



Herbst 2013

Winter 2014

- Radverkehrspolitisches Programm
- Tempo 30 in Städten
- Verkehrstrennung
- Navigation und Beleuchtung
- ADFC vor Ort

- 3 Editorial
- 4 Landesversammlung des ADFC Thüringen

Schwerpunkthema Radverkehr:

- 6 Radverkehrspolitisches Programm
- 7 Kommunikation im AFC
- 8 Bürgerinitiative: Tempo 30 in Städten
- 9 Fußgängerzonen
- 10 Geschichte der Verkehrstrennung
- 11 Helmpflicht durch Rechtsprechung

- 12 Navigation
- 13 Beleuchtungseinstellung
- 14 Fördermitglied: Fahrrad-Veit
- 15 Literatur, Geocaching per Rad
- 16 Messe sport.aktiv
- 17 Elsterradweg nach Hochwasser
- 18 Leserbriefe

Vor Ort:

- 19 **KV Erfurt: Radverkehrsplanung und „Kritische Masse“**
- 20 **RG Gotha: Einbahnstraßenöffnung**
- 21 **KV Ilmkreis**
- 22 **KV Weimar: Auf den Spuren der Todesmärsche**
- 23 **KV Jena**
- 24 **KV Gera-Ostthüringen**
- 25 **KV Wartburgkreis: Schutzstreifen**
- 26 **KV Nordhausen: Ausflug an die Werra**
- 27 **KV Kyffhäuserkreis: Unstrut-Werra-Radweg**
- 28 **KV Südthüringen: Zella-Mehlis, Suhl**
- 29 **RG Schmalkalden: Fahrradfreundlicher Landkreis**

- 30 Fernreise: Marokko
- 32 Fördermitglieder, Spendenkonto
- 33 Mitgliedschaft
- 34 Adressen & Kontakte

Thüringer Pedalritter, 22. Jahrgang, Auflage: 3.300 Stück
 ADFC Landesverband Thüringen, Bahnhofstraße 22, 99084 Erfurt
 Redaktion: Christine Pönisch, pedalritter@adfc-thueringen.de
 Layout: Angelika Link
 Satz: Werbepunkt Ute Schmidt
 Verantwortlich für die Beiträge sind die jeweiligen Autoren.
 Es gilt Anzeigenpreisliste 10.
 Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 02.10.2013
 Letzter Anmeldetermin von neuen Beiträgen: 15.01.2014
 Redaktionsschluss der Frühjahrsausgabe: 15.03.2014
 Hergestellt aus 100 % Altpapier.



Zu diesem Heft

Es geht bergauf mit dem ADFC – zumindest auf gemeinsamen Raddtouren erklimmen wir so manche Höhe, egal ob mit oder ohne Akku-Unterstützung. Auch mit der verkehrspolitischen Arbeit kann es nur bergauf gehen, nachdem der ADFC Thüringen sein radverkehrspolitisches Programm beschlossen hat. Lange sachliche Diskussionen im Vorfeld haben zu Formulierungen geführt, die den Interessen aller von uns vertretenen Radfahrenden entsprechen. Nun haben wir einen Handlungsleitfaden, der vor allen bei der Zusammenarbeit mit den Behörden hilfreich ist. Auch auf der Landesversammlung übten wir positives Denken, insbesondere bei der Gewinnung weiterer Aktiver bzw. Mitglieder. Und mit der richtigen Beleuchtung und GPS werden wir auch die Richtung nicht verfehlen!

Viel Spaß beim Lesen und kommen Sie gut durch den Winter!

*Titelfoto:
 ADFC-Radtour im Rahmen
 der Landesversammlung
 auf dem fast fertigen
 Ilm-Rennsteig-Radweg,
 Foto: Eike Liemen*

Editorial



von
*Friedrich
Franke,
Landes-
vorsitzender*

Seit der letzten Pedalritterausgabe hat es gleich zwei Landesdelegiertenversammlungen des ADFC Thüringen gegeben – ein Novum. Beide waren gut gefüllt – und das überwiegend mit Inhalten, nicht bloß Formalien.

Leider kann der Vorstand – trotz heraus gezögerten Redaktionsschlusses – noch keinen Erfolg vermelden, was die Professionalisierung des Landesverbands betrifft. Auf der Landesversammlung im Frühjahr wurde einerseits das Radverkehrspolitische Programm des ADFC Thüringen beschlossen – mehr zu den Inhalten auf Seite 6 und im Internet. Damit haben wir unsere inhaltlichen Positionen klargestellt und stellen Forderungen an Politik und Verwaltung. Auf der Bundeshauptversammlung will auch der ADFC Bundesverband – endlich – ein Programm beschließen. Der dort vorliegende Entwurf zeigt, dass wir auf Landesebene doch in zahlreichen Punkten konkretere und verbindlichere Ziele beschließen konnten.

Andererseits haben die Delegierten im Frühling mit ihrer Zustimmung dazu, in den nächsten Jah-

ren erhebliche finanzielle Mittel, die bislang den Kreisverbänden zustanden, für den Landesverband einzusetzen, den Weg für die Einstellung einer hauptamtlichen Kraft bereitet. „Mit finanzieller Unterstützung des Bundesverbands soll in den nächsten Jahren hauptamtlich insbesondere Öffentlichkeitsarbeit und Mitgliederwerbung in Thüringen betrieben werden“, hatte ich im Frühjahr geschrieben. So beschloss es auch die Landesversammlung. Die Vertretung nach außen, insbesondere gegenüber Regierung und Verwaltung, will der Vorstand weiterhin im Wesentlichen ehrenamtlich leisten. Ungeachtet dessen soll die Position „Landesgeschäftsführer“ heißen. Die Zusammenarbeit mit dem Bundesverband in den nötigen Abstimmungs- und Entscheidungsprozessen gestaltete sich etwas langwierig, gar nicht wegen inhaltlicher Differenzen als einfach aufgrund der vorgegebenen Abläufe. Die von einem Personalausschuss des Vorstands und dem Bundesverband favorisierte Bewerberin hat leider mittlerweile abgesagt. So kann der Landesvorstand wie schon auf der Landesversammlung so auch in diesem Heft noch keinen Geschäftsführer präsentieren.

Erfreulich ist, dass sich mit Egbert Liebold aus Erfurt ein Mitglied gefunden hat, das den Satz des Thüringer Pedalritters wieder ehrenamtlich in die Hand nehmen

wird. Mit der Gestaltung der Druckausgabe des Radverkehrspolitischen Programms hat er sich bereits eingearbeitet. Wir bedanken uns an dieser Stelle ganz herzlich bei Frau Schmidt aus Geraberg, die unsere manchmal sehr sporadischen und spontanen Zuarbeiten teilweise in nächtlichen Hauruck-Aktionen in Form brachte.

Das Thema „Pedalritter“ steht auch aus einem anderen Grund auf der Tagesordnung: Der Begriff „Pedalritter“ gilt im ADFC schon lange als „Unwort“ – anders als die Thüringer, die damit ein ritterliches Verhalten der Radfahrer verbanden, sieht man in dem Begriff doch eher die kämpferischen Aspekte. Und „ritterlich“ im positiven Sinn haben sich wohl die wenigsten Ritter verhalten. Außerdem vernachlässigt der Begriff natürlich alle RitterINNEN. Wir nehmen also gern neue Namensvorschläge entgegen.

Zu guter Letzt: Wahrscheinlich hat der ADFC Landesverband Thüringen dann, wenn Sie dieses Heft in den Händen halten, die Schwelle von 1000 Mitgliedern überschritten.



Landesversammlung 2013 – die zweite

Am letzten Septemberwochenende trafen sich die Delegierten der Thüringer ADFC-Kreisverbände in Ilmenau zur zweiten Landesversammlung des Jahres. Nachdem es im Frühling ums Radverkehrspolitische Programm und die finanzielle Planung für die Beschäftigung eines hauptamtlichen Geschäftsführers

gegangen war, standen nun überwiegend die gewöhnlichen Tagesordnungspunkte an. Aufgelockert wurde der Tag durch einen von Bernhard Deimel und Susanne Flamm vorbereiteten Workshop, in dem es um grundlegende Überlegungen zur Motivation und Gewinnung von Aktiven wie auch innerverbandliche Kommunikation ging.

In der Mittagszeit konnten wir neben der Fahrradbeauftragten des Freistaats, Frau Domin, Herrn Bauerschmidt als Vertreter der Landrätin des Ilmkreises, von Ilmenau den Bürgermeister Herrn Tischer sowie den Fahrradbeauftragten Herrn Fölsche und die Tourismusverantwortliche Frau Hampel begrüßen.

Frau Domin führte aus, dass Thüringen bei der Anlage straßenbegleitender Radwege an Bundesstraßen mit 110 km Länge etwas aufgeholt habe, während an Landesstraßen immer noch der letzte Platz bundes-

weit belegt wird. Das im Radverkehrskonzept des Freistaats von 2008 vorgesehene Bauprogramm werde nicht plangemäß bis 2020 umgesetzt werden können, da die zur Verfügung gestellten Finanzmittel nur etwa die Hälfte des dafür Notwendigen ausmachten. Immerhin ist in den 2. Entwurf des Landes-



Aufgrund des schönen Wetters wurde die Diskussion mit den Gästen ins Freie verlegt. (Fotos: Eike Liemen)

entwicklungsprogramms 2025 erstmals auch das radtouristische Landesnetz aufgenommen.

Über erfreuliche Weiterentwicklungen des Radroutenplaners (www.radroutenplaner.thueringen.de) wird der Pedalritter in seiner Frühjahrsausgabe informieren. Weiterhin berichtete Frau Domin über die Neuausrichtung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen (AGFK). Dies sollte dann auch zu größerem Interesse der Kommunen an der zu beantragenden Mitgliedschaft führen und

echte Verbesserungen für Erfahrungsaustausch und Vernetzungen bewirken.

Dass Ilmenau beim Fahrradklimatest von den Thüringer Städten am besten abgeschnitten hat, führten die Vertreter der Stadt auf einige Baumaßnahmen der letzten Zeit und den Umstand, dass man die Rad-

fahrer, insbesondere den ADFC, in Planungen einbinde, zurück. Interessant war auch die Aussage zur grundsätzlichen Radverkehrsplanung: Die Führung des Radverkehrs auf Gemeinschaftsstraßen wird favorisiert, Radfahrer werden nicht auf Gehwege geleitet, in Ilmenau stehen gegenwärtig ca. 6 km Angebots- und Schutzstreifen zur Verfügung. Ziel ist eine weitere Auswei-

sehung von Tempo-30-Zonen.

Als Problem sahen alle Beteiligten an, dass gerade bei touristischen Radrouten einzelne Gemeinden, die kein Geld oder kein Interesse haben, einen Bau oder Ausbau verhindern und Lücken in den Weg reißen können, die ihn völlig entwerthen. Im Falle des Ilm-Rennsteig-Radweges unterstützten deshalb Kreis und Kommunen die Gemeinde Möhrenbach mit dem längsten Radweganteil. Doch eine generelle Lösung durch zentralere Zuständigkeiten oder bessere Finanzaus-

stattung der Gemeinden ist nicht absehbar. Neben den üblichen formalen Beschlüssen wurde von der Landesversammlung noch eine Regelung getroffen, wie mit Aufträgen zu verfahren ist, die der ADFC oder einzelne Mitglieder für den ADFC oder durch seine Vermittlung erhalten. Interessanter war da schon das Rahmenprogramm:



Die Durchfahrt zur frisch asphaltierten Strecke war freigegeben (vergleiche S. 21).

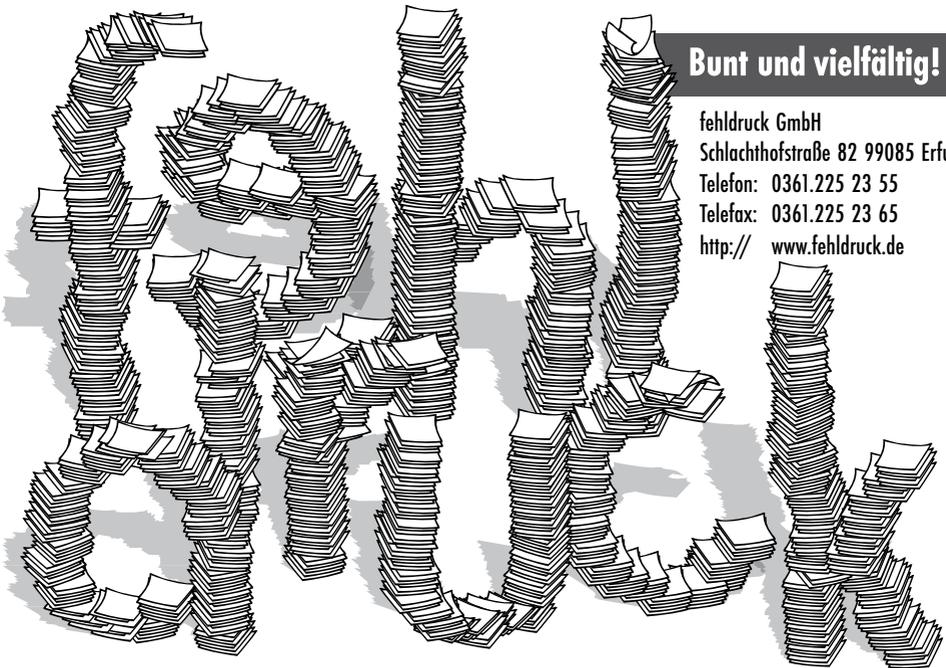
Am Samstag gab es am frühen Abend noch eine Feldbahnfahrt und eine Bergwerksbesichtigung. Am Freitag präsentierte Lutz Gebhardt Bilder von einer Radtour auf Kuba.

Die Bilder warfen die Frage auf, ob man so eine Tour wegen der Landschaft oder der optischen Reize des weiblichen Bevölkerungsteils macht. Vielleicht eine Erklärung

rung dafür, dass das Interesse der Landesversammlungsteilnehmer an der Radtour als Ausklang am Sonntag eher verhalten war? Allen, die nicht mitgeradelt sind, ist eine sehr schöne Tour entgangen – wurde doch wenige Tage vorher der Abschnitt des Ilm-Rennsteig-Radwegs zwischen Möhrenbach und Hohe Tanne asphaltiert – extra unseretwegen?

Die Strecke bietet eine sehr angenehme Möglichkeit zur Erklommung der Rennsteighöhe.

*Friedrich Franke,
Christine Pönisch*



Bunt und vielfältig!

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

Radverkehrspolitisches Programm des ADFC Thüringen



Am 27.4.2013 beschloss der ADFC Thüringen in einer Landesdelegiertenversammlung sein radverkehrspolitisches Programm. Unter der Überschrift „Radverkehr – die Mobilität der Zukunft“ heißt es in der Einleitung:

„Radfahren ist gesund, Radfahren macht Spaß und Radfahren schafft – als Langsamverkehr – kaum Gefahren. Radfahren ist die energieeffizienteste Art der individuellen Mobilität: mit 1 bis 3 g zusätzlichem CO₂ je km je nach Art des Fahrrads und Fahrweise ist es der Maßstab für energieeffiziente Mobilität. Die Nebenwirkungen des Radfahrens sind im Wesentlichen positiv und kompensieren einige der negativen Auswirkungen, die unser durch Überfluss, Bequemlichkeit und Bewegungsarmut charakterisiertes Leben und Wirtschaften mit sich bringt.“ Auf 16 Seiten werden zehn Aspekte zur weiteren Förderung des Radverkehrs beschrieben. Es werden jeweils Ausgangslage und Potential beschrieben sowie Zielvorstellungen und Maßnahmen dargelegt:

I. Radverkehr – auf sicheren und komfortablen Straßen und Wegen

Die Verbesserung der Infrastruktur soll gewährleisten, dass junge und alte, schnelle und langsame, sichere und unsichere Radfahrer für sie jeweils geeignete Bedingungen zum Radfahren vorfinden und in der Lage sind, sicher und ohne Behinderungen ihr Ziel zu erreichen. Das bedeu-

tet sowohl die Nutzbarkeit der Fahrbahn als auch die Anlage separater Wege.

II. Radverkehr – gewinnt durch Anwendung durch Durchsetzung der Verkehrsrechts

Die Benutzungspflicht bestehender Radwege muss überprüft werden. Die Verfolgung von Radfahrer gefährdenden Ordnungswidrigkeiten fördert Sicherheit und Stellenwert des Radverkehrs.

III. Radverkehr – im entschleunigten Straßenverkehr

Eine Absenkung des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus wird Unfallgefahren mindern bzw. deren Folgen mildern. Auch die Attraktivität des Radfahrens steigt.

IV. Radverkehr – in verbessertem Verkehrsklima

Wichtig ist das gegenseitige Verständnis aller Verkehrsteilnehmer, um ein rücksichtsvolles Miteinander auf den Straßen zu erreichen.

V. Radverkehr – im Umweltverbund mit Bussen und Bahnen

Der öffentliche Personenverkehr (ÖPV) soll mittels optimaler Fahrplanverknüpfungen, Taktfrequenzen, Mitnahmekapazitäten u. a. für Räder, Abstellanlagen an Haltestellen die Verknüpfung zwischen Rad und ÖPV attraktiver machen.

VI. Radverkehr – gefördert durch Politik und Verwaltung

Die Raumordnung soll auf eine Verkürzung der erforderlichen Wege abzielen, damit diese zu Fuß oder mit

dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Ausreichend Abstellanlagen sind vorzusehen.

VII. Radverkehr – mit Konzept

Landesweite und kommunale Radverkehrskonzepte sowohl für den Alltagsradverkehr als auch touristische Belange sind aufzustellen bzw. fortzuschreiben.

VIII. Radverkehr – kompetent verankert in der Verwaltung

In allen Landkreisen und größeren Städten muss es einen Radverkehrsbeauftragten geben.

IX. Radverkehr – zukunftsweisend finanziert

Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs sollen zur Pflichtaufgabe der Kommunen werden. Die Finanzierung des Radverkehrs muss erweitert und effizienter gestaltet werden.

X. Radverkehr – in Freizeit und Tourismus

Das Radfernwegenetz soll erhalten, qualitativ und quantitativ ausgebaut und gewartet werden. Auch die flankierende Infrastruktur für Rad fahrende Touristen ist auszubauen.

Das Programm steht im Internet unter www.adfc-thueringen.de zum Download bereit. In gedruckter Form kann es bei den Gliederungen des ADFC Thüringen (Adressen auf S. 34) angefordert werden.

Digitale Information und Kommunikation für ADFC-Mitglieder

ADFC-Mitglieder gibt es erfreulicherweise nicht nur in den Radfahrer-Zentren, sondern auch in entfernteren Winkeln unseres Landes. Viele haben (fast) nie Kontakt zu den Aktiven auf Kreis- oder Landesebene. Dank Internet gibt es inzwischen viele Möglichkeiten, sich auf digitalem Weg mit Informationen versorgen zu lassen und mit anderen Radlern auszutauschen. Für alle, die außer über Radwelt, Thüringer Pedalritter, www.adfc.de und www.adfc-thueringen.de an den ADFC angeschlossen sein möchten, hier mal ein Überblick über verschiedene Möglichkeiten:

Informationen aus dem Bundesverband:

Die **ADFC-Radverkehrs-News** informieren über aktuelle Themen des Alltagsverkehrs, der Verkehrspolitik und der Verkehrsplanung. Eine erweiterte Ausgabe für ADFC-Aktive enthält zusätzlich interne Informationen für die ADFC-Arbeit.

In den News 2013/4 vom 28.08.13 war beispielsweise zu lesen: *(RV 13) Verkehrsunfallstatistik 2012 Die Zahl der verunglückten und getöteten Radfahrer bleibt nach der Verkehrsunfallstatistik 2012 konstant. 2012 verunglückten 74.776 Radfahrer auf deutschen Straßen, 406 kamen dabei ums Leben. Im Vergleich zu 1992 nahm die Zahl*

der getöteten Radfahrer – trotz der starken Zunahme des Radverkehrs innerhalb der letzten 20 Jahre – um 55,2 Prozent ab.
<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=4102>

Für die Anmeldung gibt es folgenden Weg: **www.adfc.de > Verkehr & Recht > Aktiv & vernetzt > ADFC-Radverkehrs-News** oder direkt http://www.adfc.de/3786_1. Dort gibt es eine Übersicht über alle vier Varianten und die Links zu den jeweiligen Anmeldeformularen.

Informationen aus dem Landesverband:

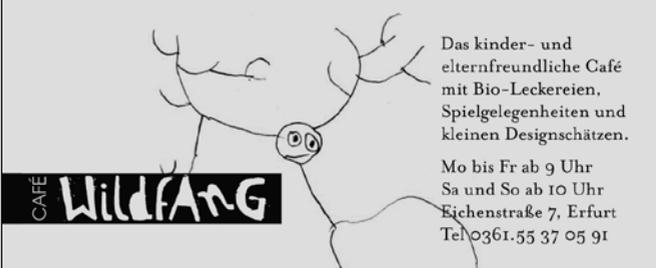
Bisher werden aktive Interessenten nur nach den Vorstandssitzungen über deren wesentliche Inhalte informiert. Geplant ist, dies als Newsletter zu entwickeln, in dem über aktuelle Themen des Landesverbandes berichtet wird. Anmeldung per Mail an **webmaster@adfc-thueringen.de**.

Außerdem gibt es eine Liste, in der alle angemeldeten Teilnehmer schreiben und lesen können. Hier ist es also möglich, eigene Erfahrungen weiter zu geben, Probleme anzusprechen, um Rat zu fragen, ... Gern werden dort auch Hinweise zu interessanten Links oder Medienberichten verbreitet. Wie interessant der Austausch in dieser Liste ist, wird von den Teilnehmern selbst gesteuert. Anmeldung dafür ebenfalls per Mail an **webmaster@adfc-thueringen.de**. Auch auf Facebook ist der ADFC präsent unter: <https://www.facebook.com/pages/ADFC-Thüringen/310922418963448> oder einfach dem Link auf der Startseite des Landesverbandes folgen.

Informationen aus den Kreisverbänden:

Je nach personellen Möglichkeiten gibt es bei den Kreisverbänden unterschiedliche Informationswege. Auskünfte dazu: direkt bei den KV – Adressen siehe S. 34.

Anzeige



Das kinder- und elternfreundliche Café mit Bio-Leckereien, Spielgelegenheiten und kleinen Designschätzen.

Mo bis Fr ab 9 Uhr
Sa und So ab 10 Uhr
Eichenstraße 7, Erfurt
Tel. 0361.55 37 05 91

Lebenswerte Straßen mit Tempo 30?

Seit 1957 gilt in Deutschland Tempo 50 in geschlossenen Ortschaften. 1982 begannen erste Großversuche zu Tempo 30 in Städten, seit 2001 ermöglicht die StVO die Einführung von Tempo-30-Zonen. In den letzten Jahren nahmen die For-

wenn innerhalb der Ortschaften generell Tempo 30 gelten würde und nur für die wichtigen Hauptadern höhere Geschwindigkeiten zugelassen würden?

Und wie viel lebenswerter würden die Straßen bei Tempo 30?

Die Kritiker von Tempo 30 argumentieren u. a. mit zunehmenden Staus und Zeitverlust, dabei ergaben Untersuchungen in europäischen Großstädten z. B. für Berlin bereits jetzt eine tatsächliche Durchschnittsgeschwindigkeit von 19 km/h und für München von 32 km/h. (1)

Ausführliche Informationen und Argumente sind zu finden z. B. unter www.30kmh.eu, www.adfc.de/tempo30/buergerinitiative-fuer-tempo-30/europaeische-buergerinitiative-fuer-tempo-30 und tempo30.vcd.org/.

Mehr als 60 Organisationen setzen sich in einer europäischen Bürgerinitiative (EBI) für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften ein. Wenn bis zum 13. November eine Million Unterschriften aus mindestens 7 EU-Mitgliedsländern vorliegen, ist die europäische Kommission verpflichtet, das Thema aufzugreifen und ggf. ein Gesetzgebungsverfahren einzuleiten.

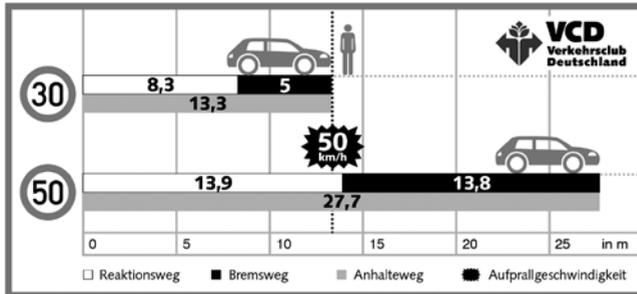
Christine Pönisch

Jetzt unterschreiben!

www.30kmh.eu

Letzter Termin 13.11.2013

(1) INRIX www.keepmoving.co.uk/
 (2) Heike Agthe, Europäische Gesellschaft für Entschleunigung



„Prallt ein Fahrzeug mit 50 km/h auf einen Fußgänger, entspricht das einem Sturz aus 10 m Höhe ... Ist das Auto dagegen nur mit 30 km/h unterwegs, ist das wie ein Sturz aus 3,50 m Höhe.“ (2)

derungen von Anwohnern nach Ausweisung von Tempo 30 immer mehr zu und werden in reinen Wohngebieten auch oft umgesetzt. Auf der Grundlage von Lärmschutz- und Luftreinhalteplänen kann sogar auf Hauptstraßen die zulässige Geschwindigkeit beschränkt werden. So herrscht mittlerweile in den Ortschaften oft ein häufiger Wechsel zwischen Tempo 50 und Tempo-30-Strecken oder -Zonen. Als Ortsfremder verliert man zwischen vielen anderen Verkehrszeichen schnell den Überblick, wie schnell man eigentlich wo fahren darf und wann die Begrenzungen wieder aufgehoben sind.

Wie viel einfacher könnte es sein,

Tempo 30 heißt:

- mehr Verkehrssicherheit durch kürzere Anhaltewege, bessere Wahrnehmung untereinander, geringere Unfallschwere,
- weniger Lärm und Luftverschmutzung durch leisere Motorengeräusche und weniger Beschleunigungen und Abbremsungen bei angepassten Ampelschaltungen,
- mehr Lebensqualität, weil Radfahren und Zufußgehen an Bedeutung gewinnen, Gehwege als Begegnungs- und Verweilzonen attraktiver werden, eine Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer entsteht.

Fußgängerzonen

Seit dem Pedalritter 2/2012 versuchen wir, eine Art Bestandsaufnahme über die Radverkehrsregelungen in thüringer Fußgängerzonen zu erarbeiten. Leider mit sehr mäßigem Erfolg, es kamen nur sehr wenige Rückmeldungen von Aktiven und Pedalritter-Lesern. Dass das Thema von so geringem Interesse ist, glauben wir nicht (siehe S. 21). Dass es aussichtslos erscheint, etwas gegen gesperrte Fußgängerzonen zu unternehmen, kann sicher auch nicht die Ursache sein. So erfahren wir beispielsweise aus Bretten, dass die dortige Fußgängerzone seit Sommer 2010 aufgrund von Beschwerden des ADFC und VCD für Radler freigegeben wurde.

Hier die spärlichen Ergebnisse:

In Suhl (seit 2006), Gotha und Mühlhausen sind die Fußgängerzonen frei, ohne dass es zu nennenswerten Unfällen gekommen wäre. In Eisenach erfolgte 2012 im Bereich Marktplatz die Sperrung mit der Begründung, dass es keine Freigabe in einer zusammenhängenden Fußgängerzone geben dürfe.

In Jena gibt es unterschiedliche Regelungen, die kein Problem für die Radler darstellen.

In Ilmenau erfolgte die Sperrung nach einem Unfall.

In Erfurt gibt es viele freie Bereiche, wenige gesperrte Flächen sind ohne Bedeutung für Radfahrer. Streitthema seit vielen Jahren ist

allerdings die Sperrung der Bahnhofstraße zwischen Ring und Anger und des Angers zwischen Kaufmannskirche und Angerkreuz.

Wie ist nun eigentlich die Rechtslage?

In der ERA 2010 (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) heißt es dazu: „In der Abwägung für die Zulassung und Führung des Radverkehrs in Bereichen des Fußgängerverkehrs ist eine Prüfung im Einzelfall hinsichtlich der Verträglichkeit mit dem Fußgängerverkehr nötig. ... Die Praxis zeigt, dass Radverkehr in Fußgängerbereichen in sehr unterschiedlichen Situationen verträglich ist.“

Fazit

Immerhin – die ERA verbietet die Zulassung von Radverkehr in Fußgängerzonen nicht ausdrücklich. Die Abwägung kann dann zu örtlich angepassten Lösungen führen wie z. B. die Sperrung der Sömmerner Fußgängerzone zu Marktzeiten. Dem beliebten Gegenargument, dass dann rasende Rambo-Radler die Fußgänger gefährden, kann der ADFC nicht folgen. Besagte Rambo-Radler lassen sich gewöhnlich



auch von der Sperrung nicht abhalten. Und dass die Polizei wirksam und dauerhaft gegen rücksichtslose Raser in Fußgängerzonen vorgeht, entzieht sich unserer Kenntnis. Außerdem werden Straßen auch nicht gesperrt, weil einzelne Autofahrer zu schnell fahren. Bei einem vernünftigen Miteinander sind in den meisten Fußgängerzonen unserer Meinung nach Fuß- und Radverkehr sehr wohl verträglich und erhöhen die Attraktivität des Radfahrens. Der ADFC ist gern Partner, wenn es um die Abwägung konkreter Lösungen geht.

Christine Pönisch

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

Kurze Geschichte der Verkehrstrennung

Seit Mitte der zwanziger Jahre bestand in deutschen Fachkreisen weitgehend Einigkeit darüber, dass in naher Zukunft der Motorisierungsgrad auch in Deutschland auf das Niveau der Vereinigten Staaten anwachsen würde. Das in den USA in Ansätzen bereits verwirklichte Modell der „autogerechten Stadt“ entfaltete für Stadtplaner in Deutschland Vorbildcharakter. Die autogerechte Stadt unterscheidet sich von anderen städtebaulichen Konzepten durch die Unterordnung städtischer Planungen unter das Ziel des flüssigen Autoverkehrs. Ein zentrales Element, dieses Ideal zu erreichen, wurde in der Trennung der Verkehrsarten gesehen. Durch diese Trennung, so die Vorstellung, könne in der Stadt leicht ein ungehinderter Schnellverkehr aufgebaut werden. Dachte man beim Schnellverkehr zunächst vor allem an Schnellbahnen, so wandelte sich das mit der von den Nationalsozialisten propagierten Idee des „Volkswagens“. Die Trennung betraf nun vor allem den Radverkehr, der zunehmend als ein Hindernis des ungehindert fließenden Automobilverkehrs angesehen wurde. In den Wiederaufbauplanungen nach dem Krieg wurde schließlich in Ost und West gleichermaßen die Chance ergriffen, in den zerstörten Städten einen weitestgehend an Verkehrsaspekten orientierten Umbau vorzunehmen. Sowohl die westdeutschen als auch die Straßenbaurichtlinien der DDR setzten zur Beschleunigung des Ver-

kehrs auf die Trennung der verschiedenen Verkehrsarten. Die in der DDR seit 1957 gültigen Richtlinien für Stadtstraßen sahen dafür Normalfahrspuren, Schnellfahr-, Lastfahr- und Standspuren vor sowie für die weiteren Verkehrsarten Moped-, Rad-, und Gehspuren und separate



Straßenbahngleiskörper. Umgesetzt wurde diese Trennung zunächst eher halbherzig, bestand in Fachkreisen und der Politik in den fünfziger Jahren doch weitgehende Einigkeit, dass dem Fahrrad keine Zukunft bevorstand: „Es muß doch wohl angenommen werden, daß die Radfahrer von heute die Kraftfahrer von morgen sind“, schrieb 1954 der Verkehrsplaner Kurt Leibbrand. Vielmehr galt – in den Worten des Stadtplaners Rudolf Hillebrecht – „das neue Moment des dynamischen Erlebens, das der moderne Verkehr vermittelt“ als zentrale Vision der Stadtplanung. Autogerechten Schnellstraßen wurden „neue Erlebniswerte für unsere Stadt“ zugesprochen. Im Angesicht der Ölkrise setzte jedoch – jedenfalls in der Bundesrepublik – seit Beginn der siebziger Jahre ein vorsichtiger Bewusstseinswandel ein. Zuneh-

mend geriet die Förderung des „Umweltverbunds“ und damit auch des Radfahrens stärker in den Fokus von Politik und Öffentlichkeit. Das durfte natürlich nirgends zu Lasten des motorisierten Verkehrs gehen. Man baute einfach – oft sehr schmale – Radwege, von denen man hoffte, dass sie wieder mehr Menschen aufs Fahrrad bringen würden. An einigen Orten ist das auch geschehen, allerdings bringen Radwege aus dieser Zeit heute oft mehr Gefahren mit sich als Nutzen.

Eine der Forderungen des Ende der siebziger Jahre gegründeten ADFC bestand bereits damals in der Abschaffung der Pflicht, Radwege zu benutzen. Außerdem sollten Radwege nicht, wie damals zumeist üblich, auf Gehwegsflächen gebaut werden. In den inzwischen 33 Jahren seiner Existenz hat der ADFC einiges erreicht. Immer weniger Städte wälzen den Radverkehr auf Gehwege ab, sondern widmen tatsächlich Fahr- und Parkstreifen zu Radspuren um. So entsteht langsam die den Bedürfnissen des Radfahrens angemessene Infrastruktur, die (zusammen mit dem Ölpreis) Menschen ermuntert, im Alltag aufs Rad umzusteigen.

Übernahme aus dem sächsischen ADFC-Magazin „Reflektor“, Winter 2012/13 mit freundlicher Genehmigung der Autoren Konrad Krause, Benedikt Krüger, Franz-Richard Kunze, Foto: ADFC/Wilhelm Hörmann

Helmpflicht durch Rechtsprechung?

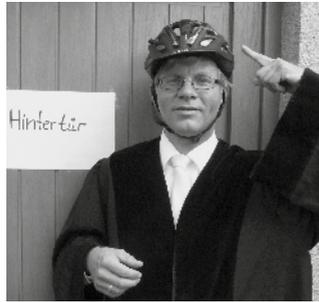
Nachdem bisher lediglich einige Gerichte erster Instanz Radfahrern, die keinen Helm trugen, bei Unfallverletzungen deswegen ein Mitverschulden angelastet haben, ist dies nun erstmals durch ein Oberlandesgericht geschehen:

Das Oberlandesgericht Schleswig hat einer Radfahrerin ein Mitverschulden von 20 % angerechnet bei den Verletzungen, die sie erlitt, als sie durch eine sich öffnende Autotür zu Fall kam (Urteil vom 5.6.2013, Az. 7 U 11/12). Zwar kann man im konkreten Fall diskutieren, ob ein Mitverschulden nicht auch darin liegen könnte, dass die Radfahrerin relativ nah an dem frisch eingeparkten Auto vorbeigefahren ist. Das Oberlandesgericht Schleswig ging aber davon aus, dass ein verständiger Mensch zur Vermeidung von Schäden im Straßenverkehr immer einen Helm tragen werde.

Das Urteil wird mit der Revision zum Bundesgerichtshof angegriffen. Die Revision ist möglich, weil das OLG Schleswig von anderen Oberlandesgerichten abgewichen ist.

Man kann nur hoffen, dass der Bundesgerichtshof das Urteil zumindest in diesem Punkte aufhebt. Sonst würde durch die Hintertür über die Rechtsprechung eine Helmpflicht eingeführt, weil das Nichttragen eines Helms stets ein Mitverschulden bedeuten würde. Bislang wurde von den Gerichten das Tragen eines Helms nur von Mountainbikern oder Rennradfahrern verlangt, nicht aber

im Alltagsverkehr. Juristisch ist das Urteil sehr fragwürdig. Denn ein Mitverschulden setzt eben ein Verschulden voraus, d. h. man muss etwas falsch gemacht haben. Zwar ist dafür nicht erforderlich, dass ein Ver-



Helmpflicht durch die Hintertür?

halten ausdrücklich gesetzlich verboten ist. Ein Mitverschulden liegt immer dann vor, wenn man die gebotene Sorgfalt außer acht lässt, z. B. wenn man einen unbekanntem Hund streichelt und dann gebissen wird oder wertvolle Gegenstände ungesichert irgendwo stehen lässt. Dafür muss jedem klar sein, dass man sich so nicht verhalten sollte. Davon kann beim Radfahren ohne Helm nicht die Rede sein.

Gerade im Alltagsverkehr würde ein Helm viele Radfahrer von der Benutzung des Fahrrads abhalten. Das geht los mit der Frage, wo man den Helm am Fahrtziel, beim Einkaufen u. ä. denn eigentlich hinpacken soll. Deshalb ist der ADFC der Ansicht, dass es jedem selbst überlassen bleiben sollte, ob er einen Helm trägt oder nicht. Dabei spielt auch eine

Rolle, dass zu beobachten ist, dass Autofahrer sich gegenüber vermeintlich besser geschützten, helmtragenden Radlern weniger rücksichtsvoll verhalten. Bei einem Zusammenstoß mit Kraftfahrzeugen aber vermögen gewöhnliche Fahrradhelme wenig auszurichten. Der Helm bietet wirksamen Schutz vor allem bei Alleinunfällen von Radfahrern, etwa Zusammenstoß mit Laternenmasten, Bäumen u. ä., gegebenenfalls auch anderen Radfahrern oder Stürzen. Mit Helm fahre ich selbst daher im Winter, wenn die Gefahr, bei Eis oder Schnee zu stürzen, größer ist. Noch unsichere Kinder, andere Anfänger oder wilde Crossfahrer sind sicher gut beraten, einen Helm zu tragen. Erstaunlich ist, dass gerade das OLG Schleswig dieses Urteil gefällt hat. Ist es doch ansässig in einer Gegend mit deutlich höherem Radverkehrsanteil als Thüringen – aber auch nicht mit höherer Helmtragequote. Und von dort ist nun zu hören, dass kein verständiger Mensch sei, wer keinen Helm trägt. Als Referendar war ich auch dort tätig. Das OLG Schleswig ist das einzige Gericht, das ich erlebt habe, in dem die Richter in Pantoffeln herumliefen und ihre Zimmer nicht abschlossen, nicht einmal über Nacht (wobei es auch keine Einlasskontrollen am Haupteingang gab). Schließt nicht jeder verständige Mensch sein Dienstzimmer ab, in dem (auch personenbezogene) Akten liegen?

Friedrich Franke

Fahrrad-Navigation: Smartphone statt Papierkarte?

Im letzten PR berichtete Angelika Link über ihre Probleme mit Karten bei einer Radreise durch Frankreich. Hier unsere Erfahrungen mit einer elektronischen Karte.



Mit Smartphone durch Erfurt

Die Hardware

Was braucht man, wenn man ohne Papier auskommen will? Zunächst ein Gerät, welches Karten anzeigen kann. Es gibt natürlich Navigationsgeräte (dazu gibt es an anderen Stellen Erfahrungsberichte), aber auch ein Smartphone kann solche darstellen.

Schwierig für die Nutzung auf dem Fahrrad ist dabei die begrenzte Akkukapazität. Das Problem lässt sich aber mit einem Nabendyna-

mo in Verbindung mit einer Ladestation lösen. An Ladestationen gibt es vom Selbstbausatz bis zur LED-Lampe mit Ladebuchse eine große Auswahl (siehe Kasten: steckdose-unterwegs). Wenn

man noch unabhängiger sein will und z. B. größere Pausen macht, empfiehlt es sich, ein zusätzliches Akkupack dabei zu haben. Es gibt z. B. Power Packs mit einer Kapazität von 5000mAh. Diese können in der Unterkunft aufgeladen werden und erlauben das zwei- bis dreimalige Aufladen des Smartphones.

Die Software

Man braucht ein Navigations-App, von denen es sowohl freie als auch kostenpflichtige Programme gibt. Für das Betriebssystem Android haben wir OsmAnd erprobt, basierend auf den

Karten von Open Street Maps (OSM), einer Sammlung von Geodaten, ähnlich wie Wikipedia. Dafür gibt es weltweit nach Ländern und Regionen unterteilte Karten, Deutschland liegt z. B. in 16 Karten vor. Mit der freien Version von OsmAnd kann man 10 Karten herunterladen, genug um erste Erfahrungen damit zu sammeln und eine längere Urlaubsreise abzudecken. Die kostenpflichtige Version für wenige Euro bietet dann das

unbegrenzte Laden von Karten (was auch zur Aktualisierung sinnvoll ist), sowie einige zusätzliche Funktionen. Wenn man die Karten erst einmal heruntergeladen hat, sind sie auch ohne Internetzugang verfügbar, was gerade im Ausland ein großer Vorteil ist.

Die Reiseroute

Im Internet (s. Kasten) gibt es jede Menge von Vorschlägen (Tracks), die aber in verschiedenen Formaten vorliegen, je nachdem, in welchem Programm sie erstellt wurden. So bei Google Maps als „kmz“ und bei OSM „gpx“. Man kann aber sehr einfach einen Track in anderes Format wandeln, indem man ihn z. B. bei www.GPSies.de eingibt und im gewünschten Format zurückbekommt.

Auf dem Smartphone kann man diesen GPX-Track in OsmAnd aufrufen und sich den Wegeverlauf anzeigen lassen. Dabei lassen sich Details bis zur einzelnen Kreuzung hin gut erkennen, also genauer als

[www.fahrradzukunft.de/
11/steckdose-unterwegs/](http://www.fahrradzukunft.de/11/steckdose-unterwegs/)
www.osmand.net
www.qlandkarte.org
www.radreise-wiki.de
www.rad-forum.de
www.adfc-tourenportal.de
[www.radroutenplaner.
thueringen.de](http://www.radroutenplaner.thueringen.de)

in einem guten Stadtplan. Außerdem ist durch GPS immer der aktuelle Standort in der Karte sichtbar. Man ist natürlich nicht an die einmal gewählte Strecke gebunden. Wenn man sie verlässt, errechnet das Programm von der momentanen Position aus die beste Möglichkeit, wieder die Route zu erreichen.

Freie Routenwahl

Ohne vorgegebene Route kann man eine Navigation wie beim Auto-Navi vom Programm errechnen lassen. Dazu muss ein Zielpunkt

und evtl. Zwischenziele eingegeben werden. Das Programm errechnet dann anhand gewählter Vorgaben (z. B. „unbefestigte Wege meiden“) einen Routenvorschlag. Vorteilhaft ist auch die Möglichkeit, gefahrene Tracks aufzeichnen. Diese kann man dann zu Hause am Computer ansehen und z. B. Höhenprofil und Geschwindigkeit nachvollziehen.

Unser Fazit ist, dass man sich mit der vorgestellten Technik auf einer Radreise gut ohne Papierkarte orientieren kann. Eine Freundin hat

auch in Indien gute Erfahrungen damit gemacht. Natürlich gibt eine gute Papierkarte einen besseren Überblick. Aber wer will schon auf einer längeren Reise einen Packen Karten mitschleppen? Und Verbesserungen der Technik sind zukünftig ohnehin zu erwarten.

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns von Ihren Erfahrungen berichten.

Ausführlicher unter
www.adfc-thueringen.de

*Martina und Volkmar Schlisio,
KV Erfurt*

Ich mach dir Licht an's Rad – aber richtig!

Von LED-Leuchten und ihren (Blend)Schatten-Seiten

Jahrelang hat sich der ADFC für bessere Lichtanlagen stark gemacht. Durchgebrannte Glühlampen, Wackelkontakt in der Zuleitung und durchrutschende Dynamos gehören inzwischen der Vergangenheit an. Dafür gibt es jetzt Nabendynamo, doppelte Verabelung (geschützt im Rahmen verlegt), Rücklichter mit Standlicht und eben LED-Scheinwerfer, die jedem Auto Konkurrenz machen können. Aber mit anderer Technik muss auch anders umgegangen werden. Das, was beim Auto selbstverständlich ist, nämlich die richtige Scheinwerfer-einstellung, wird jetzt auch beim Fahr-

rad ein Thema. Nur ist das bisher noch kaum jemandem bewusst. Wie oft begegnet man Radfahrern,

man als Entgegenkommender vor lauter Licht nicht mehr den Radfahrer dahinter, geschweige denn den restlichen Verkehr. Das Ganze wird jetzt noch aktueller durch die kürzlich erfolgte Freigabe von Steckleuchten (www.adfc.de/news/batteriebeleuchtung-ab-sofort-erlaubt). Deshalb muss man immer sein Licht so einstellen, dass es ca. 10 Meter vor dem Rad auf die Fahrbahn trifft, damit es Entgegenkom-



Licht an der falschen Stelle

me nicht blendet. Wenn jetzt noch der Scheinwerfer so befestigt ist, dass er sich nicht von allein verstellen kann, kann die dunkle Jahreszeit kommen.

Fördermitglied: Fahrrad-Veit in Erfurt-Stotternheim

Für Erfurter ist der Zoopark schon „ganz weit draußen“! Und erst dahinter findet man in Stotternheim das Fahrradgeschäft von Heike und Silvio Veit. Welchen Grund sollte man für den weiten Weg

einfach „der steht vor Ihnen“! Und nach schneller Hilfe staunt er „Was Sie so alles können!“. Wobei sie den größten Teil der Woche als Horterzieherin tätig ist. Ihr Mann Silvio kann als Invaliden-

tion. Tochter Katja war u. a. schon Landesmeisterin und der TSV 1898 Mittelhausen, in dem Heike Veit Schriftführerin ist, hat sogar 2011 die deutsche Hallenradmeisterschaft ausgerichtet.



dorthin haben? Ein Besuch bei unserem langjährigen Fördermitglied gibt Aufschluss.

Zunächst einmal brauche ich für die 8 km vom Erfurter Stadtzentrum weniger als eine halbe Stunde. So weit ist es ja gar nicht! Ich stehe vor dem Hoftor und bin in einer anderen Welt. Schon der Großvater, Schlosser von Beruf, war im Radsport aktiv. Diese Begeisterung hat er sichtbar weitergegeben. Der Vater nutzte die Wende, eröffnete eine eigene Radwerkstatt und die Kinder fuhr zum Lehrgang, um sich das anzueignen, was man für's Geschäft braucht: Mechanikerwissen, Buchhaltung usw. Wenn heute der Kunde vor Heike Veit steht und den Chef verlangt, sagt sie

rentner mehr Zeit ins Geschäft stecken. Da die Veits inzwischen in Eckartsberga wohnen, kommt er immer mit der Pfefferminzbahn und dem Faltrad ins Geschäft. „Hoffentlich wird diese Strecke nicht irgendwann geschlossen“ ist daher einer seiner Wünsche. Ein anderer betrifft die Nutzbarkeit der Radwege zu allen Jahreszeiten. Gerade beim Winterdienst auf der Stotternheimer Straße werden Radfahrer völlig vergessen. Das ist auch einer der Gründe, den ADFC zu unterstützen. Wir brauchen eben eine starke Lobby für's Rad. Doch der ADFC ist nicht der einzige Verein, für den sich die Veits engagieren. So gehört das Radballspielen genauso wie das Kunstradfahren zur Familientradi-

Diese Begeisterung ist es auch, die die Kunden spüren. Viele kommen aus Erfurt extra wegen des guten Services. Faire Preise und ein persönliches Eingehen auf die Kunden sind besser als aggressive Werbung. Dabei stehen Alltags- und Trekkingräder im Mittelpunkt. Richtig sauer ist Silvio Veit auf das systematische Schlechtmachen von Elektro-Rädern in der letzten Zeit. „Die Kunden sind total verunsichert. Doch das wird deren weitere Verbreitung nicht verhindern“. Und damit Radfahrer auch weiterhin kompetente Unterstützung bekommen, wünschen wir Fahrrad-Veit für die Zukunft alles Gute.

*Volkmar Schlisio,
KV Erfurt*

Neuerscheinung: „Berliner Mauerradweg“

Was ist das Faszinierende an einer Fahrt auf dem 167 km langen alten Mauerweg?

Zunächst einmal das Glück, auf einem Weg zu fahren, der früher Tabuzone war: eine sprichwörtliche Grenzerfahrung. Oft fährt man noch auf dem Originalbelag des Weges, auf dem früher die DDR-Grenzer fuhren. Und das einmal direkt am Brandenburger Tor, wo heute oft viele Menschen ausgelassen feiern und dann nur wenige Kilometer weiter am einsamen Stadtrand. Mehr als fünf Badestellen liegen am Weg. Dazu noch die Zutaten der Geschichte: die Parks und Schlösser von Babelsberg, Klein-Glienicke, Sacrow. Der Mauerweg führt über den Potsdamer Platz und den Eiskeller. Jedes Jahr werden neue Besucherrekorde gebrochen und immer mehr Touristen trauen sich aufs Rad. Ohne dass die Straßen im Zentrum wesentlich umgebaut worden wären, sieht man dort heute Radgruppen in einer Vielzahl und einer Alterszusammensetzung, die noch vor 20 Jahren undenkbar gewesen wären. Die Autoren Axel von Blomberg aus (West-) und Kai-Uwe Thiessenhusen aus (Ost-) Berlin waren bis zur Wende von unterschiedlichen Seiten mit der Mauer konfrontiert. Die Idee zum „Mauerradweg“ kam dem aktiven ADFC-Mitglied Axel von Blomberg. Er führte schon Radtouren auf diesem Streifen, als die NVA noch

mit dem Räumen des Geländes und leider auch mit der Zerstörung des Weges beschäftigt war. So entstand seine Idee den asphaltierten Streifen mit Fußgänger und Fahrradpiktogrammen zu bemalen. Der neue Radwanderführer aus dem Verlag **grünes herz®** bietet alle erforderlichen Informationen im praktischen Spiralo-Format. ISBN 978-3-86636-135-5, 8,95 €

Rund um Eisenach: Geocaching- Radtour

Geocaching! Was ist das?

Natürlich ist Geocaching auch für Radfahrer interessant. Warum? Man kann geeignete umliegende Geocaches sehr gut mit dem Fahrrad erreichen und erkunden. Ein großer Spaß für Familie und Co. Deshalb bot der ADFC Wartburgkreis im April eine geführte Geocaching-Radtour an. Am frühen Vormittag starteten neun begeisterte Radfahrer zum Auffinden von acht Geocaches in der Umgebung von Eisenach. Jonas Meiners vom ADFC Wartburgkreis erklärte den Geocachern, oder die es werden wollten, auf dem Marktplatz von Eisenach das Prinzip von Geocaching. Geocaching (von griechisch geo „Erde“ und englisch cache „geheimes Lager“), auch GPS-Schnitzeljagd genannt, ist eine Art elektronische Schatzsuche oder Schnitzeljagd. Die Verstecke („Geocaches“, kurz „Caches“) werden anhand geografischer Koordinaten im Internet veröffentlicht und können anschließend



Jonas Meiners erklärt das Prinzip von Geocaching

mit Hilfe eines GPS-Empfängers gesucht werden. Ein Geocache ist in der Regel ein wasserdichter Behälter, in dem sich ein Logbuch befindet. Jeder Besucher trägt sich in das Logbuch ein, um seine erfolgreiche Suche zu dokumentieren. Im Internet können dann auch andere Personen – insbesondere der Verstecker oder Eigentümer – die Geschehnisse rund um den Geocache verfolgen. (Quelle: de.wikipedia.org). Und dieser Umstand bereitete dem ADFC in der Vorbereitung der Geocache-Radtour einige Probleme. Wir wollten vorhandene Caches nutzen und durch die Tourteilnehmer suchen lassen. Dieses wurde aber von der örtlichen Geocache-Szene nicht befürwortet, da die vorhandenen Caches zwar öffentlich sind, aber fremde Personen (sogenannte „Muggles“) außerhalb der Cacher-Szene nicht erwünscht sind. So haben wir kurzerhand acht neue Geocaches rund um Eisenach ausgelegt und erst am Vortag veröffentlicht. Die neun Tourteilnehmer waren nach der ca. 32 km langen Radtour begeistert, und einige wollten dann selber Geocacher werden.

*Christoph Meiners,
ADFC Wartburgkreis*

sport.aktiv Erfurt: Mit 600 m² Indoor-Fahrrad-Teststrecke ins 7. Jahr!

Wer hätte das gedacht: Das Autoland Deutschland liegt auf Platz 3 unter den zehn Ländern mit den meisten Fahrrädern, nach Dänemark und den Niederlanden. Aktuell gibt es in der Bundesrepublik rund 73 Millionen Fahrräder. Im Vergleich dazu sind auf Deutschlands Straßen knapp 61 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen.

Ganz klar, dass auch die Erfurter sport.aktiv 2013 wieder Dreh- und Angelpunkt rund ums Rad ist. In der Themenwelt „Fahrrad“ finden die Besucher ein umfangreiches Angebot an Fahrrädern, Mountainbikes, Falträdern, Liegerädern, Bekleidung, ergonomischen Sätteln, Helmen und Accessoires. Der aktuelle E-Bike-Boom spiegelt sich natürlich auch in der sport.aktiv-

Fahrradwelt wider. Premiere feiert in diesem Jahr eine 600 m² Indoor-Fahrrad-Teststrecke.

Freizeitsport für alle

„Du bist Hobbysportler? Wir auch.“ Unter diesem Motto verwandelt sich am 2. und 3. November 2013 die Erfurter Messehalle 1 wieder in ein Mekka für alle Freunde des gesunden Freizeitsports, jede Menge Spaß inklusive. Auf rund 10 000 Quadratmetern präsentieren rund 70 Aussteller Wissenswertes rund um die Themenwelten Fahrrad, Wintersport, Outdoor, Trendsport sowie Breiten- & Vereinssport. Den absoluten Programmhöhepunkt bildet in diesem Jahr erstmals eine große Apres Ski Party am

Samstagabend mit Antenne Thüringen und Stargast Markus Becker. Dieser wird live auf der Open Air Bühne für beste Stimmung sorgen und auch seinen Hit „Das rote Pferd“ performen. Am Sonntagvormittag nehmen dann Prominente und Hobbysportler beim 1. Thüringer Benefiz Nordic Walk auf dem Messegelände und dem angrenzenden EGA-Park die Stöcke für den guten Zweck in die Hand. Wintersport-Highlight ist in diesem Jahr eine große Biathlonarena mit echtem Schnee (Outdoor) und spannenden Show-Wettkämpfen. In der Halle heizt ein DJ

den Besuchern an beiden Tagen kräftig ein. Abgerundet wird die Messe durch Live-Performances, eine Crossboccia-Area und ein Abenteuercamp. Übrigens: Die Eintrittskarte der sport.aktiv berechtigt auch zum Besuch der parallelen Messe „Reisen und Caravan“.



Elsterradweg in Thüringen noch weitgehend gesperrt

Das Hochwasser an der Weißen Elster Anfang Juni 2013 hat den Elsterradweg an einigen Stellen schwer in Mitleidenschaft gezogen. Die Behebung der Schäden wird mit Sicherheit nicht mehr in diesem Jahr erfolgen. Eine Befahrung des Elsterradwegs ist bis auf weiteres unattraktiv. Im einzelnen (Stand 15.8.2013):

Greiz – Neumühle (etwa 6 km): Die Brücke über die Elster an der Bretmühle ist zerstört, auch Abschnitte des Wegs. Ausweichmöglichkeit mangels anderer Brücke nur über die Landesstraße von Greiz nach Neumühle.

Neumühle – Berga (etwa 8 km): keine Schäden, da die Route ohnehin über die Berge und nicht im Elstertal verläuft

Berga – Wünschendorf (etwa 10 km): Schäden inzwischen behoben, ohnehin unbefestigter, zum Teil felsiger und nur eingeschränkt nutzbarer Abschnitt

Wünschendorf – Meilitz (etwa 3 km): wegen Auskolkungen gesperrt, Umleitung über die Landesstraße

Meilitz – Gera-Liebschwitz (etwa 3 km): keine Einschränkungen

Gera-Zwötzen: etwa 1 km wegen Auskolkungen und zerstörtem Weg gesperrt, Umleitung über die Lange Straße

Gera-Zwötzen – Bad Köstritz (etwa 10 km): befahrbar

Bad Köstritz – Caaschwitz (etwa 3 km): Sperrung, Weg abschnittsweise zerstört. Umfahrung entwe-



Da war einmal der Elsterradweg in Gera-Zwötzen.

der über Pohlitz oder den Radweg an der B 7 von Bad Köstritz bis Caaschwitz

Caaschwitz – Crossen (etwa 2 km) Sperrung wegen Bergbruchs, Umleitung weiter auf der B 7

Crossen – Landesgrenze Sachsen-Anhalt (etwa 2 km): keine Einschränkungen

Damit sind leider fast alle in den letzten Jahren ausgebauten Abschnitte nicht mehr benutzbar – es bleiben nur Meilitz – Liebschwitz, Gera-Milbitz bis Bad Köstritz und Crossen bis Landesgrenze. Das bedeutet einen massiven Rückschlag auch für die Marktfähigkeit dieses Radfernwegs. Die Schäden sind ganz überwiegend an Stellen entstanden, die nicht als Hochwasser-

schutzdamm gelten, so dass die TLUG wohl nicht für eine Instandsetzung sorgen wird, sondern die Kommunen eigene Mittel einsetzen müssen oder auf das Hochwasserprogramm des Landes hoffen. Die Wiederherstellung des Elsterradwegs scheint nach derzeitigem Stand teilweise noch dadurch erschwert zu werden, dass die für die Gewässer zuständige TLUG sich durchaus mit der durch Auskolkungen veränderten Uferlinie abfindet. Der Radweg müsste dann aber zum Teil über andere, bisher private Grundstücke neu geführt werden.

Friedrich Franke

Anzeige



Hotel Café Kipperquelle

1. Radfahrerhotel Thüringens

Hotel
Ferienwohnung
Cafégarten
Yoga & Klang

10 Fahrradminuten zur Altstadt
Weimars, direkt an:

Ilmtal Radwanderweg
Thüringer Städteketten
D4: Aachen - Zittau

Kippergasse 20
99423 Weimar - Ehringsdorf
Tel. 03643 / 80 88 88
www.kipperquelle-weimar.de

Leserbriefe

Kontra Helmpflicht

Ich selbst fahre täglich 11 km zur Arbeit, einfache Fahrt. Immer ohne Helm, und dies soll auch so bleiben. Im Jahr sind das ca. 4.000 km. In zehn Jahren hatte ich nur einen Unfall mit dem Rad, welcher wirklich nicht zu vermeiden war, da mir eine PKW-Fahrerin im Erfurter Stadtgebiet die Vorfahrt nahm und mich überhaupt nicht beachtete, obwohl ich ihr noch in die Augen schaute. Die Unfallzahl wäre höher, wenn ich nicht entsprechend vorausschauend fahren würde. Meist muss ich, als der Schwächere, die Fehler der Autofahrer voraussehen und entsprechend reagieren. In der Mehrzahl sind dies Abbiege-Vorfahrt-Fehler.

Mein Fazit: Nicht der Helm bringt die Sicherheit, sondern gegenseitige Rücksichtnahme und vor allem vorausschauendes und konzentriertes Fahren. Allzu oft sieht man große LKWs, in denen ein telefonierender Fahrer sitzt, von den PKWs ganz zu schweigen. Es gibt einfach zu viel Ablenkung und zu viel Alltags-PKW-Fahrer. Auch ist nach wie vor die Ignoranz und Arroganz der meisten Alltags-PKW-Fahrer sehr hoch. Viel zu dichtes Überholen und Reindrängeln (Ausbremsen) sind an der Tagesordnung. Trotzdem gibt es Positives: Auf meiner Strecke fahren, zumindest im Sommer, immer mehr Leute mit dem Rad in das Stadtgebiet von Erfurt.

Dirk Gattner, Vieselbach

Fußgängerzone in Suhl

In Suhl wurde vor vielen Jahren ... die Fußgängerzone für Radler freigegeben. Ich fahre seitdem fast täglich mit dem Rad zur Arbeit durch die Fußgängerzone.

Meine Erfahrungen sind sehr positiv. Meine Wege verkürzen sich dadurch enorm. Beim Einkaufen spare ich viel Zeit.

Je nachdem wie belebt die Fußgängerzone ist, passe ich die Geschwindigkeit an, und schiebe auch mal bei dichtem Gedränge.

Ist die Fußgängerzone menschenleer, dann fahre ich auch mal schneller als die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit. Durch vorausschauende Fahrweise konnte ich kritische Situationen verhindern. ...

Rainer Kelm, Suhl

Fahrrad fahren mit

Verlag

grünes herz®



Klicken Sie uns an...

www.gruenes-herz.de

Verlag *grünes herz*® • Ilmenau und Ostseebad Wustrow • Tel.: 03677 / 46628-0 • info@gruenes-herz.de

Was gibt es Neues in Erfurt?

Erfreulicherweise gibt es im Haushalt der Stadt für 2013 zusätzliche Mittel für den Radverkehr, 270.000 Euro sind jetzt zeitnah und sinnvoll auszugeben. Wir werden uns also über Lückenschlüsse (Binderslebener Landstraße in Höhe Friedhof), abgesenkte Bordsteine (z. B. Stein-

ist dies sehr wichtig, denn einem Geisterradler kann man nicht ausweichen, wenn gerade eine Straßenbahn kommt.

In der Nordhäuser Straße muss der Radweg auf jeden Fall fortgeführt werden, dann auch gleich auf beiden Seiten.



Radstreifen in der Andreasstraße

platz), glattere Oberflächen, mehr Platz durch neu aufgeteilte Straßen und fahradfreundlichere Regelungen an Ampeln freuen können. Die Windthorststraße wird als Fahrradstraße ausgewiesen, allerdings erstmal nur bis zur Damaschkestraße. Auch in der Magdeburger Allee

wird (vorerst in einem Teilstück) begonnen, den Radweg mit dem Parkstreifen zu tauschen. Damit verbessert sich die Sicht und das Radeln wird sicherer.

Froh sind wir auch über den roten Radweg in der Andreasstraße. Natürlich wäre ein Radstreifen auf der stadteinwärtigen Seite ebenso wünschenswert und notwendig, aber es konnte jetzt nur die Ostseite gebaut werden. Auch hätten wir uns an der Haltestelle mehr Platz gewünscht, um den Streifen durchzuziehen. Der fehlt einfach. Allerdings sollten alle Radfahrer/innen den Weg nur in die vorgesehene Richtung benutzen. Im Interesse der Sicherheit aller Nutzer

Gut ist, dass man jetzt in alle Einbahnstraßen des Andreasviertels einbiegen darf. Schlecht ist, dass dies nicht für die Linksabbieger aus der Andreasstraße gilt.

Martina Schlisio, ADFC Erfurt

Erfurter „Kritische Masse“ jetzt zwei Jahre alt:

Vor zwei Jahren ergriff die Grüne Jugend Erfurt die Initiative und organisierte eine Fahrraddemo für bessere Verkehrsbedingungen für Radfahrende. So fand im September 2011 in Erfurt die erste „critical mass“ mit 25 Fahrraddemonstranten statt. Die Bedingungen waren nicht einfach, beim spontanen Treffen und beim

Zug durch die Straßen gab es mancherlei Unverständnis bis Intoleranzen. Riskante Überholmanöver von genervten Autofahrern waren damals die Regel.

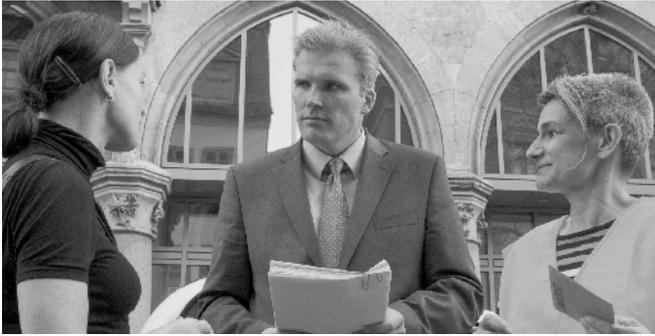
Doch es hat sich viel getan, seit der dritten CM erfolgt die Anmeldung beim Ordnungsamt. Dadurch kann der nächste Termin von vornherein öffentlich beworben werden und der

Demozug wird von der Polizei begleitet, was zu mehr Disziplin bei allen Beteiligten führt.

Seit geraumer Zeit ist auch die Fahrradstaffel der Erfurter Polizei mit von der Partie, was einer Fahrraddemo besonders gut zu Gesicht steht.

Auf Anfragen der Grünen Jugend ist der KV Erfurt seit der dritten CM im Organisationsteam, so werden Arbeitszeit und Kosten. z. B. für Flyer abwechselnd geschultert.

Bei der mit fast 200 Teilnehmern größten CM im April d. J. wurde dem OB Bausewein eine Sammlung überreicht mit weit über tausend Unterschriften für bessere Radfahrbedingungen in Erfurt. Aber außer der spontanen und wortreichen Rede bei der Übergabe der Unterschriften ist bis dato keine städtische schriftliche Erwiderung zu den genannten Forderungen erfolgt, hier erwarten wir noch eine Stellungnahme. Die Teilnehmer der CM sind



Übergabe der Unterschriftensammlung an OB Bausewein

höchst verschieden, rüstige Rentner, Familien mit Kinderhänger, Studenten und „Schlammpringer“, aber alle haben das Ziel, den innerstädtischen Radverkehr alltäglicher und sicherer zu gestalten.

Um die weiteren gemeinsamen Ziele prägnant zu formulieren, wurde noch vor den Sommerferien von den interessierten Mitdenkenden ein Papier erarbeitet: „Wofür wir in die Pedale treten“, siehe <http://criticalmasserfurt.blogspot.eu>.

Viele fragen sich, ob die Demo denn was bringt? Klar, das frag ich mich auch, vor allem, wenn die Medien unsere Aktivitäten ignorieren. Unmittelbare Verbesserungen kann ich unserem Engagement nicht zuordnen, aber für den ADFC Erfurt kann festgestellt werden, dass wir durch die regelmäßig erfolgenden CMs mehr Zulauf, Mitglieder und Kontakte bekommen haben, und für uns selbst einen Gewinn an Erfahrung und Wissen um die städtische Verkehrspolitik. In diesem Sinne, fahren wir fort, eventuell auch mal in einer anderen thüringer Stadt?

Susanne Flamm, ADFC Erfurt

Aktuelles aus Gotha –

Wir würden gern etwas Positiveres berichten ...

Seit mehr als zwei Jahren diskutieren wir mit der Stadtverwaltung Gotha die Möglichkeiten, Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen frei zu geben.

Durch eine sehr aufgeschlossene Zusammenarbeit mit der ansässigen Fachschule konnte eine Studie vorgelegt werden, die das Verkehrsaufkommen in den Innenstadtstraßen stichpunktartig analysiert. Die Zeit hat allerdings diese ursprünglich unausweichlichen Vorarbeiten überflüssig gemacht: Mit Änderung der StVO zum 1.4.2013 ist die Beweisspflicht umgekehrt. Eine Sperrung für den Radverkehr in eine Richtung muss begründet werden. Der gegenwärtige Zustand entspricht also nicht der Rechtslage. Dessen ist man sich in der Stadtverwaltung auch bewusst. Um hier voran zu kommen und angesichts leerer Kassen zumindest den guten Willen zu zei-

gen, gab es vom Bürgermeister Herrn Schmitz-Gielsdorf diese Zusage: Am Beispiel von 2 Einbahnstraßen werden im Rahmen eines behördlichen Vorganges die Kosten exemplarisch ermittelt. Wir waren uns einig, dass eine Freigabe nicht durch einfaches Austauschen von Schildern erfolgen darf. Es müssen auch Markierungen auf der Straße angebracht werden und ggf. Eingriffe in den ruhenden Verkehr (Parken an Kreuzungen) vorgenommen werden.

Und soweit sind wir jetzt:

Bis heute haben wir keine Information über einen Fortschritt in dieser Sache erhalten. Bei unseren regelmäßigen Nachfragen teilt man uns mit, dass die Prioritäten anderen Projekten in der Stadt gelten. Handlungsbedarf besteht weiterhin bei der Verknüpfung zu allen Quellen und Zielen im Stadtgebiet für die Alltagsradler. Vielleicht wird die Stadt am Jahresende seit Zusage in 2009 mit der Ausschilderung des Rundweges um die Stadt fertig?

Die Aktiven des ADFC in Gotha würden sich sehr über Unterstützung **durch etwas „kantigere“ Radfahrfreunde** freuen. Unser Kurs einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung ist leider nicht erfolgreich, sei es aus äußeren Zwängen oder weil wir einfach nicht ernst genommen werden.

*Steffen Donath und
Doris Beutler, RG Gotha*

Infos aus dem Ilm-Kreis

Stand der Arbeiten am Ilm-Radweg

.....

• Freibachtal Stützerbach:

Hier haben wir nach einem Widerspruch vom BUND noch keine Informationen, was nun gebaut werden darf. Traurig, aber wahr.

• Langewiesen über Gemarkungsgrenze Gemeinde Wolfsberg bis hinter Ilmquerung einschließlich Ilmbrücke:

Der Bau hat sich verzögert, startet aber jetzt und wird noch in diesem Jahr fertig. So war keine Sperrung in den Ferien erforderlich (ist doch auch mal gut wenn die Firmen trödeln).

• Annawerk bis Gräfinau-Angstedt:

Hier ist der Bau in vollem Gange. Der Unterbau ist drin, es geht gut voran und wird auch noch dieses Jahr fertig. Mit der neuen Brücke kommt der Radweg dann am Sportplatz raus. Der Verlauf in Gräfinau wird wohl über die Hauptstraße gehen. Die Alternative „Hinter den Gärten“ ist zwar ruhiger, hat aber zwei gefährliche Kreuzungen mit der Landstraße. Hier war eine Entscheidung nicht leicht. Ich kann nur ausreichenden Abstand zu den dort meist geparkten PKW empfehlen, um keine Tür abzubekommen.

• **Cottendorf – Griesheim:** Der Abschnitt ist fertig gestellt, sogar



Ilm-Rennsteig-Radweg (im Bau)

mit zusätzlicher Entwässerung, nachdem sich ein See oberhalb des Radweges gebildet hatte.

• **Griesheim – Schafstegbrücke:** Der Abschnitt wurde Anfang September begonnen. Auch hier ist die Fertigstellung noch dieses Jahr geplant.

Stadt Ilmenau

.....

Hier wurde derweil in der Erfurter Straße die Benutzungspflicht stadtauswärts aufgehoben. Hier ist die Sicht durch eine Kuppe sehr schlecht. Die Einfädelspur stadteinwärts konnte allerdings noch nicht markiert werden, ebenso wie die Radspuren in der Ehrenbergstraße und am Trieselsrand. Schuld soll hier ein Terminengpass der ausführenden Firma wegen des langen Winters sein.

Derzeit läuft gerade eine Umfrage, ob die Fußgängerzone für Radler freigegeben werden soll. Diese war eigentlich bis Ende August

geplant. Bei einem Zwischenstand von 50 % für vollständige Öffnung und je 25 % für 18–10 Uhr bzw. komplett dagegen wurde die Umfrage bis Ende September verlängert. Grund sind angeblich die Studenten, die allerdings erst im Oktober Semesterbeginn haben. Ich habe den Eindruck, das Ergebnis war der Stadtverwaltung nicht genehm ...

Radweg Ilmenau – Großbreitenbach

.....

Hier sind die Arbeiten auf dem restlichen Abschnitt von Möhrenbach bis Großbreitenbach sowie den Abstecher nach Neustadt / Rennsteig auch im Gange. Geplante Fertigstellung ist im November. Die Stadt Ilmenau hat schon eine Webseite zu diesem Radweg online gestellt:

<http://www.ilmenau.de/1410-0-Ilm-Rennsteig-Radweg.html>

Peter Schütz, KV Ilmkreis

„Wider das Vergessen“ – Radtour auf den Spuren der Todesmärsche

Auf den Spuren der Vergangenheit war die Radtour des ADFC Weimar am 1. September unterwegs. Anlässlich des Jahrestages zum Beginn des 2. Weltkrieges hatte das Bürgerbündnis gegen Rechtsextremismus gemeinsam mit der Gedenkstätte Buchenwald-Mittelbau und dem ADFC eine besondere Themen-Radtour vorbereitet.

Kurz vor der Eroberung des KZ Buchenwald durch die Amerikaner wurden die Lagerhäftlinge auf den Weg geschickt, oftmals in den Tod. In den letzten Wochen des Krieges wurden so u. a. die Außenlager des KZ Buchenwald geräumt. Die Häftlinge wurden in Rich-

tung Stammlager, von dort weiter nach Osten und Süden getrieben. Damit sollten keine Spuren der verübten Gräueltaten den heranrückenden Armeen in die Hände fallen.

An verschiedenen Stellen erinnern

weiteren Orten zeigte er die oftmals nur unscheinbaren Erinnerungsstücke an die ehemalige nationalsozialistische Schreckenszeit. So erinnert seit einigen Jahren am Osteingang des Weimarer Bahnhofs eine Gedenktafel an die hier ankommenden Häftlingstransporte, die von hier aus weiter auf den Berg vor der Stadt hinauf getrieben wurden.

Während der Radtour zu den Erinnerungsorten in Tannroda, Bad Berka und in Kranichfeld bestand Gelegenheit für die Teilnehmer, miteinander ins Gespräch über die



Gedenktafel für die Todesmärsche Rießner- / Ecke Ettersburger Straße, Erläuterungen von Daniel Gaede

gestaltete Plätze an diese „Todesmärsche“. So begann die Tour nördlich der Bahnlinie an der Straße, die vom Ettersberg und dem KZ Buchenwald hinunter in die Stadt führt. Neben einem Supermarkt und einer Spielhalle liegt an der verkehrsreichen Kreuzung mit der Rießner Straße eine eher unscheinbare Freifläche, die die verschiedenen Stationen der Todesmärsche in der Stadt und den umliegenden Dörfern und Städten darstellt.

Daniel Gaede, wissenschaftlicher Mitarbeiter der Gedenkstätte Buchenwald-Mittelbau, erläuterte fachkundig die Hintergründe und den Ablauf der Todesmärsche. Auch auf

Geschichte und auch zu Bezügen der aktuellen Situation zu kommen. Eine Begegnung mit einigen „extrem Andersdenkenden“ kurz vor Kranichfeld brachte nach provokantem Aufeinandertreffen dann doch die Möglichkeit, im Gespräch unterschiedliche Meinungen und Anschauungen auszutauschen.

Eine Radtour, die bei allen TeilnehmerInnen gemischte Gefühle hervorbrachte – aber niemand hat die Teilnahme bereut. Bleibt zu hoffen, dass künftig bei derartigen „Thementouren“ die zahlenmäßige Resonanz etwas stärker ausfällt.

*Philipp G. Heinrichs,
ADFC Weimar*

ANZEIGE

PENSION
RAD-HOF
im Herzen von Erfurt!

Kirchgasse 1b · 99084 Erfurt

☎ 0361 - 6027761 ☎ ~ 6027763

Mit gesundem Raumklima
durch ökologische Sanierung

www.rad-hof.de

Neues aus dem KV Jena

Im ADFC-Kreisverband Jena konnte das Amt des Vorsitzenden nach elf Jahren erstmals wieder neu besetzt werden. Thomas Wedekind, der seit mehreren Jahren – außer seinem Engagement in der AG Radverkehr beim

der wird jedoch angestrebt. In der städtischen **AG Radverkehr** wurde ebenfalls im Sommer ein neues Leitungsteam bestimmt. Prof. Reinhard Guthke stellte nach über zehn Jahren engagierter Tätigkeit das



Die neue Jenaer ADFC-Kreisvorsitzende – ohne und mit Helm



Stadtentwicklungsausschuss – wegen beruflich bedingtem Zeitmangel nur noch grundlegende Verwaltungsaufgaben im Kreisverband wahrnehmen kann, übergab seine Funktion Anfang September an Frau Dr. Barbara Albrethsen-Keck. Barbara ist sozusagen „ADFC-Urgestein“ und hat schon lange Kontakt zu Jena, ist aber erst seit kurzem hier wirklich heimisch. Sie möchte insbesondere, in Zusammenarbeit mit dem neuen ADFC-Landesgeschäftsführer, die Öffentlichkeitsarbeit wieder intensivieren. Die übrigen Aufgaben, wie verkehrspolitische Arbeit in der AG Radverkehr und Radwanderkarten-Bearbeitung, verbleiben bei Dr. Erik Heinz und Thomas Wedekind; die Einbeziehung weiterer interessierter Mitglie-

Amt des AG-Sprechers zur Verfügung, da ihm seine Lehr- und Forschungstätigkeit nicht mehr ausreichend Zeit für ehrenamtliche Aufgaben lässt. Zum neuen Sprecher und seinem Stellvertreter wurden die langjährigen AG-Mitglieder Lutz Jacob und Thomas Hennig gewählt. Die vielfältigen Aktivitäten der AG Radverkehr können im WWW unter www.fahrradverkehr.jena.de nachgelesen werden.

Nord-Süd-Route Jena bauseitig komplett

Mit dem im Sommer vollzogenen Lückenschluss an der Wiesenstraße wurde das hauptsächlich für den Freizeit-Radverkehr interessante Wegenetz im Jenaer Norden mit

den vorhandenen Strecken östlich der Innenstadt verbunden. Damit hat Jena nun eine rund 12 km lange autoarme Nord-Süd-Route, die allerdings nördlich der Wiesenbrücke z. T. im Zustand eines Feldweges ist. Zukünftige Aktivitäten müssen sich auf die Verbesserung der Anschlüsse dieser Route an andere Stadtgebiete konzentrieren. So ist die Befahrbarkeit des OBI-Tunnels rechtlich wieder herzustellen, der Interessenkonflikt um die Landfeste ist in keiner Weise gelöst, der völlig unzureichende Anschluss des Saaleradweges an die Innenstadt bedarf einer Verbesserung. Jedoch sind das keine unlösbaren Probleme, wenn auch ihre Lösung durch die wankelmütige Kommunalpolitik Jenas unnötig verzögert werden dürfte. Die ADFC-Mitglieder in der AG Radverkehr werden weitere Aktivitäten in dieser Hinsicht starten.

Thomas Wedekind, KV Jena

Anzeige

RADSCHAUENE
BIKE & OUTDOOR

Die Welt entdecken...

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

Aus dem Kreisverband Gera – Ostthüringen

FahRad!-Tag wird weitergeführt

.....

Am 22.9.2013 war zum zweiten Male „FahRad!-Tag“ in Gera. Die Osttangente, sonst Kraftfahrstraße, war für den Kraftverkehr gesperrt und nur Radlern, Skatern und Fußgängern vorbehalten. Wer beide Endpunkte der 5 km langen Strecke ansteuerte, konnte an einer Verlosung teilnehmen. Dass innerhalb von 6 Stunden nur 289 Teilnehmerkarten in die am ADFC-Stand aufgestellte Sammelbox gesteckt wurden, ließ die Veranstalter zu der noch eher optimistischen Einschätzung kommen, dass es etwa 600 Teilnehmer gegeben habe. Gewiss ist das auch dem Nieselregen am Vormittag geschuldet. Dies zeigt aber auch, dass das Fahrrad für die Bevölkerung Geras und des Umlands nach wie vor keine Rolle spielt, zumal sicher 10% Skater dabei waren. Dass sich für die angebotene Einstiegsmitgliedschaft im ADFC (das erste Jahr für nur 16 €) niemand interessierte, passt dazu. Symptomatisch war auch, dass in den Grußworten zur Eröffnung das Fahrrad als Sportgerät und Mittel zur Gesunderhaltung genannt wurde, als Fortbewegungsmittel im Alltag aber keine Erwähnung fand. Dies im nächsten Jahr zu ändern, gelobte der Radverkehrsbeauftragte der Stadt, Stefan Prüger, in einem Auswertungsgespräch – soll doch schließlich die

Veranstaltung Lust aufs Radfahren in jeder Lage machen.

Nun wird überlegt, im nächsten Jahr eine andere Strecke zu wählen. Das ist bedingt durch die Tal-lage der Stadt nicht einfach. Anders als an Rhein oder Fulda kann in Gera auch nicht darauf gesetzt werden, dass die Bevölkerung das Autofahren im Verlauf der Route einer solchen Fahrradaktion reduzieren würde, wenn man sie in bewohnte Gebiete legt. Zugegebenermaßen gäbe es bei so geringer Radfahrdichte wie bei der dies-jährigen Veranstaltung auch keine Konflikte mit dem sonntäglichen Kraftverkehr – aber der Charakter des autofreien Events ginge verloren. Erfolgversprechender als eine Verlegung der Route ins Tal könnte daher die Kombination mit einem sportlichen Wettkampfteil am Vormittag sein.

Umbau der Wiesestraße liegt auf Eis

.....

Da weder Verkehrsbetrieb noch Stadt die nötigen Eigenanteile aufbringen können, verzögert sich der – für Radfahrer nachteilige – Umbau der Wiesestraße auf unbestimmte Zeit. Vielleicht sorgt dies auch für ein Umdenken in der Stadt, dass Luxushaltestellen für den ÖPNV, teure Fahrzeuge mit überflüssigen Ausstattungen und Ausbau der Straßenbahn, der nur durch das Abgreifen von Fördermitteln

(auch der Bund könnte vielleicht Nützlicheres mit dem Geld machen!) wirtschaftlich wird, bei Vernachlässigung der gesamten sonstigen öffentlichen Infrastruktur wie Schulen und Straßen nicht wirklich zielführend sind.

Stadt Gera verfehlt ihre Ziele

.....

In einem Bericht an den Verkehrsausschuss der Stadt Gera stellt die Verwaltung fest, dass die Stadt mit 4,9% Radverkehrsanteil (bei der letzten Zählung 2008) noch weit von dem Ziel entfernt sei, von 2003 bis 2015 den Anteil der Fahrradnutzung um etwa 30% zu erhöhen. Der im NRVP genannte Finanzbedarf für den Radverkehr sei in den letzten fünf Jahren nur zu etwa 20% gedeckt worden. Von den 15 Baumaßnahmen, die im Kommunalen Radverkehrsplan für die Zeit von 2008 bis 2015 vorgesehen sind, sei gerade eine umgesetzt worden. Da es sich zu erheblichen Teilen um Wege abseits von Straßen und Lückenschlüsse handelt, kann das selbst Radweggegner nicht befriedigen. Eine Veränderung ist nicht in Sicht. Die Debatten über Pläne, die ohnehin nicht umgesetzt werden, werden allmählich frustrierend. Dass der Radverkehr nicht das einzige Feld ist, auf dem Gera nicht ansatzweise vorankommt, ist nur ein schwacher Trost.

Neue Schutzstreifen für Radfahrer in der Hospital- und Clemdastraße

Schutzstreifen für Fahrradfahrer wurden kürzlich in der Clemda- und Hospitalstraße an den Fahrbahnrändern markiert, damit Fahrradfahrer sicherer auf diesen Straßen unterwegs sein können. Schon vor fast 15 Jahren hat der ADFC Kreisverband Wartburgkreis diese Maßnahmen zur Sicherheit der Radfahrer vorgeschlagen. Meist scheiterte dieses aber an dem Argument, die wenigen vorhandenen Parkplätze weiter nutzen zu wollen.

Oberbürgermeisterin Katja Wolf und Bürgermeister Andreas Ludwig waren jetzt mit ihren Fahrrädern Anfang August in der Clemdastraße unterwegs. Sie fuhren den neuen Schutzstreifen testweise selbst einmal entlang und wünschen sich, dass er von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert und von den Radfahrern gut angenommen wird. „Radfahrer sollen in Eisenach so sicher wie möglich unterwegs sein können. Die neuen Schutzstreifen sind ein wichtiger Baustein dazu und sie sind eine kurzfristig realisierbare Möglichkeit, die Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen“, sagt Katja Wolf. Leider wurden aber gegenüber dem Theater die Schutzstreifen unterbrochen, um vorhandene Parkflächen zu erhalten, so die Kritik des ADFC Wartburgkreis.

Die Verkehrsbedingungen für Radfahrer sind in Eisenach noch nicht perfekt. Aber im vorhandenen Rad-

Hospitalstraße – sind schwer umzusetzen. Die vorgeschriebene Breite für Radwege könnte nicht durchgehend eingehalten werden und das Geld für erforderliche Bauarbeiten kann die Stadt derzeit nicht aufbringen.

Die Schutzstreifen in der Clemda- und der Hospitalstraße gelten nicht als separater Radweg, sondern bleiben Bestandteil der Fahrbahn. Sie dürfen auch weiterhin von anderen Fahrzeugen befahren werden, wenn kein Radfahrer behindert wird. Parken ist auf den Schutzstreifen allerdings verboten. Außerdem wurde der Gehweg in der Mühlhäuser Straße, von der Kreuzung „Grüner Baum“ bis zum Friedhof, auch für Radfahrer frei gegeben. Sie können jetzt selbst

wählen, ob sie auf der Straße oder dem Gehweg fahren wollen.

*Christoph Meiners,
KV Wartburgkreis*



Oberbürgermeisterin Katja Wolf (r.) und Bürgermeister Andreas Ludwig auf dem neuen Schutzstreifen

verkehrskonzept sind bereits bessere Radweg-Verbindungen in Nord-Süd-Richtung vorgesehen. Doch gesonderte Radwege – beispielsweise in der Clemda- und der

Anzeige

Klein • Merida • Chekken PIG • Diamant • Müsing

Bontrager • Corratec



radshop

GT • Steppenwolf

99092 Erfurt
BLUMENSTRASSE 80 • Tel.: 0361 / 2 60 12 01

Maxx • Giant • Koga Mivala • Pinarello • Mongoose

Traditioneller Wochenendausflug an die Werra

Anfang Mai 2013 unternahm unser KV seinen traditionellen Wochenendausflug. Wie bei all unseren Touren ging es auch diesmal wieder durch eine Flussauenlandschaft. Wir haben zwar im Kreis Nordhausen solche tollen Flussauen wie Helme, Wipper und Zorge. Leider fehlen

gen, lag einst an der innerdeutschen Grenze. Die Werra war ein Grenzfluss. Heute ist hier kaum noch zu unterscheiden, ob man sich in Thüringen oder Hessen befindet. Durch unsere Gästeführer bekamen wir interessante Informationen über die Geschichte dieser Region. Zu einer

Der Tag endete mit einem gemütlichen Beisammensein auf dem Gelände von Marko Thiemrodt (Veranstalter). Ein Wildschwein drehte seine letzten Runden auf dem Rost unseres Gastgebers (www.werralerlebnis.de). Wenn auch das Radfahren am Samstag etwas zu kurz kam, hatten alle ihren Spaß.

Dafür legten wir am Sonntag ein paar Stunden auf dem immer beliebter werdenden Werratal-Radweg zurück. Wir radelten flussabwärts. In Probstei Zella wurde die letzte Pause eingelegt (www.zella.de). Anschließend machte sich unser Tross in Richtung Treffurt auf. Hinter dieser herrlichen Fachwerkstadt mit seiner Burg Normannstein trennten sich unsere Wege. Ein Teil fuhr auf dem Unstrut-Werra-Radweg nach Mühlhausen und der Rest auf dem Werratal-Radweg in die nordhessische Kreisstadt Eschwege. Diese Trennung war auch nötig, denn gerade am Sonntagnachmittag sind die Nahverkehrszüge stark frequentiert, was eine Fahrradmitnahme erschwert.

*Roland Geißler,
ADFC-KV Nordhausen*



Dank hilfsbereiter fremder Radler ist die Panne schnell behoben.

aber die passenden Radwege dazu. So nutzten wir einen der schönsten deutschen Radwege, den Werratal-Radweg. Die Anreise war individuell. Schließlich mussten (durften) einige Teilnehmer noch bis Freitagnachmittag arbeiten. Karl-Heinz Gröpler und Frank Schubert legten die gesamte Distanz von Nordhausen bis Lauchröden zurück. Dies waren mehr als 100 km. Andere fuhren mit der Bahn bis Mühlhausen oder Eisenach.

Viel Spaß hatten wir am Samstag bei einer Flo(u)stour auf der Werra. Im Blickfeld befand sich stets die Burg Brandenburg, die majestätisch über Lauchröden thront. Der kleine Ort, ein Ortsteil der Gemeinde Gerstun-

solchen Flo(u)stour gehört natürlich auch ein zünftiges Flößerfrühstück. Eine kleine Wanderung führte uns nach Lauchröden zurück. Dabei ließen wir es uns nicht nehmen, der Burg Brandenburg einen Besuch abzustatten. Reinhard Schneider vom hiesigen Werratalverein führte uns durch die altherwürdigen Gemäuer (www.die-brandenburg.de).

Anzeige

www.rad-börse.de

RAD-BÖRSE

Tel. 0361 / 780 20 50
Johannesstraße 123 • 99084 Erfurt
E-mail: Zweiradeck@yahoo.de

- neue & gebrauchte Fahrräder
- A&V von Fahrrädern & Teilen
- Vermietung von Rädern
- Servie rund ums Rad

Neue Ost-West-Fernverbindung fast fertig

Stahlblauer Himmel, strahlender Sonnenschein und ein warmer Geld-Regen. Dieses Wetter gab es am 1. August 2013 in Gundersleben am Unstrut-Werra-Radfernweg. Jochen Staschewski, Staatssekretär im Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Technologie, brachte dem Kyffhäuserkreis einen Fördermittelbescheid über 159.600 T€. Damit konnte dann der Lückenschluss des Radweges von Gundersleben bis zur Kuhbrücke an der Ebelebener Sichel gebaut werden. Es besteht nun seit Oktober 2013 Durchgängigkeit, von der Kreisgrenze bei Rockensußra bis in die Erfurter Straße in Sondershausen kann geradelt werden. Herr Staschewski betonte, es läge ihm besonders am Herzen, dass der 14. Radfernweg im Thüringer Lande bald durchgängig fertig werde. Gerade der Rad-

tourismus ist stark zunehmend. Thüringen nimmt mit seinem bestehenden Wegenetz den 5. Platz im Bundesvergleich ein. Besonders die Flussradwege werden stark frequentiert. Zuvor hatte Vizelandrat Holger Häßler an der Wegkreuzung die Gäste begrüßt und für den Zuwendungsbescheid gedankt. Sein Dank richtete sich auch an die Mitglieder des Bundes- und Landtages, die mit ihrem Kommen die Wichtigkeit des Tourismus im Kyffhäuserkreis unterstrichen. Weiterhin dankte er dem Planungsbü-

Bach und dem ausführenden Unternehmen Universal Bau Mühlhausen für die Vorbereitungen. Er begrüßte auch Wolfgang Tanneberg und Peter Georgi, die Mitglieder des ADFC-Kyffhäuserkreises, die standesgemäß

Unterhaltung. Ein weiteres Problem liegt im Nachbarkreis. Der UH-Kreis kann den Eigenanteil für die Finanzierung der letzten Lücke zwischen der Kreisgrenze-KYF und Mehrstedt/Schlothheim nicht aufbringen. Hier



v.l.n.r.: Volker Stiezel – LRA, Bernd Karnstedt (FDP), Holger Häßler – Vizelandrat (partl.), Renate Tänzler – Bürgermeisterin Gundersleben + Vertretung Ebeleben, Staatssekretär Jochen Staschewski, Dorothea Marx – MdL (SPD), Steffen Lemme – MdB (SPD), Johannes Selle – MdB (CDU)



mit dem Fahrrad ange-reist waren. Bei dem anschließenden gemütlichen Beisammensein im Backhaus in Gundersleben führten alle intensive Gespräche. So wurde von der Bürgermeisterin vorgetragen, dass es dann zu erheblichen Problemen kommen wird, wenn die Radler die B 249 in der unübersichtlichen Kurve im Ort queren müssen. Der Vizelandrat fragte nach den Kostenbeteiligungen vom Land für die bestehenden Radfernwege bei der

geht es noch über Stock und Stein und bei Regen überhaupt nicht weiter. Dafür gibt es sichtbare Fortschritte in die Richtung Bad Frankenhausen. Bis vor Göllingen sind schon die Gleise abgebaut. Am Kyffhäuser selber sucht man noch nach idealen Lösungen, um den Bendelebener Barockgarten oder die Barbarosahöhle nicht abzuschneiden. Zum Ende der Veranstaltung lud die Bürgermeisterin alle wieder zur Eröffnung des UWR am 3. Oktober, in das Backhaus Gundersleben ein.

*Peter Georgi,
KV Kyffhäuserkreis*

Zella-Mehliser „Stadtkümmerer“ per Rad unterwegs

Im August verlegte der ADFC seinen monatlichen Stammtisch nach Zella-Mehlis, um mit den örtlichen Radfahrern und dem beauftragten Planungsbüro über das Projekt „Fahradfreundlicher Landkreis“ zu spre-



Warten auf den „obersten Stadtkümmerer“

chen. Die Einladung wurde gut angenommen. Lebhaftige Diskussionen zeigten, dass es viel zu verbessern gibt in und um Zella-Mehlis, damit sich Radfahrer wohlfühlen.

Noch bevor der ADFC die Ergebnisse dieses Treffens an die Stadt formuliert hatte, lud Bürgermeister Richard Rossel zum monatlichen Stadtkümmerer-Treffen ein – dies-

mal per Rad entlang des Rhön-Rennsteig-Radweges bergab von der Genskschmiede zum Meeresaquarium. Die knapp 4,5 Kilometer wurden mit fast 30 Interessierten Radlern in reichlich zwei Stunden zurückgelegt – mit ständigen Stopps an Problemstellen, Bestandsaufnahme, Diskussion mit den Radlern, ... Diese nahmen die Gelegenheit wahr,

ihre Wünsche zu äußern, auf (gefühlte) Gefahrenstellen hinzuweisen und auch Vorschläge für fahradfreundlichere Lösungen zu machen. Insbesondere Peter Bernhardt hatte sich intensiv mit den Radverkehrsbedingungen in Zella-Mehlis beschäftigt und einen dicken Ordner mit ausführlicher Bestandsaufnahme vorgelegt. Der Bürgermeister

machte deutlich, wie wichtig ihm ein gutes Radverkehrsklima in seiner Stadt ist – aus Sicht von Familien mit Kindern, für die Touristen und unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit.

Der ADFC betrachtet diese „Stadtkümmerer“-Tour als einen wichtigen Meilenstein für die weitere Radverkehrsentwicklung in Zella-Mehlis und bringt sich gern als konstruktiver Partner in die weiteren Planungen ein.

Haseltal-Radweg zwischen Suhl und Zella-Mehlis

Seit Jahren ist diese Verbindung dem ADFC ein Dorn im Auge: Der zum großen Teil nicht für Radfahrer frei gegebene, ausgesprochen desolate Gehweg entlang der Gotharer Straße wurde mit touristischer Wegweisung als Haseltal-Radweg ausgeschildert. Nun soll, um die i. a. auf dem Gehweg fahrenden Radler zumindest rechtlich abzusichern, doch die Beschilderung „Gehweg – Radfahrer frei“ angebracht werden. Aufgrund des Verkaufes der EON-Aktien hat Suhl gegenwärtig noch unverplante finanzielle Spielräume. Die Stadtratsfraktionen sind aufgefordert, Vorschläge zur Verwendung dieser Gelder zu machen. Der ADFC bat deshalb alle Stadtratsfraktionen, sich in diesem Rahmen für die Sanierung des Gehweges einzusetzen.

Christine Pönisch,
ADFC Südthüringen

Anzeige

Abe's Fahrradcenter
98527 Suhl, Rimbachstr. 17

kompetent beraten
entspannt fahren
Pedelec, Trekking, MTB

**ABE'S
FAHRRAD-
CENTER**

Tel.: 03681 721123 suhl@abes-fahrradcenter.de www.abes-fahrradcenter.de

Landkreis Schmalkalden-Meiningen auf Überholspur: Auftrag für Radverkehrskonzept ausgelöst.

Als erster Landkreis in Thüringen hat der Landkreis Schmalkalden-Meiningen durch Beschluss des Kreistages seine Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft

Bereits in den letzten zehn Jahren hat sich im Landkreis viel getan: Komplett neu beschildert wurden seit 2003 der Werratal-Radweg,

kung als ADFC-Mitglied:

Zur Fahrradfreundlichkeit muss aber auch gehören, wie fahradfahrende Menschen von Kindern über Familien bis Senioren im alltäglichen Straßenverkehr rücksichtsvoll bis zuvorkommend aufgenommen sind. Dazu unterstützt der ADFC die europaweite Kampagne 30 km als Regelgeschwindigkeit innerorts (siehe auch S. 8). Ein Rad fahrender Verkehrsteilnehmer benötigt nur einen Bruchteil des öffentlichen Verkehrsraumes eines automobil fahrenden Verkehrsteilnehmers. Außerdem ohne Emissionen von CO₂ und Lärm. Das sollte in einem Radverkehrskonzept berücksichtigt und gewürdigt werden.

*Eckhard Simon,
RG Schmalkalden*

Anzeige



Fahradfreundlicher Kommunen Thüringens (AGFK-TH) beantragt. Bereits im März 2012 hatte der Kreistag den Beschluss gefasst, den Landkreis zum „Fahradfreundlichen Landkreis“ zu entwickeln. Im Juni 2013 hat der Kreis- und Finanzausschuss das Büro radplan Erfurt beauftragt, ein umfassendes Gutachten zu erstellen, das das radtouristische Potential des Landkreises ebenso analysieren soll wie die Weiterentwicklung des Alltagsradverkehrs. Ein Leitbild für die Entwicklung zu einem „Fahradfreundlichen Landkreis“ soll erstellt werden.

Der ADFC wird von Anfang an mit in die Planungen einbezogen.

Beim Radroutenkonzept geht es um die Weiterentwicklung bestehender und einen möglichen Ausbau neuer Strecken, es geht um E-Bike-Leihstationen, das „Bett + Bike“-Netz und um die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV.

der Mommelstein-Radweg, der Haseltal-Radweg, der Rhön-Rennsteig-Radweg, der Rosatal-Radweg, der Feldatal-Radweg, der Sülzetal-Radweg sowie die Radwege zwischen Meiningen und Haßfurt, Meiningen und Römhild.

Zudem sind im ganzen Landkreis Radwege zumindest streckenweise neu gebaut worden:

Der Werratal-Radweg in den Bereichen der VG Dolmar-Salzbrücke, Meiningen, Walldorf – Wasungen, Schwallungen – Niederschmalkalden und Wernshausen – Breitungen. Außerdem die Ergänzung des Mommelstein-Radweges mit der Anbindung nach Trusetal, der Radweg zwischen Sülzfeld und Hermannsfeld, der Rhön-Rennsteig-Radweg im Bereich Oberhof sowie zwischen Benshausen, Ebertshausen und Schwarza, der Hochrhön-Radweg, die Strecke zwischen Meiningen und Römhild.

Dazu meine persönliche Anmer-



RADHAUS
BIKES AND MORE

**Fahrrad - Ski
Snowboard**

Beratung - Verkauf
Verleih - Service

Am Bad 2
98574 Schmalkalden
Tel: 0 36 83 46 55 71
service@radhaus-schmalkalden.de
www.radhaus-schmalkalden.de

Marokko-Radreise in den Osterferien 2013

Casablanca, 23.3.13, zwei Uhr morgens, Flughafen Mohammed. Voller Erwartung stehen wir am Gepäckfließband und warten auf unsere Räder. Erst vor einem halben Jahr waren wir im hohen Atlas zum Wandern und haben uns von der Natur begeistern lassen. Diesmal geht es mit den Rädern über den Atlas und dann in die Wüste.

Nach einer halben Stunde bekommen wir unsere Räder und Gepäck. Nach den Grenzformalitäten sind die Räder schnell ausgepackt und zusammengebaut.

Mit einem Taxi, die Räder im Kofferraum, fahren wir zum Bahnhof von Casablanca.

Dort angekommen, müssen wir leider erfahren, dass die unsere Räder nicht mitnehmen können. Man zeigt uns aber den Weg zum

Busbahnhof. Dort steht auch sofort der Bus, der uns für 20 Euro nach Marrakesch bringt.

Für 9 Euro die Nacht checken wir im Hotel Essauoira ein. Abends noch eine Runde durch Marrakesch und einen Happen essen, in einem einfachen Lokal.

Nicht aufgepasst und eine blöde Überraschung: In der Touri-Fußgängerzone schnappen sie Dorotheas Fotoapparat. Wir schütteln den Ärger ab und freuen uns auf die Reise. Morgens satteln wir die Räder und fahren aus der Stadt. Kaufen einen Fotoapparat, verkaufen uns etwas und schaffen es so leider erst um 11 Uhr aus der Stadt zu sein.

Nun aber Landschaft pur, links und rechts Getreidefelder und im Hintergrund der hohe Atlas mit seinen 3000ern. In zwei Tagen wollen wir in Demnate, der Olivenstadt am Atlas, sein.

Wir kommen gut voran und sind um 17 Uhr schon gute 50 km geradelt. Es wird jedoch um 19 Uhr schon dämmerig und so wollen wir einen Schlafplatz suchen, um unser Zelt aufzuschlagen. Also fragen wir in einem kleinen Dorf vor einem Baugeschäft nach einer Übernachtung und dürfen in der Zementbude schlafen. Na ja, besser als Nichts.

Am nächsten Tag kommen wir auf ebener, durch Olivenhaine führender Straße nach Demnate.

In einem nahe gelegenen Gite (einer Art Herberge) in Imi n'Ifri an der R 307 finden wir ein schönes Zimmer.



Ab morgen geht's durch den Atlas. Quasi eine Alpenüberquerung auf marokkanisch. Wir kommen aus dem Staunen nicht heraus, die Landschaft ist überwältigend und die Piste gut befahrbar. Herrlich auch die Lehmtdörfer, die wir durchqueren. Kinder begleiten uns, bis wir aus dem Dorf sind. Leider haben sie gelernt zu betteln. Das ist mitunter unangenehm, da sie uns ständig bedrängen.

Der erste Pass ist eine Qual, 2300 m hoch und das bei großer Hitze. Ein weiterer Pass kostet uns Kräfte. Aber nach einer wundervollen langen Abfahrt landen wir in einem kleinen Dorf, wo man uns

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

für 30 Euro einen Schlafplatz inklusive Abendessen und Frühstück anbietet.

Der nächste Tag beschert uns eine einsame Fahrt durch faszinierende Mondlandschaft. Wir schaffen 60 km durch diese Gegend, bis wir plötzlich ins Ouarzazatetal blicken. Dann geht es lange Zeit bergab. Nur noch 18 km bis Ouarzazate. Leider kommt Wind auf und es ist auch schon spät. So suchen wir 12 km vor der Stadt einen Platz zum Zelten. Im Halbdunkel und bei Sandsturm schlagen wir unser Zelt mit viel Mühe unter einer Palme auf.

Ouarzazate erreichen wir am nächsten Tag sehr schnell, der Wind hat sich gelegt. Hier wollen wir zwei Nächte bleiben. Schauen uns die Kashba, eine Art Burg, an und genießen das Flair der Karawanenstadt.

So nun geht's in Richtung Wüste auf gut geteierter Straße. Immer wieder ein paar Palmen, die zum Ruhen einladen. Es ist heiß und wer glaubt, der Weg in die Wüste geht bergab, der täuscht sich. Das Sarhrogebirge verlangt seinen Zoll. Dennoch genießen wir auch die kleinen Begegnungen mit den Menschen an den Straßenkneipen, wo wir Tee oder Kaffee trinken. Ein letzter kleiner Pass und weit über dem Draatal blicken wir hinab in die Palmenhaine, durch die sich der Fluss Draa windet. Nun eine 8 km lange Abfahrt in dieses Tal, bei herrlicher Aussicht. In Agdz finden wir einen guten

Campingplatz an einer Lehm-Kashbah.

Nur noch zwei Tage bis Zagora, der Karawanenstadt am Rande der Wüste. Immer am Draa entlang durch nette kleine Dörfer. Der Campingplatz in Zagora hat Wifi, so können wir unsere Reiseberichte mit ein paar Fotos heim-schicken.

Am kommenden Tag macht uns kräftiger Wind zu schaffen. Wir kommen nur sehr langsam voran. Der Sand peitscht uns in die Augen. Wir müssen nach einer lan-

schen aus einer anderen Welt sie besuchen.

Nach M`Hamid sind es jetzt nur noch 30 km. Zuvor lassen wir uns aber von einem Kamel in die Sandwüste tragen. Die Stille dort breitet sich auch in uns aus. Mit nackten Füßen laufen wir über hohe Dünen. Wir werden beköstigt und haben ein weiches Lager im Beduinezelt.

Am nächsten Tag erreichen wir schon mittags M`Hamid und sind stolz, mit eigener Kraft in die Wüste gekommen zu sein. Der Bus



gen kilometerarmen Fahrt in Tamagrouten halten. Ein unwirtliches Dorf ohne ein richtiges Restaurant. Ein Hotel ist aber zu finden, wir sind total fertig.

Bei einem Dorfrundgang riechen wir Fisch. In einer Großgarage brutzeln ein paar marokkanische Männer Sardinen und laden uns ein mit zu essen. Wieder mal eine von den Begegnungen, die wir so lieben. Einfache Kost, einfache Leute, die sich freuen, wenn Men-

nach Casablanca fährt schon um 6 Uhr früh los.

Alles klappt bestens. Wir können unsere Räder gut verstauen und nach 14 Stunden sind wir in Casablanca. Die Reise ist zu Ende. 14 Tage Osterferien haben wir erlebt, als seien es vier Wochen. So sehr hat uns dieses Land in seinen Bann gezogen.

*Rolf Kraus-Freiberg und
Dorothea Neumann*

Fördermitglieder im ADFC Thüringen

- **Fahrraddienst Mende**
Meuselwitz – Mühlgasse 5
- **Fahrrad-Veit**
Erfurt-Stotternheim
Mittelhäuser Chaussee 2
- **Verlag grünes herz**
Ilmenau und Ostseebad Wustrow
- **Radscheune**
Erfurt – Haarbergstraße 19
- **Reise-Karhu – AktivReisen**
Gera – Bahnhofstraße 14
- **Reisebüro Marini**
Erfurt – Johannesstraße 31
- **Pension Radhof**
Erfurt – Kirchgasse 1b
- **radplan Thüringen**
Erfurt – Bahnhofstraße 6
- **Unterwegs Erfurt**
Erfurt – Schlösserstraße 28

*Unser Spendenkonto
Deutsche Kreditbank Erfurt
BLZ 120 300 00
Kontonummer 940 858
IBAN:
DE47 1203 0000 0000 9408 58
BIC: BYLADEM1001
Geben Sie bitte Ihre Adresse für die
Spendenquittung an.*

Stärken Sie mit uns die Lobby der Radfahrer

Wir sind

Leute, die Spaß am Fahrradfahren 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.

Anzeigen



Fon 0361 . 64 64 92-4
www.erfurter-radshop.de



Fahrrad Veit

Fachhandel und Service
Mittelhäuser Chaussee 2
99195 Stotternheim
Fahrrad-veit@t-online.de

☎ 036204/ 51003
☎ 0176 4017 0617

Öffnungszeiten
Mittwoch bis Freitag
von 14.00 - 18.00 Uhr
Samstag
von 8.00 - 13.00 Uhr

Beitritt

auch auf www.adfc.de



Bitte einsenden an **ADFC e. V.**, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen
oder per Fax 0421/346 29 50

Anschrift:

Name	Vorname	Geburtsjahr
Straße		PLZ, Ort
Telefon (Angabe freiwillig)		E-Mail (Angabe freiwillig)

Beruf (Angabe freiwillig)

Ja, ich trete dem **ADFC** bei und bekomme die Radwelt. Mein Jahresbeitrag unterstützt die Fahrrad-Lobby in Deutschland und Europa. Im **ADFC-Tourenportal** erhalte ich Freikilometer.

Einzelmitglied ab 27 Jahre (46 €) 18 – 26 Jahre (29 €)

Familien- / Haushaltsmitgliedschaft ab 27 Jahre (58 €) 18 – 26 Jahre (29 €)

Jugendmitglied unter 18 Jahren (16 €)

Zusätzliche jährliche Spende €

Anmerkungen

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Ich erteile dem **ADFC** hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847

Mandats-Referenz: wird separat mitgeteilt

Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber

D E

IBAN

BIC Datum/Ort/Unterschrift

Schicken Sie mir eine Rechnung.

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus. Personen unter 27 Jahren können freiwillig gerne den Normalbeitrag bezahlen. Dazu bitte einfach die Kategorie „ab 27 Jahre“ wählen.

Datum Unterschrift

Vorteile

für ADFC-Mitglieder:

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 (bspw. 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 Seite 34).

ADFC Thüringen

Landesgeschäftsstelle

Bahnhofstraße 22, 99084 Erfurt
Tel.: 0361 - 2 25 17 34
Fax: 0361 - 2 25 17 46
E-Mail: buero@adfc-thueringen.de
www.adfc-thueringen.de

Sprechzeiten Büroleiterin:

dienstags 10 - 18 Uhr
donnerstags 9 - 13 Uhr

Die 9 Kreisverbände des ADFC Thüringen betreuen die Landkreise ohne eigenen ADFC-Kreisverband mit. Sprechzeiten werden nach Bedarf vereinbart.

ADFC Erfurt

Erfurt, Gotha, Sömmerda

ADFC-Geschäftsstelle

Anschrift, Telefon, Fax analog LGSt
E-Mail: info@adfc-erfurt.de
www.adfc-erfurt.de

Infoladen

dienstags 14 - 18 Uhr
donnerstags 09 - 13 Uhr
sonnabends 10 - 13 Uhr (März-Sept.)
E-Mail: infoladen@adfc-erfurt.de

FAHR-RAT (Selbsthilfwerkstatt)

Tungerstraße 9a, 99099 Erfurt
Tel.: 0361 - 65 39 01 51
Die Werkstatt bleibt weiterhin beim Trägerwerk Soziale Dienste.

Öffnungszeiten:

Di + Do 10 - 13 Uhr
mittwochs 14 - 18 Uhr

öffentliches Monatstreffen

dritter Mittwoch, 20 Uhr,
Bahnhofstraße 22

Radlerstammtisch

April - September: letzter Donnerstag im Monat, ab 20 Uhr,
„Sportlerklausur“, Borntalweg 29

ADFC Regionalgruppe Gotha öffentliches Monatstreffen

erster Montag im Monat, 19 Uhr,
Lucas-Cranach-Haus am Hauptmarkt
Tel.: 03621 - 25957
E-Mail: gotha@adfc-thueringen.de

ADFC Gera-Ostthüringen

Gera, Greiz, Saale-Orla-Kreis,
Altenburger Land

über Friedrich Franke,
Meuselwitzer Str. 108, 07546 Gera,
Tel. 0365 - 55 16 757
E-Mail: gera@adfc-thueringen.de

ADFC Ilm-Kreis

Ilm-Kreis, Sonneberg

PF 100629, 98685 Ilmenau
Tel.: über 03677 - 4 66 28 - 0
Fax: über 03677 - 4 66 28 - 80
E-Mail: info@adfc-ilm-kreis.de
www.adfc-ilm-kreis.de

öffentliches Monatstreffen

vierter Donnerstag, 19.30 Uhr
„Zum kleinen Eisbär“, Ilmenau

ADFC Jena

Jena, Saalfeld-Rudolstadt,
Saale-Holzland-Kreis

ADFC-Kontaktstelle

über Thomas Wedekind
Tel.: 03641 - 32 58 88
E-Mail: jena@adfc-thueringen.de
www.adfc-jena.de

ADFC Nordhausen

Nordhausen, Eichsfeld

über Karl-Heinz Gröpler, Meyenburg-
straße 10, 99734 Nordhausen
Tel.: 03631 - 40 38 50
E-Mail: nordhausen@adfc-thueringen.de
www.adfc-nordhausen.de

öffentliches Monatstreffen

letzter Freitag, 18 Uhr,
Thomas-Mann-Vereinshaus

ADFC Kyffhäuserkreis

über Hans-Christoph Schmidt, August-
Bebel-Str. 50, 99706 Sondershausen
Tel.: 03632 - 60 48 820 (tagsüber),
0172 - 79 18 18 7, E-Mail:
kyffhaeuserkreis@adfc-thueringen.de
www.adfc-kyffhaeuser.de

öffentliches Monatstreffen

Termine und Veranstaltungsorte werden jeweils auf der Homepage bekanntgegeben.

ADFC Südthüringen

Suhl, Hildburghausen,
Schmalkalden-Meiningen

über Dieter Deckel,
Rudolf-Virchow-Str. 8, 98527 Suhl,
Tel. 03681 - 302452
suedthueringen@adfc-thueringen.de

Radlerstammtisch

erster Mittwoch, 18 Uhr,
Suhler Weibewirtschaft

ADFC Region Schmalkalden

Eckhard Simon, Wilhelm-Külz-Str. 67
98574 Schmalkalden
Tel. 03683 - 467919
schmalkalden@adfc-thueringen.de

ADFC Wartburgkreis

Eisenach, Wartburgkreis,
Unstrut-Hainich-Kreis

Treffen und Aktionen bitte erfragen
über Christoph Meiners, Am Weiden-
hofe 26, 99819 Krauthausen
Tel.: 036926 - 7 19 86
wartburgkreis@adfc-thueringen.de
www.adfc-wartburgkreis.de

Eisenacher Radlerstammtisch

jeden letzten Mittwoch im Monat,
19 Uhr, Gasthof „Zum Storchenturm“,
Georgenstraße 43, Eisenach

ADFC Weimar

Weimar, Weimarer Land

99425 Weimar, Kippergasse 20
Tel. 03643 - 808888
E-Mail: info@adfc-weimar.de
www.adfc-weimar.de

öffentliches Monatstreffen

erster Mittwoch, 18 Uhr,
Radfahrerhotel „Kipperquelle“,
Kippergasse 20

ADFC-Bundesverband

Grünenstraße 120, 28199 Bremen
PF 10 77 47, 28077 Bremen
Tel.: 0421 - 34 62 90
Fax: 0421 - 34 62 950
E-Mail: kontakt@adfc.de
www.adfc.de

Radfahrer-Romantik



WELCOME
OUTDOORS.



SEATPOST-BAG

Wasserdichte Sattelstützentasche



integrierte, variabel
einstellbare Halterung

Rollverschluss mit
Gummizügen

erhältlich in 2 Größen:
1,5 und 4 Liter



5 Jahre Garantie
Made in Germany
www.ortlieb.com

