten Stadt und ADFC allen Radlern an, als erste nach dem Durchschneiden des Bandes den neuen Fahrweg zu benutzen. Leider erwies sich mittlerweile, dass die neue Straßenführung für Radfahrer nicht optimal gelöst ist. Sowohl die auf Radler nicht reagierenden Induktionsschleifen als auch die Radverkehrsführung aus Richtung Reiherstor, die insbesondere von Schülern genutzt wird, stellen derzeit Probleme dar. Hier wird sich zeigen, wie gut die Belange der Radler tatsächlich berücksichtigt werden.

Christine Pönisch



Nachlese – weitere Planungen für den Neubau des Radweges zwischen Weimar-Ehringsdorf und Taubach

Zu einem Gespräch über Für und Wider des geplanten Radwegeneubaus entlang der Landesstraße nach Taubach hatte der ADFC Kreisverband Weimar im Juni die betroffenen Ortsbürgermeisterinnen und Vertreter der Stadt und des Landkreises eingeladen.

Im Gespräch wurden die Anliegen und Wünsche der Ortsteile zur verbesserten Radwege-Anbindung an die Stadt diskutiert, sowie die kritischen Anmerkungen des ADFC zur Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit der Planung erläutert (PR Sommer). Die Meinungsunterschiede konnten schließlich nicht ausgeräumt werden, aber Verbesserungen am bestehenden Radweg (Ilmtalradwanderweg und Trasse der Thüringer Städtekette) wurden zwischenzeitlich umgesetzt. So wurde der letzte Teilabschnitt zwischen Mellingen und Stadtgrenze asphaltiert und auf Weimarer



Radweg nach Taubach

Gebiet der Ausbau bis zur Taubacher Mühle begonnen. Die Planungen für den weiteren Ausbau mit bituminöser Befestigung wurden beauftragt. Und auf der Landesstraße wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen Taubach und Stadtgrenze angeordnet.

Aktuelles aus der AG Radverkehr

Rastenberger Tunnel ab 2009 wieder geöffnet

Die Sanierungsarbeiten am Rastenberger Tunnel (Verbindung zwischen Bahnhof und Industrie- und Gewerbegebiet Nord) haben zwischenzeitlich begonnen.

Nach jahrelanger Schließung aufgrund von Bauschäden und

Vandalismus besteht damit die Hoffnung, dass im kommenden Jahr diese wichtige Fußgänger- und Radfahrer Verbindung wieder hergestellt wird.

Neue Anlehnbügel am Weimarer Hauptbahnhof

Da sich die vorhandenen Fahrrad-Abstellplätze als nicht ausreichend erwiesen (wie der ADFC bereits bei der Planung vorhergesagt hatte), wurden jetzt auf der Ostseite des Empfangsgebäudes weitere Anlehnbügel installiert.

Vorteil des neuen Standortes: da direkt am Taxistandort und gut einsehbar, ist die Gefahr von Vandalismus und Diebstahl deutlich reduziert.

Fahrradmitnahme in Weimarer Stadtbussen

Im September startete ein Modellversuch des Weimarer Verkehrsbetriebe zur Fahrradmitnahme in den Stadtbussen auf der Linie 3 zwischen Stadtzentrum und Ettersburg/Buchenwald.

Während der Testphase an Wochenenden sollen Erfahrungen mit der Fahrradmitnahme gesammelt wie auch die Resonanz ermittelt werden.

Fahrradselbsthilfe-Werkstatt in Erfurt mit neuem Konzept

Seit August versucht der KV Erfurt die Selbsthilfeworkstatt in der Tungerstraße 9a mit einem neuen Konzept zu beleben.

Geleitet wird sie von Sergio Bobel, der gerade seine Lehre als Fahrradmechaniker in der Radscheune

beendet hat. Schwerpunkte der Werkstatt sind das Angebot von Gebrauchträdern, die Hilfe bei der eigenen Fahrradreparatur und die Betreuung von Klienten des Trägerwerkes soziale Dienste. Unter www.adfc-thueringen.de/secondhand

sind die Angebote der Werkstatt auch online zu sehen.

Öffnungszeiten:

Mo, Di, Do 10 - 18 Uhr

Mi 14 - 19 Uhr

Tourenführer „Mit Rad und Bahn durch Thüringen 2008“ erschienen

Im Juli erschien die Broschüre „Mit Bahn und Rad durch Thüringen“ (ehem. „Reizvolle Radtouren“) bereits in 5. Auflage. In die Erarbeitung teilten sich in bewährter Weise die Nahverkehrsservicegesellschaft (NVS) Thüringen, (Tipps zur Radmitnahme in den Nahverkehrszügen und Finanzierung), und der ADFC-Landesverband, der zwölf Touren mit Start

und Ziel an Bahnhöfen oder Haltepunkten in Wort und Bild vorstellte. Die Gestaltung des Heftes wurde gegenüber früheren Auflagen gründlich modernisiert. Der Leser findet Touren zu altbekannten Zielen, z.B. der Wachsenburg, aber auch weniger Bekanntes – z.B. einen Tourenvorschlag zum Fundort der Himmelsscheibe bei Nebra.

Das Heft ist in der ADFC-Landesgeschäftsstelle und bei den Kreisverbänden sowie an Fahrkartenschaltern in Thüringen kostenlos erhältlich. Weiterhin werden die Touren in der NVS-Kundenzeitschrift „Thüringer Regio-Takte“ nachgedruckt; das Material soll zudem auf DVD veröffentlicht werden.

Anzeige

Fahrrad fahren mit

Verlag

grünes herz®



Klicken Sie uns an... www.gruenes-herz.de

Verlag **grünes herz** • Ilmenau und Ostseebad Wustrow
Tel.: 0 36 77 / 6 30 25 • info@gruenes-herz.de

Fördermitglieder im ADFC Thüringen

Fahrraddienst Mende

Meuselwitz - Mühlgasse 5

Fahrrad-Veit

Erfurt-Stotternheim
Mittelhäuser Chaussee 2

Verlag grünes herz

Ilmenau und Ostseebad Wustrow

Radshop Lutzke

Erfurt - Blumenstraße 80

Radscheune

Erfurt - Haarbergstraße 19

radplan Thüringen

Erfurt - Bahnhofstraße 6

Reisebüro Marini

Erfurt - Johannesstraße 31

Reisebüro König

Bad Langensalza - Marktstraße 5-6

Pension Radhof

Erfurt - Kirchgasse 1b

Manuela Schacher Verlag

Erfurt - Waldenstr. 15

Stärken Sie mit uns die Lobby der Radfahrer

Wir sind

Leute, die Spaß am Fahrrad fahren haben und ändern wollen, was diesem Spaß im Wege steht

Wir wollen

- alles unterstützen, was Radfahren als gesunde und umweltfreundliche Mobilität im Alltag und in der Freizeit fördert,
- dass Radfahrer in allen Belangen als gleichgestellte Verkehrsteilnehmer beachtet werden,
- Partner bei Planungen und Projekten für Radfahrer im Land, in Landkreisen und in Kommunen sein

Wir bieten

die Kraft eines bundesweiten gemeinnützigen Vereins und die Kompetenz aus jahrelanger zielorientierter Arbeit, Gemeinsamkeit mit Gleichgesinnten bei Aktionen für Radlerbelange, schönen Radtouren und Erfahrungsaustauschen.

Wir suchen:

• Aktive

Die Palette unseres Tätigkeitsfeldes ist breit. Um sie vor Ort zu besetzen, brauchen wir Mitstreiter in der Verkehrsplanung, in der Öffentlichkeitsarbeit, bei unseren Radtouren, ...

• Mitglieder

Mit der Größe unseres Landesverbandes wächst unser Gewicht in der Öffentlichkeit und die finanzielle Basis für unsere ehrenamtlichen Aktivitäten.

• Spender

Unsere Aktionen und Projekte werden zwar ehrenamtlich geleistet, kosten aber Geld.

Unser Spendenkonto

Kontonummer 940 858
BLZ 120 300 00
Deutsche Kreditbank Erfurt

Geben Sie bitte Ihre Adresse für die
Spendenquittung an.

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

Wer als ADFC-Mitglied die Lobby der Radfahrer stärkt, hat übrigens auch einige Vorteile.

ADFC-Mitglieder bekommen:

- eine kostenlose Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung als Radfahrer, Fußgänger und Fahrgast in Bus und Bahn
- Vergünstigungen bei vielen Angeboten des ADFC sowie des Europäischen Radfahrerverbandes
- die Zeitschrift des Bundesverbandes „Radwelt“ bzw. des Landesverbandes, in Thüringen also den „Thüringer Pedalritter“, kostenlos ins Haus geschickt
- Zugang zu Angeboten, die nur für ADFC-Mitglieder sind (z.B. Rechtsdatenbank für Radverkehr)

Wer eine Ermäßigung beantragt, muss einen Nachweis beilegen, bspw. die Kopie seines Schüler- oder Studentenausweises

Suchen Sie Kontakt zu uns

Wenn Sie den ADFC Thüringen unterstützen und den ADFC - Mitgliederservice nutzen wollen, können Sie per Post, Fax oder online Mitglied werden. Am besten ist aber der direkte Kontakt (Adressen auf S. 35).



Beitritt

Auch möglich unter www.adfc.de

Bitte einsenden an ADFC-Bundesverband, Grünenstraße 120,
28199 Bremen oder per Fax 0421 34 62 950

Anschrift:

Name

Vorname, Geburtsjahr:

Straße:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

Beruf: Schüler, Student etc.

Einzelmitglied
38 € Jahresbeitrag ermäßigt 25 €

Familien-/Haushaltsmitglied
48 € Jahresbeitrag ermäßigt 38 €

weitere Familienmitglieder:

Name, Vorname, Geburtsjahr:

Name, Vorname, Geburtsjahr:

Name, Vorname, Geburtsjahr:

Ich erteile dem ADFC hiermit eine **Einzugsermächtigung**

Konto-Inhaber:

Konto-Nummer:

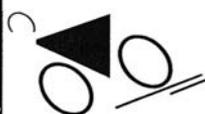
Bankleitzahl:

Datum, Ort:

Datum, Unterschrift:

Klein • Merida • Chekken PIG • Diamant • Müsing

Bontrager • Corratec



radshop

99092 Erfurt

BLUMENSTRASSE 80 • Tel.: 0361 / 2 60 12 01

Maxx • Giant • Koga Miyata • Pinarello • Mongoose

GT • Steppenwolf

ADFC Thüringen

Landesgeschäftsstelle

Weiße Gasse 37, 99084 Erfurt

Tel.: 0361 - 2 25 17 34

Fax: 0361 - 2 25 17 46

Email: buero@adfc-thueringen.de

Internet: www.adfc-thueringen.de

Sprechzeiten Büroleiterin:

dienstags 14 - 18 Uhr

donnerstags 9 - 13 Uhr

Die acht Kreisverbände des ADFC Thüringen betreuen über ihr eigenes Kreisgebiet hinaus weitere Kreise.

ADFC Erfurt

Sömmerda, Gotha

ADFC-Geschäftsstelle

Anschrift, Telefon, Fax analog LGSt

Mail: KV-Erfurt@adfc-thueringen.de

Infoladen

dienstags 14 - 18 Uhr,

sonnabends 10 - 13 Uhr (März-Sept.)

FAHR-RAT (Selbsthilfefwerkstatt)

Tungerstraße 9a , 99099 Erfurt

Tel.: 0361 - 65 39 01 51

Die Werkstatt bleibt weiterhin beim Trägerwerk Soziale Dienste.

Öffnungszeiten für alle Radler:

Mo, Di, Do 10 - 18 Uhr

mittwochs 14 - 19 Uhr

öffentliches Monatstreffen

dritter Mittwoch, 20 Uhr, Weiße

Gasse 37 (Nähe Domplatz)

ADFC Wartburgkreis

Eisenach (Stadt),

Unstrut-Hainich-Kreis

über Christoph Meiners, Am Wei-

denhofe 26, 99819 Krauthausen

Tel.: 036926 - 7 19 86

Email: christoph.meiners@web.de

ADFC Ilm-Kreis

Sonneberg

PF 100629, 98685 Ilmenau

Tel.: 03677 - 6 30 25

Fax: 03677 - 6 30 40

Email: info@adfc-ilm-kreis.de

Internet: www.adfc-ilm-kreis.de

öffentliches Monatstreffen

vierter Donnerstag, 19.30 Uhr

"Kümmerling", Ilmenau

ADFC Jena

Saalfeld-Rudolstadt,

Saale-Holzland-Kreis

ADFC-Geschäftsstelle

Schillergäßchen 5, 07745 Jena

Tel. des Vorsitzenden:

03641 - 82 55 67

Email: jena@adfc-thueringen.de

Internet: www.adfc-jena.de

ADFC Nordhausen

Eichsfeld, Kyffhäuserkreis

über Karl-Heinz Gröpler, Meyen-

burgstraße 10, 99734 Nordhausen

Tel.: 03631 - 40 38 50

Email: adfc_nordhausen@web.de

Internet: www.adfc-nordhausen.de

öffentliches Monatstreffen

letzter Freitag, 18 Uhr,

Vereinshaus "Thomas Mann"

ADFC Gera

Greiz, Saale-Orla-Kreis,

Altenburger Land

ADFC-Geschäftsstelle

Sachsenplatz 1, 07545 Gera

Tel.: 0365 - 800 51 09 od. 5516757

Email: gera@adfc-thueringen.de

Sprechzeiten: do. 18 - 19 Uhr,

rechter Flügel Südbahnhof

ADFC Südthüringen

Suhl, Hildburghausen,

Schmalkalden-Meiningen

ADFC-Geschäftsstelle

Kirchgasse 10, 99527 Suhl

Tel.: über Dieter Oeckel 03681 -

30 24 52

Email: suhl@adfc-thueringen.de

Sprechzeit und Infoladen

erster Mittwoch 17 - 19 Uhr

Geschäftsstelle Kirchgasse 10.

ADFC Region Schmalkalden

Geschwister-Scholl-Str. 24

98574 Schmalkalden

Tel. 03683 - 46 90 50

Email: schmalkalden@adfc-thueringen.de

Treffen und Aktionen bitte erfragen

ADFC Weimar

Weimarer Land

99425 Weimar, Kippergasse 20

Tel. 03643 - 80 88 88

Email: weimar@adfc-thueringen.de

öffentliches Monatstreffen

erster Mittwoch 18 Uhr,

Radfahrerhotel "Kipperquelle"

Kippergasse 20

In den ADFC-Kreisverbänden ohne angegebene Sprechzeiten werden diese nach Bedarf vereinbart.

ADFC-Bundesverband

Grünenstraße 120,

28199 Bremen

oder Postfach 10 77 47,

28077 Bremen

Tel.: 0421 - 34 62 90

Fax: 0421 - 34 62 950

Email: kontakt@adfc.de

Internet: www.adfc.de

Beschilderte Radrouten im Südharz (siehe Seite 27)

