

FRANKFURT

aktuell

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

Lichtblicke

Kluge Köpfe per Pedale: Orte der
Fahrradwissenschaften in Frankfurt



Fotos: Peter Sauer

Was ist denn hier passiert?

Nahezu Unglaubliches ist geschehen: Radverkehr findet auf der Straße statt! Nicht auf irgendeiner Straße, nicht irgendwo im Gewirr der schmalen Gassen im Nordend oder in Eschersheim, in Nieder- oder in Oberrad – nein, Radverkehr findet nun auch auf dem Alleenring statt! Die Rothschildallee, jahrzehntelang berüchtigt für ihren holprigen Bordsteinradweg, muss sich nun mit Markierungen für einen Radstreifen auf der Fahrbahn abfinden (Foto oben). Vorerst zwar nur in Fahrtrichtung Osten, nur zwischen Nibelungenplatz und Höhenstraße, aber immerhin – auf einer weiteren Rennstrecke für den motorisierten Verkehr wird nun signalisiert: Hier findet Radverkehr auf der Straße statt, dort, wo er hingehört.

Und es geht noch weiter, z. B. auf der Gießener Straße (Foto unten). Auf der bisher vierspurigen Piste wurden sogar für beide Fahrtrichtungen Velo-Piktogramme auf den Asphalt aufgebracht. Vorerst zwischen Friedberger Landstraße und Marbachweg, doch eine Fortsetzung bis zur Homburger Landstraße ist geplant. Auf der Alten Brücke wurde eine Autospur eingespart zugunsten des Radverkehrs. Was wird da noch auf uns zukommen? Gar die Eschersheimer? Und richtig – Radverkehr auf der Eschersheimer Landstraße ist längst Gesprächsthema im Ortsbeirat (siehe Seite 8: Viel Lärm um nichts).

Ein guter Start ins Jahr 2015? Ich meine Ja. *Peter Sauer*



90 Jahre

KRIEGELSTEIN

FAHRRÄDER ALLER ART
MEISTERBETRIEB
REPARATUREN · ERSATZTEILE

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

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

service@radsporthaus-kriegelstein.de
www.radsporthaus-kriegelstein.de
shop.radsporthaus-kriegelstein.de

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



Editorial

Als ich vor über 30 Jahren dem gerade gegründeten ADFC beigetreten bin, tat ich dies in der Hoffnung, dass hier ein Verband entstünde, der sich, jenseits von Sport, Freizeit oder Tourismus, um die verkehrspolitische Dimension des Fahrrades kümmern würde. Verbunden damit war eine Hoffnung auf gesellschaftliche Veränderungen: Die Dominanz des Autos zurückdrängen, unsere Städte (wieder) menschengerechter machen, Fußgänger und Radfahrer als gleichwertige Teilnehmer am Verkehrsgeschehen anerkennen – und ihnen natürlich den dafür angemessenen Raum zugestehen.

An dieser Hoffnung hat sich für mich bis heute nichts geändert. Doch trotz wachsender Bedeutung des Radverkehrs scheinen mir die gesellschaftlichen Veränderungen, die einen grundlegenden Wandel in der Verkehrspolitik vorantreiben

könnten, noch in weiter Ferne zu liegen. Und damit komme ich zu Norbert Sanden, dem Geschäftsführer des ADFC-Landesverbandes Hessen. Norbert hat sich Gedanken gemacht über das Politische in unserer Arbeit, über die Gründe und Hintergründe unserer zögerlichen Erfolge, unseren Kampf mit der Verwaltung – statt mit der Politik. Denn dort sieht er unsere Adressaten für einen grundlegenden Wandel in der Verkehrspolitik, nicht in den Amtsstuben in Frankfurt oder anderswo. „Den ADFC scheint nicht gerade die Frage anzutreiben, welche gesellschaftlichen Voraussetzungen eigentlich notwendig wären, um die Forderungen unseres Verkehrspolitischen Programms umsetzbar zu machen.“ Norberts lesenswerter Beitrag beginnt auf Seite 22.

Für die, die auf ernsthafte verkehrspolitische Veränderungen

nicht mehr länger warten wollen, hat ein englischer Hersteller jetzt einen Schweinwerfer entwickelt, der ein grünlich schimmerndes Fahrradpiktogramm auf die Straße zaubert. Wenige Meter vor dem Vorderrad ist nun immer ein Radweg vorhanden, auf allen Straßen ist er dabei. Der Hersteller wirbt mit nichts weniger als einem „changing the rules of the road“, die Regeln auf der Straße zu ändern. Ich bin kein Freund von Produktwerbung, weiß auch, dass solche Scheinwerfer nicht unseren Regularien entsprechen, aber in diesem Falle konnte ich meine Vorbehalte überwinden – werden hier doch Träume wahr und Hoffnungen (nahezu) erfüllt. Radverkehr ist nun da, wo ich fahre. Das sollten gesellschaftliche Veränderungen doch erreichen.

Passt auf euch auf, auf allen (Rad-) Wegen im neuen Jahr.

Peter für das Redaktionsteam



Vorstand:

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

Schatzmeister: Helmut Lingat

ADFC Frankfurt am Main e.V. und Infoladen:

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

Öffnungszeiten:

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

Kontoverbindung:

Frankfurter Volksbank
Kto.-Nr. 77 111 948
BLZ 501 900 00
IBAN
DE69 5019 0000 0077 1119 48
BIC (SWIFT-CODE)
FFVBDEFF

Kontakte Arbeitsgruppen

Redaktion FRANKFURT *aktuell*:

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

AG Kartographie & GPS:

Wolfgang Preisung
karten@adfc-frankfurt.de

AG Technik: Ralf Paul
technik@adfc-frankfurt.de

AG Touren: Johannes Wagner,
Michael Bunkenburg
touren@adfc-frankfurt.de

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

AG KlauNix: Alfred Linder
klaunix@adfc-frankfurt.de

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

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

AG Radlerfest: Wehrhart Otto
wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de

AG Radreisemarkt: Sigrid Hubert
radreisemarkt@adfc-frankfurt.de

Infoladengruppe: Gisela Schill
infoladen@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen:

Nord: Sigrid Hubert
Nordwest: Petra Honermann
West: Klaus Konrad

E-Mail, Telefon, Fax

Ingolf Biehuse

ingolf.biehuse@adfc-frankfurt.de
☎ 069/46 65 47

Michael Bunkenburg

michael.bunkenburg@adfc-frankfurt.de
☎ 069/52 52 61

Bertram Giebeler

bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de
☎ 069/59 11 97

Uwe Hofacker

uwe.hofacker@adfc-frankfurt.de
☎ 069/57 00 97 18

Petra Honermann

☎ 069/51 68 26

Sigrid Hubert

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

Klaus Konrad

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

Alfred Linder

alfred.linder@adfc-frankfurt.de
☎ 0176/29 37 87 14

Helmut Lingat

helmut.lingat@adfc-frankfurt.de
☎ 069/37 00 23 02
Fax 03222/34 90 126
Mobil 0171/47 07 629

Peter Mertens

peter.mertens@adfc-frankfurt.de
☎ 0 61 02/73 39 71

Wehrhart Otto

wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de
☎ 0 69/95 05 61 29

Ralf Paul ☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
☎ 0 61 92/9 517 617

Peter Sauer

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

Egon Schewitz

egon.schewitz@adfc-frankfurt.de
☎ 069/200 45

Gisela Schill ☎ 069/670 11 14

Johannes Wagner

johannes.wagner@adfc-frankfurt.de
☎ 069/47 77 27

Anne Wehr

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

Eckehard Wolf

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



Mitglieder des Teams der Stiftungsprofessur Mobilitätsforschung an der Goethe-Universität, v.l.n.r.: Thomas Klinger, Annika Busch-Geertsema, Jakob Hebsaker, Hannah Müggenburg, Sören Groth, Prof. Dr. Martin Lanzendorf, Andrea Wolf-Dieckmann, Mathias Wilde.

Foto: Institut

Kluge Köpfe per Pedale

Mobilität ist global ein Grundbedürfnis des Menschen. Produkte und Dienstleistungen zur Sicherstellung der Mobilität machen einen erheblichen Prozentsatz der volkswirtschaftlichen Leistung der meisten Länder der Welt aus. Das jeweilige Mobilitätsverhalten einer Bevölkerung hat erhebliche Auswirkungen auf Ökonomie, Ökologie und Gesundheit.

Gemessen an der Bedeutung des Themas Mobilität für den Alltag der Menschen ist die Dichte von akademischen Forschungs- und Lehranstalten in Deutschland dazu nicht allzu groß. Hier in Frankfurt gibt es aber immerhin drei Institute, die sich im Rahmen des generellen Themas Mobilität auch mit dem Radverkehr befassen, und das in zunehmendem Umfang:

Ort der Fahrradwissenschaften 1: Die Universität

An der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität, mit 45.000 Studenten mittlerweile drittgrößte Universität Deutschlands, gibt es die Stiftungsprofessur Mobilitätsforschung am Institut für Humangeografie auf dem Campus Westend.

Kopf des Teams dieser Professur ist Professor Dr. Martin Lanzendorf. Das Team der Stiftungsprofessur (gefördert u. a. durch den RMV) hat 14 Mitarbeiter.

Das hauptsächliche Sujet der Forschung an diesem Institut ist das breite Themenspektrum urbaner Mobilität, und das global. Da das Fahrrad weltweit an Bedeutung gewinnt – London, Paris, New York sind nur drei von vielen Metropolen mit rasant wachsendem Radverkehr – spiegelt sich dies auch in der Publikationenliste des Instituts wieder. Ein weiterer besonderer Schwerpunkt ist die Elektromobilität, insbesondere die auf zwei Rädern.

Hier die Essentials eines kurzen Interviews von Bertram Giebeler mit Martin Lanzendorf:

?? Können Sie uns einige Seminar- und Projektthemen aus letzter Zeit mit Schwerpunkt Radverkehr nennen?

!! Es gab innerhalb des Projekts „Nachhaltiges Hessen“ Untersuchungen zum Radverkehr; der Fahrradboom in deutschen Großstädten 2008 bis 2013 war Gegenstand einer Untersuchung; es gab und gibt Bachelor – Projektseminare zum Thema alltägliche Mobilität

Frankfurt hat eine kleine aber interessante und kommunikationsstarke akademische Community zum Thema Mobilität und Radfahren.

Drei Porträts.

und Fahrrad; es gab eine Masterarbeit zur Radverkehrspolitik hessischer Städte; es gab eine Dissertation zum Thema Zukunft des Pedelecs.

?? Mit welchen außeruniversitären Akteuren arbeiten Sie zu diesem Thema zusammen?

!! Natürlich mit dem ADFC, aber auch mit dem VCD. Hier in Frankfurt mit dem Radfahrbüro und dem Verkehrsdezernat, aber auch mit dem hessischem Wirtschafts- und Verkehrsministerium, dem Regionalverband FrankfurtRheinMain und der Leitstelle Elektromobilität in Offenbach.

?? Ist Ihnen bekannt, inwieweit Ihre Studenten später professio-

nell mit dem Radverkehr zu tun haben?

!! Ich weiß von einem unserer Studenten, der in München kommunal verkehrspolitisch professionell tätig ist und mit Radverkehr zu tun hat. Einer unserer Doktoranden hat sich in der Mobilitätsberatung selbständig gemacht und arbeitet auch im Pedelec-Vertrieb. Last not least: der Assistent im Frankfurter Verkehrsdezernat, den Sie auch kennen, hat bei uns studiert.

?? Wird aus Ihrer Sicht die Bedeutung des Radverkehrs im urbanen Verkehrsmix zunehmen?

!! Mit Sicherheit.

?? Wenn ja, wird sich das auch in Ihrem Lehr- und Forschungsprogramm niederschlagen?

!! Das Thema wird an Bedeutung und Dynamik gewinnen, auch und gerade in Richtung Intermodalität.

?? Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit dem ADFC?

!! Bisher sehr gut. Mit dem hessischen ADFC-Landesverband gab es ja schon ein Kooperationsprojekt. Für praxisnahe Projekte und für Abschlussarbeiten sind der ADFC und seine Experten gefragte Gesprächspartner.

Bertram Giebeler



Hier wird fleißig geradelt, bei jedem Wetter: Fahrradabstellplatz vor dem PEG-Gebäude auf dem Campus Westend, in dem auch Prof. Martin Lanzendorf und sein Team arbeiten.

Foto: Bertram Giebler

Ort der Fahrradwissenschaften 2: Die Fachhochschule

An der Fachhochschule Frankfurt am Nibelungenplatz, neudeutsch „University of Applied Sciences“ genannt, leitet Professorin Dr. Petra Schäfer am Fachbereich 1 (Architektur – Bauingenieurwesen – Geomatik) die „Fachgruppe neue Mobilität“. Zur „neuen Mobilität“ gehört auch das Radfahren und zwar von Semester zu Semester in immer stärkerem Ausmaß. Petra Schäfer ist seit September 2007 Professorin für Verkehrsplanung und öffentlichen Verkehr an der FH. Im Rahmen ihrer Lehrtätigkeit hält sie Grundlagen-Vorlesungen zum Verkehrswesen und spezielle Vorlesungen zur Verkehrsplanung in Ballungsgebieten. Die Seminar- und Projekthemen sind oft sehr praxis- und umsetzungsnah – „applied sciences“ at their best.

Hier die Essentials eines kurzen Interviews von Eckehard Wolf mit Petra Schäfer:

?? Wie viele Lehrende und Lernende umfasst die Fachgruppe Neue Mobilität?

!! Die Fachgruppe besteht aus drei Professorinnen und Professoren, sechs wissenschaftlichen Mit-

arbeitern und einigen studentischen Hilfskräften. In unseren Studiengängen sind zur Zeit ca. 80 Studierende. Die Fachgruppe betreut ca. 15-20 Masterarbeiten.

?? Welches sind die Arbeitsschwerpunkte der Fachgruppe?

!! Elektromobilität ist das wesentliche Forschungsfeld der Fachgruppe, im Hinblick auf die Energiewende ein wichtiger Zukunftsmarkt. Hier werden im Rahmen der sozialwissenschaftlichen Begleitforschung Bedarfsanalysen zur Nutzerakzeptanz durchgeführt, Mobilitätsbedürfnisse erfasst, sowie die Integration der Elektromobilität in die Verkehrs- und Stadtplanung untersucht. Weitere Schwerpunkte liegen im Wirtschaftsverkehr, im Veranstaltungsverkehr und im ruhenden Verkehr.

?? Welche Bedeutung hat für Sie der Radverkehr im urbanen Verkehrsmix?

!! Das Fahrrad hat sich im Bewusstsein der Menschen als wichtiges Verkehrsmittel verankert. Diese Entwicklung wird anhalten und ist bedeutender als die reine Erhöhung des Modal-Split Anteils des Radverkehrs. Unterstützt wird dies durch neue technische Entwicklungen wie z. B. E-Bikes und



Die Chefin der Mobilitätsforschung an der Fachhochschule, praxis- und umsetzungsnah: Prof. Dr. Petra Schäfer ist neben ihren Forschungs- und Lehrverpflichtungen stadtweit überall dabei, wo es um nachhaltige Mobilität geht.

Foto: FH

Pedelecs. Dies bringt Reichweiten-erhöhung und neue Möglichkeiten des Lastentransports. Bedeutend ist die intermodale Verknüpfung der Verkehrsarten. Hierbei ist der Radverkehr eine gleichberechtigte Verkehrsart neben dem motorisierten Individualverkehr und dem ÖPNV. Im Rahmen unserer Lehrtä-

tigkeit wird der Radverkehr entsprechend behandelt und die Bedeutung eines Miteinanders betont.

?? Können Sie uns einige Seminar- und Projektthemen zum Thema Radverkehr aufzeigen?

!! Es gab diverse Seminare und Projekte generell zum Thema Elektromobilität, Mobilitäts- und E-Stationen, in denen dann auch das Pedelec bzw. E-Bike die ihm gebührende Rolle spielte. Eine Master-Thesis aus dem Sommersemester 2014 trug den Titel: „Analyse des Zwei-Richtungs-Radverkehrs auf Radwegen in Frankfurt am Main“.

?? Mit welchen außeruniversitären Partnern arbeiten Sie zusammen?

!! Zum Beispiel mit dem HOLM (House of Logistics and Mobility), der ivm (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain), mit diversen Akteuren in der hessischen Landesregierung, mit Fraport, mit den Bundesministerien für Umwelt, Verkehr und Wirtschaft/Technologie.

?: Sind Ihre Studenten später im Bereich Radverkehr tätig?

!! Viele Abgänger arbeiten in den einschlägigen Planungsbüros, es ist aber nicht bekannt, in wie weit sie spezifisch zum Thema Radverkehr arbeiten.

?? Wie beurteilen Sie Ihr Verhältnis zum ADFC?

!! Sehr gut! Konstruktiv, wenig polemisch und sehr angenehm (Das können wir bestätigen – Anmerkung des ADFC).

Eckehard Wolf

Ort der Fahrradwissenschaften 3: Institut für sozial- ökologische Forschung

Das in Bockenheim beheimatete und von Dr. Thomas Jahn geleitete freie Forschungsinstitut „ISOE“ besteht seit 25 Jahren. „Mobilität und urbane Räume“ ist einer von sechs Forschungsschwerpunkten. Im Rahmen dieses Forschungsthemas spielt das Fahrrad eine wachsende Rolle. Dr. Jutta Deffner und Dr. Konrad Götz sind auch in Frankfurt gefragte Referenten und Mitdiskutanten bei Fachforen, etwa auf der Veranstaltungsreihe des Verkehrsdezernats im Frühjahr und Sommer 2014 zum Thema Zukunft der urbanen Mobilität. *Frankfurt aktuell* hat mit Dr. Jutta Deffner über die Arbeit des ISOE gesprochen. Das Interview geben wir auf den folgenden Seiten wider. ➤➤

Versteckt hinter den stattlichen Fassaden der Hamburger Allee befindet sich das ISOE (siehe Kasten), wo wir uns mit Frau Dr. Deffner zu einem Gespräch über Fahrradfahren und nachhaltige Verkehrspolitik treffen.

?? Frau Dr. Deffner, als ADFC interessiert uns natürlich, wie Sie heute zur Arbeit gekommen sind – etwa per Rad?

!! Ja klar, ich komme fast immer mit dem Rad. Und auch sonst bin ich eine aktive Radfahrerin. In meinem Team kommen vier von den fünf Kollegen per Fahrrad.

?? Sie arbeiten hier am Institut für sozial-ökologische Forschung im Forschungsschwerpunkt „Mobilität und urbane Räume“. Das hört sich ziemlich abstrakt und weitläufig an. Was hat das ISOE und Ihre Arbeit mit Fahrrädern und Radfahren zu tun?

!! In unserer Arbeit befassen wir uns mit nachhaltiger Mobilität und Verkehr. Darin spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle. Wir fördern den Wissensaufbau rund um den Radverkehr und untersuchen, was Fahrradfahren nützlich und angenehm macht. Daneben beschäftigen wir uns auch mit anderen nachhaltigen Verkehrsmitteln und vor allem deren Verknüpfung miteinander. Dabei gehen wir vom Konzept der Wahlfreiheit aus – der *Multi-optionalität*. Vor allem im städtischen Umfeld müssen Verkehrsteilnehmende ohne große Probleme zwischen Fahrrad, stationärem und flexiblem Carsharing, Öffentlichem Verkehr, dem Privatauto und, ganz wichtig, dem *zu Fuß gehen* wählen können.

Ein wichtiger Teil unserer Arbeit dreht sich um die Nutzer der einzelnen Verkehrsmittel. Das ist die sozialwissenschaftliche Komponente unserer Arbeit – wie kommen die Verkehrsteilnehmer zurecht mit der Verkehrsinfrastruktur? Hier spielen Sicherheit, Komfort, Erreichbarkeit und Geschwindigkeit eine große Rolle. Wir geben Empfehlungen, wie die städtische Umgebung dazu angepasst werden kann.

?? Sie haben vor kurzem ein größeres Projekt der EU über Radverkehrsförderung in 11 mittel- und osteuropäischen Ländern abgeschlossen. Worum ging es da?

!! Um es gleich vorweg zu sagen: Es ging dabei um mehr als Radwege-



Mobilität ist auch Kommunikation und Emotionalität

Ein Gespräch mit Dr. Jutta Deffner vom Frankfurter Institut für sozial-ökologische Forschung

Foto: Peter Sauer

bau, es ging vielmehr darum, Fachleute auszubilden. Die Ausgangslage in den einzelnen Ländern ist sehr unterschiedlich. In den baltischen Ländern und Ungarn ist man viel weiter als zum Beispiel in Rumänien oder Bulgarien. In manchen Ländern wird der Fahrradverkehr stark vernachlässigt, alle Aufmerksamkeit wendet sich dem wachsenden Autoverkehr zu. Wir haben ein Konzept umgesetzt, welche Lehrinhalte für die Ausbildung von Planern neben der konkreten Radwegeplanung wichtig sind.

Daran anschließend haben wir mit lokalen NGOs (Nicht-Regierungs-Organisationen) aus den 11 Ländern vier klimatisch und kulturell unterschiedliche Fahrrad-Vorzeige-Städte besucht: Zwolle in den Niederlanden, Bozen in Norditalien, Odense in Dänemark und Vesterås in Schweden. Wie haben sich diese mittelgroßen Städte auf den Fahrradverkehr eingestellt, welche Einrichtungen gibt es dort? Während dieser Aufenthalte wurden die Fachleute aus den NGO vor Ort geschult – nach dem Konzept *train the trainer*. Sie wurden dann in den jeweiligen Ländern aktiv: sie führten für Planer aus über 350 Kommunen Seminare durch und etab-

lierten nationale Arbeitskreise. Jetzt bereits sehen wir in einigen Ländern Fortschritte. In manchen dieser Länder jedoch ist der politische Wille zur Förderung des Radverkehrs nur schwach ausgeprägt.

?? Ein zentrales Thema in Ihrer Arbeit ist nachhaltige Mobilitätskultur. Sie plädieren dafür, die städtische Mobilität als Ganzes zu sehen und die verschiedenen Aspekte, Teilnehmer und Fortbewegungsmittel aufeinander abzustimmen und miteinander zu verknüpfen. Ist diese städtische Mobilitätskultur schon ein Teil der Verkehrsplanung hierzulande?

Mobilität als Ganzes sehen

!! Unser Ausgangspunkt ist, Mobilität als Ganzes zu sehen, in dem die Akteure frei wählen können, mit welchen Verkehrsmitteln sie effizient, umweltfreundlich und komfortabel ihre Ziele erreichen. Dabei spielt die Verknüpfung der Verkehrsmittel eine große Rolle. Für den Radverkehr zum Beispiel sind das die Möglichkeiten, Fahrräder in der Bahn mitzunehmen und sie komfortabel bei Carsharing-Stationen, an Bahnhöfen oder in der

Stadt während Erledigungen abstellen zu können. Ein weiterer wichtiger Punkt ist es, beim Planen, Bauen von Infrastruktur oder durch die Gegebenheiten der Stadtgestalt oder auch den politischen Entscheidungsprozessen kulturell-symbolische Wirkungen und die Bedeutung von Kommunikation mit zu berücksichtigen.

Dies bei verkehrspolitischen Prozessen zu bedenken, nennen wir das *Konzept nachhaltiger Mobilitätskultur*. Viele Städte erkennen die Notwendigkeit dieser Herangehensweise an, doch in der Praxis mangelt es dann oft an finanziellen und personellen Kapazitäten.

?? Sie unterscheiden bei Fahrradfahrenden und Fußgängern mehrere Zielgruppen, jede mit ihrer eigenen spezifischen Kommunikation.

!! Jede Zielgruppe sollte spezifisch angesprochen werden. Aber auch im Verkehrsgeschehen heißt Kommunikation vor allem „sichtbar machen“. Das beginnt im Verkehr oft mit Blickkontakten, um zu erfahren, was andere Verkehrsteilnehmende vorhaben. Kommunikation ist, die Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsteilnehmenden zu erkennen und den anderen zu vermitteln – direkt im Verkehr oder über Planung und Verkehrsinfrastruktur.

Kommunikation heißt auch „sichtbar machen“

Kommunikation ist aber auch, deutliche Signale auszusenden: Je mehr Radfahrer auf der Straße unterwegs sind, je sichtbarer der Radverkehr ist, desto stärker wird dieser als Teil des Verkehrs empfunden. Damit wächst die Akzeptanz des Radverkehrs auch bei anderen Verkehrsteilnehmern.

?? In den letzten Jahren ist der Radverkehr nicht nur gewachsen, sondern er ist sich auch seiner Bedeutung als Verkehrsträger bewusst geworden. Fahrradfahrer haben ihren Status als „silenced group“, als nicht zählende Verkehrsteilnehmer, verlassen. Worauf führen Sie das zurück?

!! Es gibt einen gesellschaftlichen Wandel, Einstellungen zu Verkehrsmitteln ändern sich – und zusätzlich gibt es jüngere Gruppen, für die das Auto weniger Statussymbol ist, es gibt ökonomische Gegebenheiten, die in diesen Grup-

pen auch zu weniger Autobesitz führen. Die Ausbildung von Planern hat sich verbessert, es sind nun mehr Leute in der Praxis tätig, die auch an Radfahrende und Fußgänger denken. Trotzdem wird es noch eine Weile dauern, bis sich dieser Wandel konkret in der Praxis wiederfindet. Wir sehen jedoch deutlich, dass es in der Politik Veränderungen gibt. Die CDU heute denkt anders über diese Themen als noch vor 20 Jahren. Aber auch Radfahrer werden sich bewusst, dass sie Einfluss von unten nehmen können – es ist auch eine „bottom-up“-Bewegung entstanden.

Allerdings weichen die Entwicklungen auf dem Lande deutlich von denen in einer urbanen Umgebung ab. Die Rolle der einzelnen Verkehrsmittel sieht hier ganz anders aus als in der Stadt.

Der Hauptbahnhof ist fahrradfeindlich

?? Sie haben im Juli dieses Jahres zusammen mit Ihrem Kollegen an einem Expertenworkshop zur Mobilitätsstrategie Frankfurt 2030 teilgenommen. Welche Empfehlungen haben Sie dabei abgegeben?

!! Der Radverkehr war bei diesem Treffen nicht das Hauptthema, es ging natürlich auch um andere nachhaltige Verkehrsträger, wie Fußgängerverkehr, Carsharing und andere.

Ein wichtiges Thema ist für uns immer wieder der Hauptbahnhof und seine direkte Umgebung, die sehr fahrradunfreundlich, geradezu fahrradfeindlich ist. Dabei sollte der Bahnhof doch das Tor zur Stadt sein, das ankommende Reisende willkommen heißt. Da ist noch viel zu tun. Hier müsste sich die Deutsche Bahn stärker engagieren, ohne die als Besitzerin der Liegenschaften nichts geht.

Ein anderes Thema war, zu einer Vision zu gelangen, in der vor allem für den Radverkehr und zu Fuß gehende das Verkehrsnetz weniger lückenhaft ist als heute. Doch auch der ÖPNV und sogar der Autoverkehr haben unter dem Resultat einer jahrelang nicht konsequent betriebenen Verkehrspolitik zu leiden. Mit unserem Konzept einer nachhaltigen Mobilitätskultur haben wir eine integrierte Strategie vorgeschlagen, die alle Verkehrsmittel einschließt und die mit einer detaillierten Planung Wirkung zeigt. Sehr wichtig ist natürlich, dass die Pla-

nungs- und Verkehrsdezernate eng zusammen arbeiten. Das ist nicht so einfach, wie es scheint. Zwischen der Planung und der Realisierung von Bauvorhaben besteht oftmals eine große Zeitspanne, so dass heute Planungen umgesetzt werden, die einem früheren Zeitgeist entsprechen. Schließlich geht es auch darum, wie der PKW-Verkehr in sensiblen Bereichen weniger dominant gestaltet und gleichzeitig die Sichtbarkeit der langsameren Verkehrsteilnehmer erhöht werden kann. Wir sehen in den Ämtern auch Erfolge. Nicht nur die Grünen, auch die CDU sieht, dass man mit einer guten integrierten Planung vieles verbessern kann.

?? Als Einwohnerin, aber auch als Forscherin – wie schätzen Sie die bestehenden Einrichtungen für den Fahrradverkehr in Frankfurt ein? Was ist gut und was fehlt?

!! Im Vergleich zum Jahre 2005, als ich nach Frankfurt gezogen bin, ist viel passiert. Doch das Risiko besteht, dass die Verkehrspolitik nur die „low hanging fruits“, die leicht zu realisierenden Maßnahmen, geerntet hat. Jetzt kommt der mühsamere Teil. Was den Radverkehr betrifft, vermisste ich vor allem eine klare und eindeutige Ausschilderung für Fahrradwege in der Stadt. Verbessert werden sollten auch die Möglichkeiten, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen. Hier

Für den Radverkehr fehlt eine klare Ausschilderung

müssten über die Mobilitätsstrategie der Stadt die Arbeitsgeber viel stärker einbezogen werden. Sie könnten Abstellplätze zur Verfügung stellen sowie Möglichkeiten, nasse Kleidung aufzuhängen etc. Das würde dann im Gegenzug den Bedarf der Firmen an Parkplätzen mindern.

?? Eines ihrer Arbeitsgebiete ist die Verkehrspolitik auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene. Wo sollte der ADFC Ihres Erachtens in den kommenden Jahren die verkehrspolitischen Akzente setzen?

!! Der ADFC sollte sich mit den anderen Verkehrsmitteln auseinander setzen, um den Platz des Fahrrades im Verkehr sichtbarer zu machen. Für mich ist zum Beispiel das schlechte Verhältnis zwischen Radfahrern und Fußgängern unbegreiflich. Da müsste sich etwas ändern.



Jutta Deffner leitet am ISOE den Forschungsschwerpunkt Mobilität und Urbane Räume. Sie hat über Stile nicht-motorisierter Mobilität von Stadtbewohnern an der TU Dortmund promoviert. Jutta Deffner hat an der Universität Kaiserslautern Raum- und Umwelplanung studiert und ist ausgebildete Bauzeichnerin. Sie wohnt im Gallus und fährt mit dem Rad zur Arbeit.

Foto: ISOE

Daneben sollte der ADFC zu einer umfassenden „Mobilitätsbildung“ beitragen. Zusätzlich sollten auch Radfahrer sich an die Verkehrsregeln halten – und diese kennen. Außerdem könnte man beim ADFC über die Potenziale von Lastenrädern nachdenken. Beim zunehmenden Platz- und Parkplatzmangel in den Innenstädten wird dies weiterhin an Bedeutung gewinnen, nicht nur als Kurierdienst.

?? Für die Umsetzung seiner verkehrspolitischen Ziele ist der ADFC abhängig von der Zusammenarbeit mit Planungs-, Bau- und Verkehrsbehörden. Haben Sie hier bestimmte Empfehlungen, wie der ADFC effektiv ans Ziel kommt?

!! Es gibt im Grunde sowohl bei den Behörden als auch bei der Politik ein offenes Ohr für die Bedürfnisse des Radverkehrs. Leider arbeiten in Behörden einzelne Abteilungen, oft nebeneinander her und reden wenig miteinander, stim-

men sich kaum aufeinander ab. Hier kann man von Zürich lernen. Dort ist eine ämterübergreifende Planung Realität geworden.

Die Politik will es allen recht machen, will alle bedienen. Da muss man durch gute, seriöse und wenig tendenziöse Kommunikation seinen Anliegen Gehör verschaffen und kann so schon auf der Prioritätenliste nach vorn gelangen.

?? Ein letztes Wort vielleicht?

!! Mobilität hört sich so technisch an, aber es ist ein gesellschaftliches Bedürfnis, mobil zu sein. Es geht also nicht nur um Fahrzeuge und Technik – sondern darum, welche symbolischen Werte wir damit verbinden und welche Gefühle. Mobilität hat also sehr viel mit Kommunikation und Emotionen zu tun.

?? Wir danken Ihnen für das Gespräch.

Mit Dr. Jutta Deffner sprachen Paul van de Wiel und Peter Sauer

Institut für sozial-ökologische Forschung

Das ISOE in Frankfurt gehört zu den führenden, unabhängigen Instituten der Nachhaltigkeitsforschung. Seit 25 Jahren entwickelt das Institut wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen und zukunftsfähige Konzepte für Politik, Zivilgesellschaft und Wirtschaft – regional, national und international. Derzeit arbeiten 50 Mitarbeiter/-innen am ISOE, davon 36 Wissenschaftler/-innen. Das Institut finanziert sich durch öffentliche Fördermittel (u. a. vom Land Hessen) und durch Aufträge.

Forschungsschwerpunkte

Wasserressourcen und Landnutzung; Wasserinfrastruktur und Risikoanalysen; Energie und Klimaschutz im Alltag; Mobilität und urbane Räume; Bevölkerungsent-

wicklung und Versorgung; Transdisziplinäre Methoden und Konzepte.

Arbeitsweisen des ISOE

Theoretische Grundlage des ISOE ist die soziale Ökologie, die neben technischen Gesichtspunkten auch die Durchführbarkeit von nachhaltigen Lösungen bei komplexen Problemen für Mensch und Umwelt berücksichtigt. Ausgangspunkt ist das Integrieren von Akteuren und deren Wissen für praxisnahe und zukunftsfähige Konzepte, damit diese besser angenommen und umgesetzt werden können. Nur Veränderung ist der Korridor zu möglichen und wünschenswerten Neuentwicklungen.

Weitere Infos: www.iso.de

Viel Lärm um nichts

Die Aufregung über den Umbau der nördlichen Eschersheimer Landstraße ist überflüssig

Was kommt da nur wieder für ein Horrorszenario auf das Autopendervolk und die braven Eschersheimer zu: Staus bis in den Vordertanus und Schleichverkehr in jeder benachbarten Seitenstraße! Warum? Weil die Eschersheimer Landstraße auf dem nördlichen Teilstück zwischen Weißer Stein und Hängelstraße umgestaltet werden und der Autoverkehr nur noch auf der linken Fahrspur rollen soll.

Wer die jetzige Situation kennt, reibt sich verwundert die Augen. Warum das ganze Bohei? Der rollende Autoverkehr findet doch jetzt schon nur auf der linken Spur statt. Rechts wird fast überall geparkt, legal und illegal. Wer auf den wenigen hundert Metern, auf denen die rechte Fahrspur frei ist,

dort fährt, muss sich dann mühsam wieder einfädeln.

Wirklich unangenehm ist die derzeitige Situation eigentlich in erster Linie für Radfahrer, und zwar für diejenigen, die sich nicht angstfrei ohne Regelung in den Mischverkehr auf der Straße stürzen können. Es gibt derzeit weder einen Radweg noch einen Radstreifen noch einen Schutzstreifen.

Die künftigen Planungen sehen eine abschnittsweise Verbreiterung der Bürgersteige, eine Neuordnung des Parkraums unter Beibehaltung der Zahl der legalen Parkplätze und vor allem die Markierung eines Schutzstreifens für den Radverkehr vor. Radfahrer gewinnen dadurch einen rechtlichen Schutzraum. Der Schutzstreifen – gestrichelte Markierung – bedeu-

tet, dass der Radfahrer darauf fahren darf, der Autofahrer ihn unter Einhaltung des Mindestabstands von 1,50 Metern überholen kann, aber dass der Autofahrer im Bedarfsfall auch auf dem Schutzstreifen fahren darf – wenn gerade kein Radfahrer fährt. (Im Unterschied dazu ist der Radstreifen mit durchgezogener Linie für Autos tabu – oder sollte dies wenigstens sein).

Im Detail führen die Planungen in ihrer konkreten Ausprägung aber auch zu kritischen Situationen für den Radverkehr. Die Kombination von Fußwegverbreiterung, Parkplatzpositionierung und Schutzstreifen führt insbesondere im Bereich der Haltestelle Lindenbaum zu massiven Engstellen. (Siehe dazu den Beitrag unten). Das hätten wir gern anders gemacht.

Das Verkehrsdezernat befürchtete offenbar den geballten Zorn motorisierter Eschersheimer Bürger. Auf der Ortsbeiratsitzung Anfang Dezember fiel dieser dann gar nicht so krass aus, im Gegenteil, es meldeten sich auch genauso viele Radfahrer zu Wort. Als Konzession an die Ortsbeirats-Mehrheit soll eine „Testphase“ vorgeschaltet werden, um zu prüfen, ob die einspurige Autoverkehrsführung überhaupt funktioniert. In der Sache ist dies eigentlich unnötig, denn einspurigen Autoverkehr gibt es schon längst. Wir hätten es besser gefunden, durch restriktivere Parkplatzregelung dem Radverkehr auch in Engstellen genug Platz zu geben.

Warten wir nun die „Testphase“ ab. *Bertram Giebeler*



Falsch, verschüchtert und lebensgefährlich: Die Radfahrerin hält den Schutzstreifen für eine KFZ-Spur und fährt deshalb auf dem Sicherheitstrennstreifen. Ein Piktogramm auf dem Schutzstreifen fehlt.



Richtig, souverän und sicher: Die Radfahrerin nutzt den Schutzraum des Schutzstreifens. Hier tut sie das auch ohne Piktogramm. Mit Piktogramm weiß auch jeder Autofahrer, dass sie das darf.

Fotos: Elke Schulz

Warum Piktogramme wichtig sind: Beispiel Eckenheimer Landstraße

Auf der Eckenheimer Landstraße nördlich des Alleenrings nähern sich die Umbaumaßnahmen der U5-Haltestellen ihrem Ende. Im Zuge dieser Bauarbeiten wurde auch die Radverkehrsführung an einigen wenigen Stellen geändert, u. a. auch rund um die Haltestelle Hauptfriedhof. Der Radverkehr wird auf die Fahrbahn genommen und in einem Schutzstreifen (gestrichelte Linie) geführt. Direkt an der Haltestelle wird es dadurch für Autofahrer

eng, einen Radfahrer regelkonform zu überholen. Mit Geschick geht das für normal breite PKW, aber eigentlich ist es dann sicherer, die wenigen Meter einfach hinter dem Radfahrer zu bleiben.

Dies ist übrigens ein Vorschmack auf die künftige Situation an der Eschersheimer Landstraße im Bereich der Haltestelle Lindenbaum, nur dort auf wesentlich längerer Strecke – siehe Beitrag oben.

In solchen Engstellen ist eine

unmissverständliche Markierung, auch mit Piktogrammen, unbedingt wichtig. Die beiden Bilder oben zeigen, was für Missverständnisse sonst auftreten können. Es muss Rad- und Autofahrern intuitiv klar sein, dass Radfahrer ihren Platz auf der Fahrbahn innerhalb des Schutzstreifens haben. Der Autofahrer muss hinter dem Radfahrer warten, wenn er sich beim Überholen unsicher ist oder wenn er ein breites Fahrzeugs fährt. Der schmale Sicher-

heitstrennstreifen dient zum Schutz des Radfahrers vor sich öffnenden Autotüren und sollte auf keinen Fall befahren werden.

Wir haben übrigens die Piktogramme Mitte Dezember beim Straßenverkehrsamt dringend angemahnt, weil ihr Fehlen ein erstes Sicherheitsproblem ist. Das Radfahrbüro sieht das genau so. Es ist zu hoffen, dass sie bei Erscheinen dieser Ausgabe aufgebracht worden sind.

Bertram Giebeler

TERMINE

Do.	22.01.	N	Radlertreff im Norden
Fr.	30.01.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	02.02.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	02.02.	F	Foto-AG
Mi.	04.02.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Di.	10.02.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Mi.	18.02.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	19.02.	N	Radlertreff im Norden
Mo.	23.02.	VS	Vorstandssitzung
Do.	26.02.	M	Mitgliederversammlung ADFC Frankfurt Saalbau Bornheim
Fr.	27.02.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	02.03.	F	Foto-AG
Mi.	04.03.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Di.	10.03.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe West
Mo.	16.03.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	18.03.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	19.03.	N	Radlertreff im Norden
So.	22.03.	RRM	RadReiseMarkt, Saalbau Bornheim
Fr.	27.03.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest

TREFFPUNKTE

F	19.30	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
G	19.00	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
M		Saalbau Bornheim, Arnsburger Straße 24 U4/Bus 32 „Höhenstraße“
N		Tower-Café an der Nidda Näheres unter gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00	Treffpunkt zu erfragen über Alfred Linder, Telefon 0176-29378714
R	19.00	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 Auskunft unter Telefon 069-46 59 06
RRM		Saalbau Bornheim, Arnsburger Straße 24 U4/Bus 32 „Höhenstraße“
V	19.30	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
VS	19.00	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
W	19.00	Zum Bären, Höchster Schlossplatz 8 S1, S2 „F-Höchst“, Straba 11 „Bolongaropalast“

REPARATUR-WORKSHOPS

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

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
07.02.	Martin Schnabel	33 08 75 41
14.02.	Fortgeschrittenenkurs, 11–16 h *	siehe unten
28.02.	Paul Ruhnau	61 76 70
07.03.	Grundkurs, 11–16 h *	siehe unten

* Nur mit Anmeldung: michael.genthner@adfc-frankfurt.de

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

ERSATZRAD



Auch für Radfahrer von Bedeutung: die niederländische Straße, in der Alkoholverbot besteht, liegt in Enkhuizen. Auf allen anderen Straßen in den Niederlanden, wo dieses Schild nicht steht ...

Foto: Christian Martens

VORTRAGSREIHE IM WINTER

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

Dienstag, 20. Januar 2015, 19.30 Uhr

Ab in die Toscana

Rainer Schweickert

Dienstag, 10. Februar 2015, 19.30 Uhr

Alpe-Adria-Radweg

Rainer Griga

Dienstag, 10. März 2015, 19.30 Uhr

Den Po hinab: Kultur zwischen Bergen und Meer

Hans Dietmar Jäger

FLÜCHTLINGSHILFE

Seit Sommer letzten Jahres betreut Matthias Beffert im Rahmen des Socius-Programms des Evangelischen Regionalverbandes Frankfurt ehrenamtlich einen Flüchtling aus Eritrea.

Infos: www.frankfurt-evangelisch.de/socius.html

Der junge Eritreer ist 17 Jahre alt und wünscht sich sehnlichst ein Fahrrad, um auch mal unabhängig von den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein zu können. In Matthias Befferts Bekanntenkreis gibt es leider keine geeigneten Räder und ein halbwegs gescheitertes Rad vom Flohmarkt ist für den Flüchtling unerschwinglich.

Jetzt hofft Beffert auf die Hilfe der ADFC-Mitglieder. Deshalb fragen wir: Wo steht ein Rad im Keller, das nicht mehr genutzt wird? Wer ist bereit, solch ein Fahrrad zu spenden? Bitte informiert entweder uns oder Matthias Beffert: m_beffert@hotmail.com. (Die Redaktion)



Alte Brücke, neues Jahr

Die Piktogramme auf der Fahrbahn sind auch im Regen deutlich zu erkennen, doch am zweiten Tag des Jahres ist noch nicht viel los auf den Radstreifen der Alten Brücke. Die direkte Verbindung zwischen *Hibbdebach* und *Dribbdebach* war bisher für viele Radfahrer/-innen eine furchteinflößende Strecke, die gerne gemieden oder regelwidrig auf dem Fußweg zurückgelegt wurde, um dem brandenden Autoverkehr zu entgehen. Diese Regelwidrigkeit muss man nun nicht mehr begehen. Doch wo lange Zeit Angst dominierte, scheint nun ein übergroßes Sicherheitsgefühl dazu zu verleiten, mit einem Regenschirm jonglierend durch die Innenstadt zu radeln. Als ADFC können wir dies nicht gut heißen, als Alltagsradler finden wir es einfach unpraktisch und geradezu lebensgefährlich, als Fotograf jedoch fällt uns das Wörtchen *pittoresk* dazu ein. (ps)



Foto: Peter Sauer



Foto: Bernhard Thomas

Gut: Radweg an der Mainkur

Im Osten der Stadt, hinter der Mainkur, wird der Radweg endlich saniert (Frankfurt aktuell 3/2014). Die löchrige Oberfläche wurde abgefräst, eine glatte Decke inzwischen aufgetragen. Der Weg in Richtung Hanau ist (wengigstens in diesem Abschnitt) ungehindert befahrbar.



Foto: Peter Sauer

Weniger gut: Treppen steigen

Jetzt steht sie da, die neue Treppe hinauf zur Main-Neckar-Brücke (Frankfurt aktuell 5/2014). Etwas weniger steil als das alte marode Bauwerk jenseits der Tramgleise, aber weit entfernt davon, eine komfortable, fahrradtaugliche Rampe zu sein. Schade. (ps)



Industriepark Höchst

Fast 25.000 Mitarbeiter am Standort, und immer mehr fahren mit dem Rad!

Einige davon sogar kampagnenmäßig, nämlich im Rahmen der ADFC-AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Aus den größten Betrieben dort – der Standort-Servicegesellschaft *infraserv*, *Sanofi Pharma*, *Bayer (Pflanzenschutz)*, *Cabot* und *Clariant (Spezialchemie)* und vielen anderen Betrieben hatten sich 221 Mitarbeiter an der Aktion beteiligt. Entscheidenden Anteil daran hat die Gruppe „Industriepark-Radler“, aus der Lothar Hornung den Kontakt zum ADFC Frankfurt hält.

Am 14. November war die Abschlussveranstaltung der Aktion. Das Engagement so vieler Kollegen war eine Würdigung wert: Verkehrsdezernent Stefan Majer, die Landtagsabgeordnete der Grünen, Karin

Müller, und Bertram Giebeler vom ADFC Frankfurt beglückwünschten die versammelten Aktionsteilnehmer bei ihrer Feier und betonten die Bedeutung dieses Beispiels für die Fahrradkultur in Frankfurt. Michael Christmann, Head of Occupational Health Sanofi, hob den gesundheitlichen Präventionseffekt des Radfahrens im Alltag hervor.

Zur Nachahmung empfohlen:

Beispiel „Industrieparkradler“

Die Radlergruppe „Industrieparkradler“ kümmert sich bei *infraserv* und den einzelnen Firmen am Standort um die Interessen der Radfahrer. Das Engagement der Mitarbeiter und der Industrieparkradler zahlt sich aus: Es gibt

Foto oben: Auf der Abschlussfeier von „Mit dem Rad zur Arbeit“ 2014: Viele der beteiligten Mitarbeiter und, mit der Hand am Rad, v. l.: Stefan Majer, Lothar Hornung, Karin Müller, Bertram Giebeler. Links neben Stefan Majer: Michael Christmann, Sanofi

Foto: Sanofi

natürlich noch viel zu tun, aber mittlerweile auch zahlreiche Beispiele guter Fahrrad-Infrastruktur auf dem und um das Gelände des Industrieparks. Trotz der peniblen Sicherheitsmaßnahmen, wie an einem Chemiestandort unvermeidlich, kommen die Mitarbeiter mit

dem Fahrrad ziemlich direkt an ihre Betriebsstätte.

Das Engagement der „Industrieparkradler“ kann auch für andere größere Betriebe in Frankfurt beispielhaft sein. Wenn die Mobilität ein Alltagsthema in der Firma ist, braucht es Kümmerer mit Kommunikationstalent, Biss und Hartnäckigkeit. Wo auch immer das Problem ist – das bloße Hinkommen (Airport) oder das Pendeln zwischen vielen verstreuten Standorten (Commerzbank) – ab einer gewissen Betriebsgröße sollte betriebliches Mobilitätsmanagement, etwa im Rahmen von „bike+business“, mit gewerkschaftlich unterstütztem Basisengagement einhergehen. *Bertram Giebeler*

RadSPORT



Rennräder · Rahmen
Radsportbekleidung
Werkstattservice
Ersatzteile
Damen- und Herrenräder
Kinderräder

RadSPORT Graf · An der Herrenwiese 8
60529 Frankfurt (Goldstein)
Telefon und Fax 069 - 666 76 01

Mo - Fr 9 - 13 Uhr und 15 - 18 Uhr,
Sa 9 - 13 Uhr, Do geschlossen



Sanofi-Verwaltungsgebäude: so sieht es aus, wenn sich engagierte Radfahrer unter den Mitarbeitern um die Situation kümmern – vernünftig dimensionierte und geeignete (nebenbei: ADFC-zertifizierte) Abstellanlage, überdacht, direkt am Ziel!

Foto: Bertram Giebeler

Die „Industrieparkradler“

Bertram Giebeler sprach mit Lothar Hornung und Horst Kleine

?? Warum gibt es die Industrieparkradler? Worum kümmert ihr euch?

!! Wir haben uns gegründet wegen der Schließung der Radfahrerzufahrt an Tor Süd des Industrieparks. Wir kümmern uns um alles was das Radfahren betrifft. Wege, Abstellmöglichkeiten, Duschen...

?? Wie lange gibt es die Industrieparkradler schon?

!! Seit 2008

?? Wie viele Kolleg/-innen gehören dazu, wie viele kommen regelmäßig zu euren Treffen?

!! Ca. 15, regelmäßig 6 - 8.

?? Werden eure Anregungen aufgegriffen, bei infraserv oder bei den Hauptbetrieben im Industriepark wie Sanofi oder Clariant?

!! Ja, infraserv tauscht sich mit uns aus und greift auch Anregungen auf. Z. B. Verbesserung einer Radlerschleuse (per optischer Erfassung) für den direkten Zugang zum Industriepark, Öffnung einer Leitplanke, um direkte Zufahrtsmöglichkeit vom Radweg zum Werksgelände zu bekommen.

Dr. Christmann (Leiter des Gesundheitszentrums von Sanofi) unterstützt uns bei der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“.

Mit den einzelnen Betrieben im Industriepark etwas hinzubekommen: da müssen sich die dort arbeitenden Radfahrer selber kümmern, das überfordert unsere Arbeitskraft.

?? Ihr habt also schon etwas erreicht für die radfahrenden Kollegen?

!! Neueinrichtung eines Fußgänger- und Radfahrertors neben Tor Süd. Bei den regelmäßigen Treffen mit infraserv können wir Lösungsmöglichkeiten für verschiedene Radfahreranliegen vorbringen.



Fünf engagierte „Industrieparkradler“: Joachim Kaiser, Thomas Thiemeyer, Horst Kleine, Michael Seitz, Lothar Hornung (v. l.) Foto: B. Giebeler

?? Was ist euer nächstes Ziel, das ihr erreichen wollt?

!! Kontinuierliche Arbeit der Gruppe, mehr Firmen im Industriepark für unsere Anliegen sensibilisieren.

?? Ihr seid eine gewerkschaftliche Gruppe innerhalb der IG Bergbau, Chemie, Energie. Muss man Mitglied in der IG BCE sein, wenn man bei euch mitmachen will?

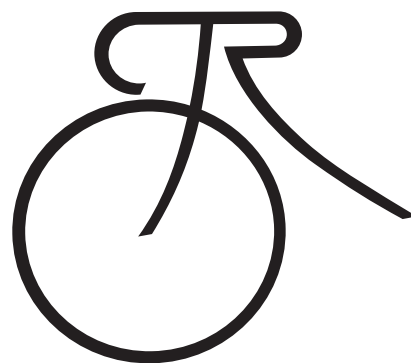
!! Um in einer Projektgruppe (wie wir) der IG BCE mitzuarbeiten, muss man kein Mitglied sein. Ohne die Gewerkschaft hätte sich in Sachen Radfahrer wenig bewegt. Auch wurden mehrere Runde Tische „Mobilität“ hier im Industriepark mit von der Gewerkschaft angestoßen.

?? Unterstützt euch die Gewerkschaft – organisatorisch oder finanziell?

!! Wir werden sehr gut unterstützt. Unsere Aktionen werden in der Öffentlichkeit dargestellt. Auch wurden schon Sattelschoner mit unserem Logo finanziert. Und wenn wir eine öffentliche Veranstaltung wie jetzt „Mit dem Rad zur Arbeit 2014“ – Abschluss machen, dann werden Essen und Trinken gesponsert.

?? Wie seht ihr euch in Zukunft? Stärker, mehr Aktive?

!! Positiv, hoffentlich. Aktive in mehr Firmen, bisher überwiegend bei Sanofi und Bayer. Start der Aktion „Fahrräder für Afrika“, Sammelstelle hier im Industriepark, Einrichtung der Internetseite www.industrieparkradler.de.



radschlag

Radschlag GmbH

Hallgartenstraße 56

60389 Frankfurt am Main

Tel. 069 / 45 20 64

Fax 069 / 45 32 84

Di. 11.00 – 19.00

Mi. 11.00 – 19.00

Do. 12.00 – 20.00

Fr. 11.00 – 19.00

Sa. 10.00 – 16.00

Montag Ruhetag

www.radschlag.de

info@radschlag.de

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

E-Bikes von Riese und Müller, blueLabel,

Stevens, Flyer, Idworx und Fahrradmanufaktur

Stadt, Trekking- und Tourenräder

von Stevens, Fahrradmanufaktur, Idworx,

Tout-Terrain, Velotraum, Gazelle und Maxcycles

Kindertransporträder von Christiania,

Bakfiets, Babboe und Urban Arrow

Kinder- und Jugendräder

von Puky, Falter, Kokua und Stevens

Falträder von Brompton und Riese und Müller

Qualifizierte Beratung und Service
in unserer Meisterwerkstatt

www.perpedale.de



PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT

AG „Klaunix“ stellt bundesweiten Rekord auf

**Im vergangenen Jahr doppelt so viele
Fahrräder codiert**

AG „Klaunix“ (vorne Alfred Linder) codiert auf
dem Großen Radlerfest

Foto: Eckehard Wolf



2014 war ein rabenschwarzes Jahr für Frankfurts Fahrraddiebe. Die AG „Klaunix“ hat über 1.250 Räder codiert und damit sehr wirksam gegen Diebstahl gesichert. Im ganzen Vorjahr hat der ADFC Frankfurt bei vielen Veranstaltungen immerhin 600 geschafft – auch dies der Spitzenwert im Bundesgebiet, wo insgesamt etwa 3.000 Räder codiert wurden. Zu danken ist diese Leistung Alfred Linder und seinem inzwischen 15köpfigen Team.

Zum kleineren Teil erklärt sich die enorme Steigerung mit dem schöneren Wetter bei den wichtigen Veranstaltungen. Nach den „Schwimmfesten“ in 2013 wurden dieses Jahr beim RadReiseMarkt 76 Räder bearbeitet und beim Gro-

ßen ADFC Radler-Fest sogar der Tagesrekord von 120 Rädern erreicht – ohne dass es längere Wartezeiten für die Kunden gab.

Das war nur möglich, weil Anfang dieses Jahres ein feines, nicht ganz billiges Maschinchen angeschafft wurde. Bisher wurde der Code eingraviert, nun stichelt „der Nagler“ schnell und sehr schonend die Kombination von Buchstaben und Zahlen ins Sattelrohr. „Jetzt brauchen wir nur noch ein Drittel der Zeit“, sagt Alfred Linder, „und nach kurzer Einarbeitung kann jeder, der ein gutes Auge und eine feste Hand hat, damit arbeiten.“ Auch „Frauenhände“, fügt er hinzu.

Fahrräder mit dem Code sind doppelt geschützt. Professionelle Diebe lassen die Finger davon, weil solche Räder auf dem Schwarz-

markt nahezu unverkäuflich sind. Außerdem kann die Polizei ein wieder aufgefundenes Rad in wenigen Minuten dem Eigentümer zuordnen, weil in dem Code verschlüsselt Stadt, Straße, Hausnummer und die Initialen des Besitzers enthalten sind. So erhielt der Autor dieser Zeilen zwei für eine Spritztour „entliehene“ Räder am nächsten Tag zurück.

Dieses System hat Alfred Linder vor 19 Jahren von der Polizei abgeschaut, geringfügig weiterentwickelt und bundesweit (mit Ausnahme Bayerns) verbreitet. Dahinter steckt eine ungeheure ehrenamtliche Arbeit. Denn jede neue Straße irgendwo in der Republik, die ihm über die Katasterämter gemeldet wird, muss Alfred in das Code-System einpflegen. Dabei hilft ihm ein

Mathematiker in Freiburg, der den „Code-Generator“ füttert. So kann jetzt jeder Radler unter „www.fatechnik.adfc.de/codierung/ein“ seinen persönlichen Code abfragen und an einem ADFC-Stand eingravieren oder „nageln“ lassen.

Für Nicht-Mitglieder kostet das 13 Euro („nicht mal ein Abendessen“), für Mitglieder 8 Euro, die in die Kasse des ADFC fließen. Selbst wenn Alfred Linder die vereinnahmten Gebühren behalten dürfte, läge er mit seiner jahrzehntelangen ehrenamtlichen Arbeit „weit unter Mindestlohn.“ Aber er macht es aus Spaß an der Freude und „weil ich viele Leute ansprechen kann, die so erstmals in Kontakt mit dem ADFC kommen“. Etwa 150 Leute sind über die Jahre durch ihn Mitglieder geworden. *Wehrhart Otto*

Impressum

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

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

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

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

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

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

Auflage: 3.700

Druck: Reha-Werkstatt Rödelheim, Frankfurt am Main

Redaktionsschluss für die März/April-Ausgabe 2015: 24.02.2015

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V.

■ **Zweirad Ganzert GmbH**
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte
(siehe Anzeige Seite 19)
www.zweirad-ganzert.de

■ **Per Pedale**
Adalbertstraße 5
(siehe Anzeige Seite 13)
www.perpedale.de

■ **Radschlag**
Hallgartenstraße 56
(siehe Anzeige Seite 13)
www.radschlag.de

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

■ **bicitune**
www.bicitune.de

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

■ **Fahrradhaus Wagner**
Wooßstraße 21
(siehe Anzeige Seite 24)
www.fahrradwagner.de

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

■ **Main Velo**
Alt-Harheim 27
(siehe Anzeige Seite 25)
www.mainvelo.de

Die Menschen hinter den Zahlen

„Rück- Rund- und Ausblick auf die vielfältigen Aktivitäten unseres Vereins und die Personen, die hauptverantwortlich dafür sind“

Anne Wehr moderiert nicht nur die Beiträge im Rahmen der Weihnachtsfeier, sondern auch die Aktivitäten des Frankfurter ADFC

Foto: Eckehard Wolf



Die Weihnachtsfeier des Frankfurter ADFC ist mit rund 100 Teilnehmern immer gut besucht. Bei keinem Treffen kommen so viele Aktive zusammen, um einmal nicht aktiv zu sein, sondern sich einfach zu Gesprächen und Getränken zusammen zu setzen. Ein wesentlicher Grund für diese breite Resonanz könnte Anne Wehr sein, die bei diesem Treffen seit vielen Jahren nicht nur auf die Erfolge des vergangenen Jahres hinweist, sondern auch die Menschen vorstellt, die für diese Erfolge gearbeitet haben.

Annes „Rück-, Rund- und Ausblick auf die vielfältigen Aktivitäten unseres Vereins und die Personen, die hauptverantwortlich dafür sind“ trägt ganz wesentlich dazu bei, sich untereinander kennen zu lernen. Wo sonst kann man erfahren, wer Touren leitet, wer verkehrspolitisch aktiv ist, wer

Frankfurt aktuell austrägt, wer sich um unseren Internetauftritt kümmert, wer die *bike-night* oder das *Große Radlerfest* organisiert. Hier, beim „Rück-, Rund- und Ausblick“ werden alle Aktivitäten des Vereins vorgestellt, finden alle daran Beteiligten Erwähnung – auch die, die an diesem Abend nicht anwesend sind. Doch nicht nur die handelnden Personen, auch die Ergebnisse unserer Arbeit können sich sehen lassen – ein Jahr voller Rekorde liegt hinter uns.

Anne jongliert mit Zahlen: Erstmals wurden in Frankfurt mehr als 2.500 ADFC-Mitglieder gezählt. Das entspricht einem Zuwachs von 5,6%, was die Versammelten mit Applaus belohnen. Zum Vergleich werden die Mitgliederzahlen Frankfurter (Volks-) Parteien genannt. Gelächter im Publikum ist die Folge, bevor die nächste Zahl genannt wird: 15.000. Das ist die Menge an Tourenprogrammen, die

wir unter das (nicht nur) Frankfurter Radlervolk gebracht haben, 250 Touren wurden darin im vergangenen Jahr angeboten. Weiter, mehr Zahlen, größere Zahlen: 80.000 Klicks landeten auf unserer Website, 220.000 Seitenaufrufe, 15% Zuwachs. Oder die Zahl 8.000, hier ausnahmsweise eine Schätzung: So viele Besucher waren auf dem Großen Radlerfest, bei endlich strahlendem Sonnenschein nach Wetterpech in den Vorjahren. Das hatte gleich einen weiteren Rekord zur Folge: 120 Rahmen wurden allein an diesem Tag von der AG Klaunix codiert, rund 1.250 im ganzen Jahr (siehe nebenstehenden Beitrag). 3.000 ist die Zahl, die von der *bike-night* bekannt ist. So viele Teilnehmer aus dem ganzen Rhein-Main-Gebiet trafen sich zu der Nachtfahrt durch die Stadt, gemeinsam mit dem Offenbacher Oberbürgermeister und dem Frankfurter Verkehrsdezernenten.

Ist das nicht geradezu eine völkerverbindende Aktivität unseres Vereins?

Doch auch kleinere Zahlen zeigen, was wir tun. Regelmäßig werden *Technikkurse* angeboten, *GPS-Seminare* veranstaltet, Vorträge gehalten, *Infostände* bei Wind und Wetter besetzt, *Presstexte* geschrieben und *Fotos* dazu geschossen oder *Frankfurt aktuell* produziert. Und, ganz wichtig, eine sehr aktive Verkehrs-AG hat ein *verkehrspolitisches Programm* erarbeitet, das demnächst veröffentlicht wird.

Wurde jemand vergessen? Die Organisatoren des *RadReiseMarktes*, die Aktiven der *Stadtteilgruppen* oder gar diejenigen, die unseren *E-Mailverteiler* mühsam aktualisiert haben? Sie mögen mir verzeihen, doch an dieser Stelle ist einfach nicht genug Raum, um wirklich alle Aktivitäten des Frankfurter ADFC widerzugeben. Das schafft nur Anne. (ps)

Leser MEINUNGEN



„Fahrradklima-Test 2014 gestartet, 6/2014“

Nebenstehende Radlerin bebilderte den Aufruf zur Teilnahme am Fahrradklimatest. Das missfiel mancherorts. Unser Verkehrspolitischer Sprecher wurde vom Frankfurter Verkehrsdezernenten auf diese Abbildung angesprochen. Wenigstens drei Personen hätten ihn, den Verkehrsdezernenten, daran erinnert, dass auch im Radverkehr die Nutzung eines tragbaren Telefons nicht gestattet sei und sie es deshalb unpassend fänden, wenn ausgerechnet der ADFC mit einer telefonierenden Radlerin Werbung mache.

Der Hinweis ist angekommen, Werbung für Ordnungswidrigkeiten wollen wir in gar keinem Falle machen! Ob wir es allerdings fürderhin schaffen werden, alle falsch parkenden PKW aus Abbildungen zu entfernen, um den Eindruck zu vermeiden, wir würden Werbung für's Falschparken machen, können wir nicht garantieren. Manchmal muss man einfach die Wirklichkeit abbilden. Als Werbung für diese ist das jedoch nicht immer gedacht. (ps)

„Editorial 6/2014“

Nicht nur Radfahrende landen in Frankfurt im Nichts (Radweg-Ende) oder mangelhafter Baustellenabsicherung – leider betrifft dies auch die zu Fuß gehende Mehrheit der Bevölkerung. Es fehlt da einfach sachkundiges Personal der Stadt, welches bereits beim Beginn von Baumaßnahmen im öffentlichen Raum die nötigen Sicherungsmaßnahmen anordnet, vor Baubeginn deren regelkonforme Erstellung überprüft, darüber einen schriftlichen Nachweis (Abnahme-Protokoll) anfertigt und die Sicherung aller weiteren Bauabschnitte natürlich überwacht. Bei immer mehr Baustellen und einer immer älter werdenden Stadtgesellschaft, werden wir dies als Nächstes politisch einfordern.

Bernd Irrgang, Vorsitzender des „Bund der Fußgänger“

Radfahrverbot auf der Bibliotheksbrücke

Zentrale Querungsmöglichkeit für Radfahrer soll entfallen

Die Bibliotheksbrücke zwischen Niddaplatz und Kurhaus-Vorplatz – noch darf sie von Radfahrern ohne den Zwang zum Absteigen genutzt werden.

Foto: Ute Gräber-Seißinger



Was das Stadtparlament in seiner Sitzung vom 9. Dezember 2014 mit den Stimmen von CDU, FDP und FWG beschloss, ist leider kein verfrühter Aprilscherz. Ab dem 1. April 2015 soll das Radfahren auf der Bibliotheksbrücke zwischen Niddaplatz und Kurhaus-Vorplatz verboten sein.

Auf den ersten Blick scheint dies eine recht vernünftige Lösung zu sein. In der milden Jahreszeit wird die Brücke nicht nur von Fußgängern und Radfahrern emsig genutzt, sondern auch von dem Bibliothekscafé, dessen Tische und Stühle dann auch im Freien nicht

nur entlang der Gebäudemauer, sondern auch entlang der Brüstung der Brücke gegenüber dem Eingang aufgereiht werden. Da bleibt nur wenig Platz zum Ausweichen.

Doch so einfach liegen die Dinge nicht. Eine derart ausgiebige Nutzung der Brücke durch den Cafébetreiber war in der Planungsphase wohl noch nicht vorgesehen gewesen. Zumindest hatte die Stadt seinerzeit versichert, die neue Brücke werde breit genug ausfallen, um allen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern ausreichend Platz zu bieten. Für Radfahrer hieß das konkret: Sie hatten nicht zu befürchten, dass mit dem Abriss der alten

Brücke eine zentrale Möglichkeit zur Überquerung der Nidda mitten im Bad Vilbeler Stadtzentrum wegfallen würde.

Doch dann stellte die CDU/FDP-Koalition Mitte Juli 2014 überraschend den nunmehr im Stadtparlament verhandelten Verbotsantrag. Im Vorfeld der Behandlung des Antrags hatte Verkehrsdezernent Jörg Frank unseren zweiten Vorsitzenden Joachim Brendel, zugleich ehrenamtlicher Radverkehrsbeauftragter der Stadt, bereits im Sommer dieses Jahres um seine Stellungnahme gebeten. Joachim warnte vor einem Rückschritt für das Miteinander der Bür-

gerinnen und Bürger in Bad Vilbel. Hier seine Stellungnahme in Auszügen:

„Die gewünschte Beschilderung würde das (vermeintliche) Problem nicht lösen. Erfahrungsgemäß halten sich gerade die rücksichtslosen Verkehrsteilnehmer, die man eigentlich treffen möchte, nicht an solche Schilder. Die vernünftigen hingegen steigen auch jetzt schon bei intensivem Verkehr ab. Auch eine Klärung der rechtlichen Situation würde nicht erzielt, da die Situation auch ohne Beschilderung eindeutig ist. Wenn ein Radfahrer [...] unangemessen fährt und andere schädigt, trägt er nach >>>



Wiegand | Hartmann | Striether

Rechtsanwälte und Notare

Frankfurter Straße 35
61118 Bad Vilbel
Telefon (06101) 583860
Telefax (06101) 12229
info@ranotwhs.de
www.ranotwhs.de

Wir beraten
und betreuen Sie
in folgenden
Themenbereichen:

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

Weitere Schwerpunkte finden Sie auf unserer Homepage



Nordbahntrasse im Bereich Wuppertal-Barmen: Vorher ...



... und nachher

Fotos: Christian Martens

Bayern auf Platz 2 verwiesen

Bahntrassenradeln, Teil 6

Zunächst einmal wiederhole ich mich: Die Faszination, die mich beim Thema Bahntrassenradwege ergreift, kann dem langjährigen Leser von Frankfurt aktuell nicht verborgen geblieben sein, habe ich sie an dieser Stelle doch bereits mehrfach thematisiert.

Bahntrassenradwege boomen seit gut zehn Jahren enorm. Landauf, landab wurde das touristische Potenzial erkannt und entsprechend gehandelt. In etlichen Regionen, zumindest im Westen der Republik, sind die großen Projekte mittlerweile abgeschlossen, so auch in Hessen. Im Jahr 2013 wurde mit der Fertigstellung des Ederseeradwegs Korbach–Edertal-Buhlen und der Verlängerung des Rotkäppchenradwegs Schwalmstadt/Treysa–Oberaula ein vorläufiger Schlusspunkt gesetzt.

Die Region, in der sich derzeit am meisten tut, ist das Ruhrgebiet mit dem angrenzenden Bergischen Land. Aufgrund ihrer industriellen Vergangenheit hat die Gegend eine hohe Dichte von Bahnstrecken, die nicht mehr genutzt werden. Zudem ist der politische Wille vorhanden, mit genau diesen Strecken den Radverkehr zu fördern. Mehr als in anderen Regionen steht dabei auch der Alltagsverkehr im Blickpunkt der Planer. Das macht allerdings die Radwege aus touristischer Sicht keineswegs uninteressant, zumal sich auf engem Raum etliche Strecken gut kombinieren lassen.

Zwei miteinander verbundene Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 34 Kilometern wurden direkt vor Weihnachten offiziell eingeweiht. Dies sind zum einen die sogenannte Nordbahntrasse,

die sich einmal längs durch Wuppertal erstreckt, zum anderen die östliche Weiterführung von Wuppertal-Wichlinghausen nach Hattingen. Insbesondere eine Reihe von Tunneln, Viadukten und Brücken machen die bahntechnische Vergangenheit vor dem geistigen Auge wieder lebendig. Beide Wege genügen höchsten Anforderungen, was die Qualität anbelangt. Und damit kommen wir zum Inhalt der Überschrift: Mit der Eröffnung dieser beiden Wege und der Aufwertung bereits bestehender hat Nordrhein-Westfalen von allen Bundesländern jetzt nicht nur die größte Anzahl, sondern mit 238 Kilometern auch die längste Gesamtstrecke an Top-Bahntrassenradwegen gemäß Achim Bartoscheks Klassifizierung, dokumentiert auf der vom ihm betriebenen Internetseite www.bahntrassenradeln.de.

Zu den Abbildungen: Die beiden angesprochenen Wege sind Bestandteile des sogenannten Bergischen Panorama-Wegs und als solche eingebunden in ein großräumiges Radwegenetz, das unter dem Titel Panoramawege firmiert. Weitere Informationen hierzu und Ideen für eine Streckenkombination finden sich unter den beiden folgenden Links:

www.die-bergischen-drei.de/fileadmin/user_upload/Touren/Panoramatouren/Uebersichtskarte_Panorama-Radwege.pdf

www.bahntrassenradeln.de/karten/k_de04.htm

Ein Spiralo „Bergische Bahntrassen“, das in Zusammenarbeit mit dem ADFC entstanden ist, gibt es beim BVA Bielefelder Verlag ebenfalls schon.

Daher: Auf zu neuen Entdeckungen!
Christian Martens

➤ §1 StVO auch die Schuld, unabhängig davon, ob es sich um einen Fußgängerweg oder eine Mischfläche handelt. Durch eine Beschilderung mit Zeichen 239 [Fußgängerweg; die Red.] würde das Radfahren zu allen Zeiten untersagt. [...] Wollen wir das?

Auch wenn es um das Thema Sicherheit geht, ist die bestehende Regelung die beste, weil alle Verkehrsteilnehmer damit rechnen

ADFC Bad Vilbel e.V.

Dr. Ute Gräber-Seißinger
Tel. 06101 / 54 22 56

Dr. Joachim Brendel
Tel. 06101 / 12 73 43

www.adfc-bad-vilbel.de

müssen, dass sie nicht allein sind und gegenseitig Rücksicht nehmen müssen. [...]

Ein wesentliches Problem nach der Anbringung weiterer Schilder wäre auch deren Durchsetzung. Bereits jetzt gibt es viel zu viele Verstöße gegen Verkehrsanordnungen, die nicht einmal in Ansätzen kontrolliert werden (können). [...]

In der Praxis würde die Beschilderung also weder zu zusätzlicher Sicherheit noch zu weniger Konflikten verhelfen. [...]

Eine sorgfältige Beratung des

Antrags in der Verkehrskommission der Stadt fand dann aber leider nicht statt. Stattdessen wurde die Debatte ins Stadtparlament verlagert. Ob mit dem Ergebnis der anschließenden Abstimmung, die wohl eher von parteipolitischen Frontstellungen als von einer fundierten Abwägung des Für und Wider bestimmt war, dem Gemeinwesen gedient ist, darf bezweifelt werden.
Ute Gräber-Seißinger

2014 ging's ab in Sachen Radverkehr...

ADFC Vorstand Main-Taunus lässt das Jahr ausklingen

Ende Januar setzte Eschborns Erster Stadtrat Thomas Ebert mit dem Kongress „Neue Mobilität für Eschborn“ den ersten Paukenschlag. Alle hiesigen Betriebe – vom Ein-Mann-Handwerker bis zum Who-is-Who der Finanzwirtschaft – waren dabei, um den Umgang mit Mobilität im eigenen Unternehmen auf den Prüfstand zu stellen. Von der App, die Mitfahrergemeinschaften organisiert, bis zum Elektroradverleih wurden viele Ideen präsentiert, die man gemeinsam auf ihre Praktikabilität prüfen wollte.

Im April kam es dann zum ersten Treffen des ADFC Main-Taunus mit Martin Woitschell, dem vom Land-

rat neu eingesetzten MTK Radverkehrsbeauftragten. Ergebnis dieses Treffens war die erstmalige Teilnahme des Landratsamts bei der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ – wenn das kein effizienter Einstieg ist!

Kurz darauf erwachte Bad Soden aus dem Dornröschenschlaf, was den Radverkehr angeht: Zusätzliche Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und geöffnete Einbahnstraßen innerhalb eines Sommers! Manch ein Soderer konnte dieser Umsetzungsgeschwindigkeit kaum folgen...

Am 27. Juli lud der Landrat Michael Cyriax zum „MTK Volksrad-

fahren“ zugunsten der Leberecht-Stiftung ein: Über 200 radelten bei feinstem Sommerwetter durch den Regionalpark und legten so den Grundstein für die Fortführung dieser Veranstaltung auch im Jahr 2015.

Zwischendurch lief das von der Sulzbacher Bürgermeisterin Renate Wolf initiierte Projekt „Bürgermitwirkung Verträgliche Mobilität“ zu Hochform auf – mit dem Ergebnis, dass die Kommune eine der Preisträgerinnen des deutschlandweiten Wettbewerbs „Kommunaler Klimaschutz 2014“ wurde.

Sulzbach nahm, wie Eschborn und Flörsheim, an der bundeswei-

ten Aktion „Stadtradeln“ teil und setzte damit ein schönes Zeichen, dem unserer Meinung nach im nächsten Jahr gerne auch andere Kommunen folgen können.

Zum Ende des Jahres hat der „ADFC Fahrradklimatest“ mit einer grandiosen Steigerung der Beteiligung dem Fahrrad-Jahr 2014 die Krone aufgesetzt: Während es 2012 ganze vier MTK-Kommunen in die Auswertung schafften, sind es in der diesjährigen Befragung neun!

Noch Fragen? Wir vom ADFC Main-Taunus sind uns sicher: Das Fahrrad ist in MTK angekommen!

Gabriele Wittendorfer

Erste MTK-einheitliche Radfördermaßnahme steht

Mängel-Meldeplattform kreisweit im Einsatz

Gut Ding will Weile haben. Seit Dezember 2014 können Radelnde im Main-Taunus-Kreis, denen Mängel auf den Radwegen auffallen, diese kreisweit an die Kommunen melden. Was im Ergebnis so einfach scheint, basiert auf einem jahrelangen Prozess des Ansprechens, Nachhakens und Überzeugens. Danke an alle, die hier mitgemacht haben!

www.meldeplattform-radverkehr.de

Diese Homepage ist ab sofort auch im Main-Taunus-Kreis das Mittel der Wahl, durch das jeder und jede dazu beitragen kann, dass andere Radfahrer sich zu-

künftig sicherer und komfortabler fortbewegen können. Im Einzelnen geht das, nachdem man auf der o. g. Homepage ist, so:

- Schaltknopf Meldeeingabe drücken
- Gemeinde aussuchen, in deren Gebiet der Mangel liegt
- Entweder Mängelstelle als Adresse eingeben oder als GPS/UTM-Daten oder am einfachsten (!) auf die Karte klicken und den Meldepunkt setzen
- Im Auswahlménü der Mangelbeschreibung den entsprechenden Punkt anklicken; ggfs. ein Foto des Mangels hochladen



Ein Klick, und die Mängelstelle ist markiert!

- Eigene Kontaktdaten angeben
- Mangelmeldung losschicken

Sechs Schritte, die wichtig sind, damit wir als ADFC Main-Taunus jetzt die nächste Stufe im Umgang mit Radwegemängeln erklimmen

können: Die Qualität der Prozesse zu hinterfragen, die in den einzelnen Kommunen ablaufen, nachdem die Meldung erfolgt ist. Da gibt es aktuell die ganze Bandbreite – von superschneller Reaktion und Beseitigung des Mangels bis zum „Verschwinden im Nirwana“, bei der der Mangel-Meldende keine Resonanz bekommt, dass die Meldung jemals ankam, geschweige denn eine Beseitigung des Mangels erfolgt.

Es gibt noch viel zu tun, aber wenn Ihr fleißig meldet, dann haben wir zukünftig noch bessere Argumente! Gabriele Wittendorfer

Erst 1, dann 2, dann ganz viele!

Beim ersten MTK Radler-Treff waren fast 40 Interessierte dabei.

Kaum zu glauben, aber wahr: Fast 40 Interessierte fanden den Weg zum ersten MTK Radler-Treff am 27. November 2014 in Eppstein. Nach kurzem Willkommen durch den Kreisvorstand stieg der Geräuschpegel in der „Wunderbar Weite Welt“ schlagartig, denn man hatte sich jede Menge zu erzählen: Freud und Leid beim Unterbringen teurer (Elektro-)Räder auf der Radreise, katastrophale Oberflächen und fehlende Beschilderung auf den Radwegen aus MTK

nach Wiesbaden, geplante Tourenformate für Frauen im Jahr 2015... Genau so hatte es sich der Vorstand vorgestellt: Verkehrspolitik hin, Infostände her – auch Radfahrer wollen einfach mal quatschen!

Die nächste Möglichkeit, Gleichgesinnte zu treffen und sich auszutauschen gibt es deshalb:

Am Dienstag, den 20. Januar 2015 ab 18.30 Uhr in Flörsheim in der Gaststätte „Karthäuser Hof“, Ecke Karthäuser Straße 1 / Untermainstraße. Vom S-Bahnhof Flörs-

heim braucht man zu Fuß 10 Minuten zum Restaurant.

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

Auskunft: Gabriele Wittendorfer, Tel. 06196 / 768 11 07

ADFC Main-Taunus-Kreis

kontakt@adfc-mtk.de

Bad Soden

Birgit Buberl

Tel. 0 61 96 - 52 03 33

Eschborn/Schwalbach

Thomas Buch

Tel. 0 61 73 - 6 11 92

Hofheim/Eppstein/Kriftel

Holger Küst

Tel. 0 61 98 - 50 15 59

Stadtradeln – gut für Umwelt und Fitness!

Sonderpreis für unser Redaktionsmitglied **Brigitte Rebna**

Was hat das Klima mit dem Radfahren zu tun? Was es mit dem Wetter zu tun hat, erklärt sich von selbst: Ist's draußen schön – rauf aufs Rad; regnet's – dann wasser-dicht angezogen und auch raus mit dem Rad. Und was hat das Klima mit dem Rad zu tun? Das Rad als Fortbewegungsmittel belastet die Umwelt mit der Emission Kohlendioxid (CO₂) am wenigsten, während Verbrennungsmotoren z. B. im Pkw und Lkw dazu deutlich viel beitragen, so dass mit den Abgasen das Klima merklich beeinflusst wird.

Zum Schutz des Weltklimas wurde die Kampagne Stadtradeln des Klima-Bündnisses, das größte Netzwerk von Städten, Gemeinden und Landkreisen, dem über 1.700 Mitglieder in 24 Ländern Europas angehören, vor einigen Jahren ins Leben gerufen. Das Stadtradeln dient dem Klimaschutz sowie zur Radverkehrsförderung und kann deutschlandweit in allen Kommunen (Städte, Gemeinden, Landkreise, Regionen) an 21 zusammenhängenden Tagen durchgeführt werden. Mit der Kampagne steht den Kommunen eine bewährte, leicht umzusetzende Maßnahme zur Verfügung, um mit verhältnismäßig geringem Aufwand und

Mitteln im wichtigen Bereich der Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität aktiv zu werden.

Ziele der Kampagne sind, Bürgerinnen und Bürger zur Benutzung des Fahrrads im Alltag zu sensibilisieren und die Themen Fahrradnutzung und Radverkehrsplanung verstärkt in die kommunalen Parlamente einzubringen. Kommunalpolitiker als lokale Entscheider in Sachen Radverkehr sollen verstärkt „erfahren“, was es bedeutet, in der eigenen Kommune mit dem Rad unterwegs zu sein und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrerinnen und Radfahrer anzustoßen. Zudem soll die Politik ihre Vorbildfunktion wahrnehmen und nutzen, um durch positive Beispiele andere zum Radfahren zu ermuntern.

Eschborn nahm dieses Jahr erstmalig an dieser Aktion teil. 23 Teams hatten sich angemeldet und erradelten an 21 Tagen im September über 44.000 Kilometer, was umgerechnet über 6300 eingesparte Kilo CO₂ bedeutet. Die gera-



Herzlichen Glückwunsch! Brigitte Rebna erhielt beim Eschborner Stadtradeln einen Sonderpreis für die meisten zurückgelegten Kilometer

Foto: Helge Wagner

Der ADFC Eschborn/Schwalbach erreichte als Team den zweiten Platz der gesamten erradelten Kilometer (6692 km), bei der Wertung der durchschnittlich geradelten Strecke pro Teammitglied den dritten Platz (257 km). Zudem präsentierte sich Eschborn als Newcomer beim Stadtradeln in Hessen in diesem Jahr gleich als Zweibester und belegt in der Kategorie „Fahrradaktivste Kommune mit den meisten Radkilometern“ den 12. Platz.

Gewonnen haben aber alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Stadtradeln, die mit ihrem Einsatz das Radfahren unterstützen und das Klima schonen halfen. Stark en-

gagiert war dabei die Heinrich-von-Kleist-Schule.

Unser Eschborner ADFC-Mitglied Brigitte Rebna erhielt zudem einen Sonderpreis für die am meisten erradelten Kilometer unter dem Motto „Fit im Alter“. Wir gratulieren ihr und danken allen Aktiven für das Engagement und die Teilnahme am Stadtradeln.

Helge Wagner



Zweirad Ganzert



Ihr erfahrener Zweirad-Spezialist seit 1923.

BULLS

KTM
Bikes vom Besten

Gazelle

PEGASUS

FOCUS

RIXE

Kalkhoff

SIMPLON

Öffnungszeiten: Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag: 9.00 – 13.00 Uhr und 14.30 – 18.00 Uhr, Mittwoch geschlossen
Samstag: 9.00 – 15.00 Uhr (9.00 – 13.00 Uhr Oktober – Februar)

**Zweirad Ganzert Mainzer Landstraße 234 60326 Frankfurt/M. (Galluswarte) Telefon 069 734386
Telefax 069 731793 info@zweirad-ganzert.de www.zweirad-ganzert.de**

Tourenplanung des ADFC Hochtaunus

Am 19.11.2014 fand im Bürgerhaus Kirdorf in Bad Homburg die Planung der geführten Radtouren im Hochtaunuskreis 2015 statt. Dazu versammelten sich Tourenleiter und ADFC-Mitglieder aus dem gesamten Kreis:

Andreas aus dem Usinger Land kommt von jenseits des Limes aus dem freien Germanien. Dennoch sieht man ihn mit seiner Truppe oft im ehemaligen römischen Reich. Die lange Anreise schreckt ihn nicht.

Klaus und Hans aus Kronberg planen so intensiv, dass jeder an allen ihren mehrtägigen Touren teilnehmen kann.

Oberursel lässt sich vertreten und plant schon für „Oberursel fährt ab“ am 1. März 2015.

Colin aus Königstein hat es nicht leicht: Viele Berge und viel Geld nagen dort am Radverkehr. Ich verspreche, an Pfingsten das Dampf-bahnfest am Königsteiner Bahnhof zu besuchen, damit auch dort ein-

mal Radfahrer auftauchen.

Doris und Elke aus Bad Homburg berücksichtigen die Mondphasen bei ihrer geplanten Nachttour, ebenso Ronald bei seinen Glühwürmchenpirschfahrten. Klaus möchte gerne wieder in die Wetterau.

Hans aus Weilrod verspricht, den Fahrplan des Weital-Busses rechtzeitig zu beschaffen, weil der immer zuerst in unserem Tourenheft veröffentlicht wird.

Man freut sich gerne auf die nächste Saison – und macht sich so seine Gedanken...

Der ADFC Hochtaunus „fördert die Förderung des Naturschutzes und der Landschaftspflege“, so steht es wörtlich im Freistellungsbescheid des Finanzamtes, den ich soeben erhalten habe. Lasst uns also die Förderung fördern!

In Bad Homburg wird im nächsten Jahr der Oberbürgermeister



Blick in die nächste Saison: Tourenplanung im Hochtaunuskreis

Foto: Günther Gräning

germeisterwahl 2015 sagt und schreibt immer wieder, am Feinstaub in der Luft im Kurpark sei nicht etwa der Autoverkehr schuld, sondern die Heizungen der umliegenden Häuser. Ich wusste gar nicht, dass vornehme Villen mit Kohle beheizt werden, und das offenbar auch noch ganzjährig! Man sollte diesem Herrn mal die Welt zeigen und erklären. (Wie

gesagt: die Förderung fördern....)

Und auch eine Umweltzone für Bad Homburg wird gefordert. Man müsste dann eine blaue Plakette einführen, um noch jemanden zu finden, der dort nicht hinein dürfte. (Wie gesagt: die Förderung fördern ...)

Wenn alle Rad führen, hätten wir einige Probleme weniger!

Und darauf freut man sich ja gerne!
Günther Gräning

RADREISEN 2015

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

Mai		
13. - 18.05.	FÜNF FLÜSSE - RADWEG	ab 500 €
Juni		
17. - 24.06.	RADRUNDE ALLGÄU	ab 715 €
Juli		
16. - 21.07.	AN JAGST UND KOCHER	ab 510 €
August		
20. - 27.08.	BERLIN und Umgebung	ab 720 €
September		
09. - 17.09.	RÜGEN UND HIDDENSEE	ab 915 €

ThedaTours

Rad- und Wanderreisen

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

WANDERREISEN 2015

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

24. - 31.01.	KLEINWALSERTAL	Winterwandern	ab 785 €
25.04. - 02.05.	BAYERISCHER WALD		ab 545 €
04. - 07.06.	WESTERWALDSTEIG		ab 375 €
04. / 05.07.	VULKANRING VOGELSBERG		ab 110 €
01. - 08.08.	KLEINWALSERTAL	Wandern + Yoga	ab 885 €
01. - 05.10.	PFÄLZER WEINSTEIG		ab 405 €
17. / 18.10.	LAHNWANDERWEG		ab 115 €

Und TAGESWANDERUNGEN

NICHT VERGESSEN!

Mitgliederversammlungen 2015 (Einladungen siehe Ffa 6/2014)

ADFC-Ortsgruppe Bad Homburg/Friedrichsdorf: 21. Januar 2015

ADFC-Kreisverband Hochtaunus e.V.: 18. Februar 2015

ADFC-Kontakte im Hochtaunuskreis

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

ADFC Bad Homburg/ Friedrichsdorf

Info@ADFC-Bad-Homburg.de
www.ADFC-Bad-Homburg.de

Bad Homburg: Elke Woska,
Tel. 0 61 72/30 22 41

ADFC Kronberg

Kronberg@ADFC-Hochtaunus.de
Dr. Klaus Lunau
Telefon: 0 61 73/6 86 88

ADFC Glashütten

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

ADFC Oberursel/Steinbach

Paul Needham
Tel. 0 61 71/63 58 79
paul.needham@t-online.de

ADFC Usinger Land e.V. Neu-Anspach, Usingen, Wehrheim

usinger-land@
adfc-hochtaunus.de
Stefan Pohl
Tel. 0 60 81/95 87 12

ADFC Weilrod

Hans-Friedrich Lange
Tel. 0 60 83/95 82 20

Projekt Radroutennetz HT

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

Schwerpunkt „Regionales“ bei „Oberursel fährt ab“

Zum nunmehr 5. Mal findet am 1. März 2015 der „Tag des Fahrrads: Oberursel fährt ab!“ statt. Neben der bewährten Fahrradmesse und den Service-Angeboten wird die Region Hochtaunus und ihre Anbindung an Frankfurt einen besonderen Schwerpunkt der Veranstaltung bilden.

Nachdem 2014 mehr als 1.200 Besucher/-innen zu unserer Veranstaltung kamen, haben wir, der ADFC Oberursel/Steinbach und die Stadt Oberursel, gerne ein erweitertes Angebot bereitgestellt. Die jährliche Messe, die in und vor der Stadthalle Oberursel stattfindet, hat sich nun etabliert und zielt als regionale Veranstaltung auf das radaffine Publikum im Hochtaunuskreis und darüber hinaus.

Regionaler Radverkehr und Fahrradschnellweg

Unter dem Motto „Radfahren in und aus der Region“ bieten wir interessante Vorträge für Radver-

kehrsexperten in Verwaltungen und ADFC – insbesondere aus dem Hochtaunuskreis und angrenzenden Orten. Georgios Kontos, Regionaler Radverkehrsbeauftragter FrankfurtRheinMain, wird die Planungen des Regionalverbandes u. a. für einen Fahrradschnellweg zwischen Oberursel und Frankfurt sowie Möglichkeiten für den Ausbau der Verbindungen von Ort zu Ort vorstellen.

Vorträge über MTB-Touren, GPS und vieles mehr

Die anderen Vorträge decken verschiedene touristische und technische Themen ab. Für den Vortrag „MTB-Touren im Taunus“ konnten wir den bekannten MTB-Autor und früheren FR-Journalisten Alexander Kraft gewinnen. Gerd Ortmann vom ADFC Hessen, wird das Lahn-Dill-Bergland, die erste ADFC-zertifizierte RadReise-Region vorstellen. Angefragt für einen Vortrag, aber noch nicht ganz sicher, ist die AGFS (Arbeitsgemeinschaft fuß-

gänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW – www.agfs-nrw.de).

Im Technikschwerpunkt wird der bundesweit bekannte Navigations-experte Thomas Froitzheim von Naviso zwei Vorträge zu den aktuellen Trends zum Thema Fahrradnavigation mittels GPS und mittels Smartphone halten. Am 2. März hält er einen GPS-Kurs in Oberursel (www.naviso.de). Ebenfalls sind Vorträge über E-Bikes und sicheres Radfahren geplant.

Neue Fahrrad-Marken und zwei Fahrradbasare

Bei der Fahrradmesse werden wieder Marken und Zubehör im Mittelpunkt stehen. Mehrere Händler zeigen ihre Neuigkeiten der Rad-saison 2015, und mit 15 - 20 verschiedenen Fahrrad-Marken, Zubehör und Bekleidung ist für jeden etwas Passendes dabei. Die Besucher können die Fahrräder wieder draußen vor der Stadthalle ausprobieren. Nach dem Verkaufserfolg

in den letzten Jahren werden zwei einstündige Fahrradbasare auf der Messe stattfinden. Die Fahrrad-Codierung ist ebenfalls wieder geplant.

Mit unter den Ausstellern sind touristische und Service-Anbieter, die Radreisen in die Nähe und Ferne vorstellen werden, sowie der Kreisverband ADFC Hochtaunus, Vertreter des ADFC Hessen und der Frankfurter ADFC Infoladen. Wer sich für den Radverkehr in der Brunnenstadt im Taunus interessiert, findet am Stand der Stadt Oberursel kompetente Gesprächspartner.

Der ADFC Oberursel/Steinbach lädt alle ADFC-Mitglieder aktiv zur Veranstaltung ein. Die aktuelle Liste der Aussteller und das Programm ist auf www.oberurselfaehrtab.de unter den entsprechenden Stichworten zu finden. Die Anmeldung zum Flohmarkt ist ab Februar möglich. Interessenten können uns unter oberursel@adfc-hochtaunus.de kontaktieren.

Paul Needham

Messtreiben im vergangenen Jahr und dichtes Gedränge beim Warten auf den Flohmarkt – „Oberursel fährt ab“ will die Erfolge der Vor-Veranstaltungen weiterführen.



Fotos: ADFC Oberursel

www.oberurselfaehrtab.de



Oberursel fährt ab ... Tag des Fahrrads



Neue Modelle
Beratung + Verkauf
Fachvorträge
Flohmarkt + Codierung
Radtouristik

So., 1. März 2015
11.00 bis 17.00 Uhr
Stadthalle Oberursel

Veranstalter: Stadt Oberursel/Taunus in Kooperation mit dem ADFC

Es fehlt der politische Wille

In meiner Rede gehe ich auf die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und auf die daraus resultierenden Herausforderungen für unseren Verband ein. Mein Aufhänger wird der Fahrradklimatest 2014 sein. Den Klimatest finde ich sehr gut und ich freue mich, dass es unserem Bundesverband wieder gelungen ist, beim Bundesverkehrsministerium die dafür notwendigen Mittel zu beschaffen.

Vor gerade einmal zwei Jahren haben wir den letzten Fahrradklimatest durchgeführt. Noch niemals zuvor haben wir so viele subjektive Aussagen zum Radfahren von so vielen Radfahrenden aus so vielen Städten gesammelt und ausgewertet.

Wir haben gute Medienarbeit gemacht, wir haben eine 8-Punkte-Liste mit Empfehlungen erarbeitet, wie Städte kurz- und mittelfristig für ein besseres Fahrradklima sorgen können. Diese Liste enthält nichts, was außerordentlich komplex und unglaublich kostspielig wäre. Es sind praktikable Tipps, die sich aber nicht von allein in Praxis verwandeln.

Zum Fahrradklimatest: Abgesehen davon, ob es wirklich hilfreich und aussagekräftig ist, nach nur zwei Jahren wieder die gleichen oder ähnliche Fragen den Radfahrenden vorzulegen, können wir schon jetzt plausibel vermuten, dass die Ergebnisse, insbesondere die aufzudeckenden Mängel, den Kommunen häufig schon bekannt sind – spätestens seit dem letzten Fahrradklimatest. Kaum jemand kann sich damit rausreden, dass man nicht gewusst habe, dass die Bordsteine nicht abgesenkt sind, dass man keine Fahrradwegweisung hat, usw.

In der Hälfte aller hessischen Kommunen gibt es inzwischen die Meldeplattform für Mängel bei der Radverkehrsinfrastruktur. Wir haben sie nicht nur gefordert, wir halfen auch bei der konzeptionellen Entwicklung und wir halfen in der Erprobungsphase. Jedermann kann über diese Plattform relativ komfortabel Mängel melden. Ähnlich wie bei unserem Fahrradklimatest bekommen Kommunen auch über die Meldeplattform Informationen frei Haus geliefert.

Aber werden die bekannten Mängel in angemessener Geschwindigkeit beseitigt? Teilweise geschieht dies. Aber häufig nicht. Gerade dann nicht, wenn es Mängel sind,

deren Beseitigung zwar einen größeren Aufwand erfordert, die aber für das Radfahren von großer Bedeutung sind. In manchen Kommunen, gerade in größeren Städten, stapelt sich Meldung auf Meldung.

Diejenigen, die sich in den Kommunen beruflich damit beschäftigen, können nicht glücklich darüber sein, dass wir ihnen ständig neue Meldungen und Zustandsberichte liefern. Denn gerade diesen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist die Situation häufig gut bekannt und sie tun unter den gegebenen, d. h. politisch herbeigeführten Umständen das Bestmögliche, um Mängel zu beheben und für ein gutes Fahrradklima zu sorgen. Möglichkeiten, die sich ableiten, aus der zur Verfügung stehenden Arbeitszeit, aus konzeptionellen und planerischen Vorgaben hierarchisch Höherstehender und aus

Stand der Technik zu tun hatten. Bauliche Fehlplanungen werden nicht selten noch durch absurde Beschilderungen der Straßenverkehrsbehörden komplettiert. Größerer Sachverstand, ein größerer Wille zur Fortbildung könnten Derartiges verhindern.

Zurück zur Politik: Eine in einem langen Jahrhundert autogerecht zugerichtete Stadt kann nicht innerhalb einer Legislaturperiode menschengerecht umgestaltet werden. Auch wenn wir zu Recht ungeduldig sind, wäre es doch unangebracht, diese Lasten der Vergangenheit zu ignorieren.

Hauptadressat unserer Kritik und unserer Forderungen darf nicht die Verwaltung sein, sondern dies muss die Politik werden, und zwar auf allen Ebenen. Verstärkt müssen auch die politischen Parteien einbezogen werden.

Wenn es im Straßenraum zu wenige für die Fahrradmobilität wünschenswerte Veränderungen gibt – dann liegt das an den politisch definierten Rahmenbedingungen und an den Entscheidungen der Vergangenheit

der Höhe der Haushaltsmittel, die wiederum politischen Entscheidungen unterliegen.

Wenn Mängelmeldungen nicht adäquat bearbeitet werden, wenn es im Straßenraum zu wenige für die Fahrradmobilität wünschenswerte Veränderungen gibt – dann liegt es weniger an der Verwaltung, sondern vielmehr an den jeweils politisch definierten Rahmenbedingungen und an den inzwischen Raum und Stein gewordenen politischen Entscheidungen der Vergangenheit, die natürlich eine große Beharrungskraft haben. Dies bedeutet nicht, dass wir die Verwaltung und die dort tätigen Planer und Straßenbauer pauschal in Schutz nehmen wollen. Wir kennen Beispiele von neu gebauten Radwegen, die das Land oder der Bund gefördert haben, obwohl sie bereits vor Baubeginn nichts mit dem

Wir müssen von der Politik nicht weniger als einen großen Sprung, gewissermaßen einen Tigersprung, einfordern, einen Sprung auf ein Niveau, auf dem die bekannten und erkannten Herausforderungen nicht nur archiviert, sondern tatsächlich bewältigt werden und zwar sowohl die kleinen, eher technischen, als auch die großen, mobilitätsbezogenen und raumgestalterischen Herausforderungen.

Derzeit entwickelt sich der Radverkehr, besonders in den größeren Städten, durchaus dynamisch. Die Kommunen, Landkreise und das Land kommen dieser Entwicklung aber häufig nicht hinterher – es gelingt nicht einmal die Befriedigung der aktuellen Nachfrage.

Die vom aktuellen Radverkehr vorgegebene Geschwindigkeit muss gehalten werden, d. h., dass der Nachfrage entsprochen wird

und eine vorausschauende und motivierende Angebotsplanung der Radverkehrsinfrastruktur erfolgt. Und drittens brauchen wir neue Visionen der Städte und Regionen. Insbesondere daran fehlt es.

Dabei müssen wir gar nicht auf andere zeigen. Welche großen Visionen erarbeiten wir systematisch, welche großen Impulse setzen wir, welches Verständnis haben wir von Mobilität und Verkehr und ihren Voraussetzungen und Wechselbeziehungen?

Dem Land, den Regionen und Kommunen fehlt es genauso wenig wie uns an gutem Willen. Es sind die Ressourcen, die fehlen, es fehlt die Kraft für den Tigersprung. So sind wir allesamt nicht zeitgemäß, genauer gesagt, wir können allesamt nicht die positiven Potenziale der Zeit in aktuelles Handeln verwandeln.

Aber zurück zum Fahrradklimatest 2014. Wenn dieser nicht nur eine Beschäftigungstherapie für den ADFC werden soll, dann müssen wir die Kommunen viel stärker in die Pflicht nehmen, die von den Radfahrenden benannten Mängel in überschaubaren Zeiträumen zu beseitigen.

Wenn dafür keine Bereitschaft vorliegt, wenn lapidar und gebetsmühlenhaft verkündet wird, dass dafür kein Geld da sei, dass es aus rechtlichen Gründen, aus Gründen der Straßenverkehrsordnung, usw. nicht geht, mit anderen Worten, dass der politische Wille fehlt – dann können wir als verkehrspolitischer Verband uns damit nicht zufrieden geben, wir können nicht einfach mit den Schultern zucken, einen Beschwerdebrief schreiben und uns dann dem nächsten Thema widmen, zum Beispiel dem nächsten Fahrradklimatest.

Im Gegenteil, wir müssen hartnäckig und – eine Fähigkeit, die wir noch verbessern können – auch längerfristig an einer Sache dran bleiben und nicht ständig hin und her oder von Detail zu Detail springen. Bewusstloser und nervöser Aktivismus ist nicht immer angebracht. Wir müssen die schon heute voraussehbaren Antworten à la „es gibt kein Geld“ stärker öffentlich skandalisieren, dagegen demonstrieren, wir müssen deutlich hörbar klar stellen, dass wir uns mit solchen Ausreden nicht mehr abspesen lassen.

Mit der fahrradbezogenen Verkehrspolitik der „neuen“ Landesre-

gierung können wir nicht zufrieden sein. In Wirklichkeit steigt die Unzufriedenheit von Monat zu Monat. Wir haben in den letzten Jahren schon sehr viele Vorschläge zur Förderung der Fahrradmobilität an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) und seit Anfang 2014 an den „neuen“ Minister gerichtet. Die Resonanz darauf ist schwach. Wir werden dazu übergehen müssen, nicht ständig selbst zu liefern, sondern endlich vom Minister und dem HMWVL eigene Vorschläge einzufordern und sie öffentlich zu bewerten.

Dass wir dabei klug vorgehen müssen, dass wir natürlich niemanden persönlich angreifen und verprellen dürfen, ist selbstverständlich. Teilweise können wir uns dabei an unserem erfolgreichen Vorgehen gegen die geplanten Einschränkungen des Betretungsrechts im Waldgesetz orientieren – bei dem wir Sachargumente und pragmatische Verhandlungen mit Skandalisierung und öffentlichen Demonstrationen verbunden haben. Allerdings sind wir nicht selbst auf diese Kombination gekommen, wir haben sie von anderen gelernt, von der Deutschen Initiative Mountain Bike (DIMB). Gut ist, dass wir lernfähig sind.

Wenn ich auf die letzten 20 Jahre zurückblicke, in denen ich unseren Landesverband als Geschäftsführer mitgestalten durfte, dann muss ich mit großer Freude feststellen, dass wir noch niemals so viele potenzielle Möglichkeiten hatten, unsere vernünftigen fahrradfreundlichen Ziele in die planerische und politische Sphäre hineinzutragen, wie heute. Uns standen noch niemals so viele Türen weit offen wie heute. Aber wir können diese Potenziale nicht wirklich nutzen, denn auch uns fehlen dafür die Ressourcen. „Auch uns“, das heißt, nach meinem Eindruck, gilt dieser fundamentale Ressourcenmangel für das Verkehrsministerium genauso wie für regionale Verbände und für Kommunen. Selbst in politischen Parteien, die den Radverkehr im Rahmen einer menschengerechten Mobilität fördern wollen, fehlen diese Ressourcen. An sehr vielen Stellen begegnet mir guter Wille und die Bereitschaft, Gutes zu tun – allein es fehlt Zeit, Personal und Geld.

Was nicht fehlt, das sind die Informationen und das Wissen

darum, was zu tun wäre. Es gibt auch keinen Mangel an guten Verbesserungsvorschlägen. Darauf weisen wir hin, darauf weisen moderne Verkehrsplaner hin und natürlich kommen solche Vorschläge von den Bediensteten der Verwaltungen selbst, zumal es inzwischen ausgezeichnete Weiterbildungsmöglichkeiten gibt (man muss sie nur nutzen).

Woran es fehlt, ist der politische Wille, die bekannten Mängel zu be-

Die Aufteilung der Ressourcen und der Verkehrsräume, die Präferenzen für das Auto sind nicht vom Himmel gefallen, sie sind das Resultat der Dominanz spezifischer Interessen, bestimmter Interessensgruppen.

seitigen und die Rahmenbedingungen für das Radfahren wesentlich und merklich zu verbessern. Es fehlt der politische Wille, die dafür notwendigen Ressourcen bereit zu stellen.

Dies kann uns immerhin in diesem Sinne freuen, dass man uns ja gar nicht brauchte, wenn es anders wäre. Unsere Existenzberechtigung als verkehrspolitischer Verband leiten wir ja geradezu daraus ab, dass realpolitisch gesehen die Fahrradmobilität hinsichtlich der für sie aufgewandten Ressourcen weiterhin unter „ferner liefen“ angesiedelt ist, und es deshalb darauf ankommt, diese Zustände durch uns zu kritisieren und alles in unserer Macht stehende zu tun, diese zu ändern. Hier können wir

uns allerdings die Fragen stellen, ob wir uns dieser strategischen Aufgabe überhaupt bewusst sind und ob wir dieser Funktion, die der Erschaffung unseres Verbandes zugrunde liegt, gerecht werden?

In diesem Zusammenhang sollten wir auch fragen (und darauf Antworten finden), wieso es eigentlich in einer historischen Situation, in der es noch niemals so viel gesellschaftlich erzeugten Reichtum gab wie heute, in dem die planeri-

schen und technologischen Instrumentarien und Möglichkeiten noch niemals so entwickelt waren wie gerade jetzt, wieso es unter diesen Umständen unmöglich sein soll, zum Beispiel bei allen Radverkehrsverbindungen innerhalb eines Jahres oder innerhalb von fünf Jahren, die Bordsteine abzusenken. Wieso es nicht an den meisten Ampeln für rechtsabbiegende Radfahrende grüne Pfeile gibt, wieso nicht an sämtlichen Bahnhöfen und Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs diebstahlsichere Fahrradständer angeboten werden, wieso gefährliche, weil falsch geplante und/oder gebaute Kreisverkehre nicht innerhalb von Monaten sicher umgestaltet werden, wieso der Verkehr mit tonnenschweren Verkehrsmitteln in den Städten nicht menschengerecht entschleunigt wird, wieso das Paradigma der Straße als Infrastruktur rasender Durchquerung von Stadträumen nicht wirksam in Frage gestellt wird, wieso der Radverkehr nicht durch geeignete Führungsformen, Oberflächen der Fahrbahnen, Ampelschaltungen beschleunigt wird? Warum passiert das nicht?

Fragen über Fragen. Selbst wenn wir in das neue Verkehrspolitische Programm des ADFC schauen, finden wir auf diese naheliegenden Fragen nur – wenn überhaupt – rudimentäre Antworten. Es scheint so zu sein, als ob sich unser Verband über die Art der Gesellschaft, in der wir leben und agieren und in der die von uns beklagten Defizite entstehen, kaum Gedanken machte. Den ADFC scheint nicht gerade die Frage anzutreiben, welche gesellschaftlichen Vorausset-



Foto: ADFC Hessen

Norbert Sanden, Diplom-Geograph, ist Geschäftsführer des Landesverbands Hessen des ADFC. Anlässlich der Landesversammlung des ADFC Hessen am 20. September 2014 in Bensheim hat Norbert Sanden einen Vortrag gehalten, den wir leicht überarbeitet und gekürzt veröffentlichen. (Red.)

➤ zungen eigentlich notwendig wären, um die Forderungen unseres Verkehrspolitischen Programms umsetzbar zu machen.

Daran schließt sich die Frage an, ob ein politischer Verband eigentlich ohne die Identifizierung und Nennung von Strukturen, Interessen und Interessensgruppen auskommen kann, die fast oder die ganz das Gegenteil von dem wollen, was wir wollen?

Sind wir denn von lauter Freunden umgeben, die entweder die gleichen Interessen verfolgen wie wir oder zumindest doch so verständnisvoll und solidarisch sind, dass sie unsere Ziele aufgreifen und sich mit uns für sie einsetzen?

Gibt es denn bei der Neuaufteilung der finanziellen Ressourcen des Staates zugunsten nachhaltiger Mobilität, gibt es bei der fälligen Neuaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums nicht unterschiedliche, ja, konträre, Interessen? Welche Interessen sind das und was bezwecken sie?

Die kritische Raum- und Mobilitätswissenschaft hat benannt, welche Interessen das sind. Grob vereinfacht gesagt, sind es die Interessen der in der Automobilindustrie konzentrierten Kapitale, die, historisch von den USA ausgehend, im klugen Zusammenwirken mit staatlichem und rechtsetzendem Handeln es geschafft haben, zunächst städtische, dann auch ländliche Räume ganz nach ihren Bedürfnissen nachhaltig zu formieren und auszustaffieren. Es sind

Interessen, die Recht und Straßenverkehrsordnung für den eigenen Vorteil nachhaltig gestaltet haben. Orchestriert wurde und wird dies mit einer extrem kostspieligen und allgegenwärtigen Propaganda, die nicht müde wird, die Lust am Auto immer wieder zu entfachen und alle unerfreulichen und für viele Menschen unerwünschten Folgen des Autoverkehrs zu ignorieren – und das seit hundert Jahren.

Auch die politisch gewollte künstliche, d. h. keineswegs naturgegebene, relative Schwäche des öffentlichen Verkehrs war und ist geradezu eine Vorbedingung für hohe Verkaufszahlen der Automobile. Die unbestreitbare Funktionalität des Autos steht in einem bestimmten Verhältnis zur Qualität des öffentlichen Verkehrs. Einschränkungen des öffentlichen Verkehrs, die Ausdünnung von Haltestellen, die Vergrößerung der Taktzeiten, die Verwahrlosung von Bahnhöfen und Fahrzeugen erhöhen selbstverständlich die Attraktivität des Autos. Während die Auto-Produzenten, Zulieferer und Verkäufer darüber (vielleicht auch nur im Stillen) jubeln, so müssen wir immer stärker auf die Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖV achten, nicht nur auf die technische, sondern auch auf die politisch-konzeptionelle.

Die Aufteilung der Ressourcen und der Verkehrsräume, die rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen, die Präferenzen für das Auto sind nicht vom Himmel gefal-



Foto: Peter Sauer

len, sie sind nicht von Natur aus spontan entstanden, sie sind das Resultat der Potenz und Dominanz spezifischer Interessen, bestimmter Interessensgruppen.

Der ADFC war auf der Tagung „Mobilität 2100 – Dem Radverkehr gehört die Zukunft“ u. a. mit einem Referat unter dem Titel „It's not the bike. It's the city“ präsent. Dieser Titel ist sehr richtig, denn es geht nicht nur ums Rad, sondern um die ganze Stadt. Aber wir müssen noch einen Schritt weiter gehen, wenn wir auf der Höhe der Zeit sein wollen. Es ist nicht nur das Rad. Aber es ist auch nicht nur die Stadt. Es ist auch die Ökonomie, es ist auch die Gesellschaft, es ist auch die Politik. Ohne Berücksichtigung dieser Komponenten, ohne politische Einflussnahme auf diese Rahmenbedingungen kommen wir nicht wirklich weiter.

Wir sind optimistisch, denn so wie der Verkehrsraum historisch konstruiert wurde, so kann er im Laufe der Zeit durch neue Interessen und Interessensgruppen auch rekonstruiert werden. Wir haben eigentlich keine geringere Aufgabe, als an dieser Umgestaltung in Kooperation mit unseren Freunden und mit denjenigen, die wir noch als Freunde gewinnen müssen, mitzuwirken.

Wir im ADFC haben nicht verlernt, unser politisches Engagement, unsere mühevollen Gremienarbeit, die Auseinandersetzung mit Werken wie den *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* oder den *Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung* mit eher sinnlichen Aktivitäten zu kombinieren. Hierzu zähle ich die *ADFC bike night*, die wir erfolgreich durchgeführt haben, in Kooperation zwischen dem KV Frankfurt, dem Landesverband und in diesem Jahr mit dem KV Offenbach Stadt. In Kassel gab es die *1. Kasseler Radnacht*. Der KV Kassel Stadt und Land hat diese nicht allein organisiert, er wollte es nicht allein machen, sondern er tat es in Kooperation mit Freunden.

Freude und Freunde haben eine gemeinsame Wurzel. Diese ist auch das gemeinsame Handeln, um zum Beispiel aus unausgegorenen Ideen praktikable Entwürfe zu erstellen, diese auszuprobieren und zu vervollkommen. Das ist eine gute Basis für unsere zukünftige politische Arbeit.

**Kinderräder
Jugendräder**



**Mountainbikes
Rennräder
Crossräder**



**Trekkingräder
Stadträder**



WINORA

HAIBIKE

STAIGER

VICTORIA

CONTOURA

**Exklusiver
Stützpunkt für:**

ride a smile. 
e.Bikes by Winora

SINUS

**E-Räder
Pedececs**



**Beratung
Service
Ersatzteile
Zubehör
Helme
Bekleidung**





Waveboard "The Wave"
Das Original



von **Surf & Surfing**

www.FahrradWagner.de

**Fahrradhaus
Wagner**

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

Öffnungszeiten:

Montag - Freitag:
9:00 - 12:00 & 15:00 - 18:30 Uhr

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr

Ausblick auf's Frankfurter Tourenprogramm

Nachstehend findet Ihr eine Vorab-Übersicht über geplante Mehrtagestouren. Bei Fragen zu den Touren wendet Euch bitte direkt an die jeweils genannten Tourenleiter/-innen. Diese Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ebenso können sich noch Termine verschieben. „Maß-

gebendes“ steht im Tourenprogramm 2015. Das neue Heft erscheint zum RadReiseMarkt am 22. März im Saalbau Bornheim.

Weitere Touren finden sich auch im Netz unter www.adfc-touren.de
Viel Spaß wünscht Michael Bunkenburg, Stellv. Leiter AG Touren

Von – bis	Tourentitel	Tourenleitung	Kontakt
22.03.	RadReiseMarkt im Saalbau Bornheim		
24.–26.04.	Adlersuche XXL ***	Elke und Ulrich Bauer	e.bauer@web.de, 069/58 95 38
24.–26.04.	Odenwald-Radtour: Seligenstadt – Miltenberg – Amorbach – Buchen – Eberbach – Heidelberg **	Michael Bunkenburg	Michael@Bunkenburg.name 069/52 52 61
13.–17.05	Lahn-„Bummelei“ – Freundschaftstour mit Thüringer Radfreunden ***	Rainer Griga	Gr23iga11Ra19iner57@gmx.de 06151/14 76 13
14.–17.05.	Pfalz/Nord-Vogesen ***	Anne Wehr und Bertram Giebeler	wehrgiebeler@t-online.de 069/59 11 97
22.–25.05.	Pfingstzelttour Mainfranken ****	Hartmut Lange und Egon Schewitz	Hartm.lange@web.de 06109/3 56 14
31.05.	Großes Radlerfest, Alter Flugplatz		
04.–07.06.	Grenzlandtour: D – Belgien – Luxemburg ***	Anne Wehr und Bertram Giebeler	wehrgiebeler@t-online.de 069/59 11 97
19.–21.06.	Vogelsberg-Radtour: Wächtersbach – Hartmannshain – Vulkanradweg **	Ernesto Fromme und Reiner Stephan	ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de 0176/9324 0894
20.–21.06.	Mittsommernachtstraum. Kürzeste und preiswerteste Mehrtagestour in unserem Programm ***	Rainer Mai und Jürgen Johann	raimai@gmx.de 069/41 30 85
09.–12.07.	Michelstädter Musiknacht ***	Rainer Griga	Gr23iga11Ra19iner57@gmx.de 06151/14 76 13
10.–11.07.	Bad Hersfeld mit Besuch der Festspiele **	Michael Bunkenburg	Michael@Bunkenburg.name 069/52 52 61
24.–26.07.	Hunsrück ***	Helmut Schulz, Elke und Ulrich Bauer	e.bauer@web.de 069/58 95 38
04.–09.08.	Zum jugend-fahrrad-festival nach Göttingen **	Sabine und Holger Küst	06198/501559
27.–31.08.	Venn- und Nordeifelradtour. Von dem Land Luxemburg über Belgien nach Aachen und an der Rur zu ihren Stauseen ***	Rainer Griga	Gr23iga11Ra19iner57@gmx.de 06151/14 76 13
04.–14.09.	Alpe-Adria-Radweg ***	Rainer Griga	Gr23iga11Ra19iner57@gmx.de 06151/14 76 13
05.09.	Frankfurter bike-night, Römerberg		
11.–13.09.	Lahntal und Taunushöhen ***	Michael Bunkenburg	Michael@Bunkenburg.name 069/52 52 61
02.–04.10.	MTB-Wochenende ***	Michael Dorgarten und Doris Fiekers	0160/7 82 21 10



**Anhänger
 Dreiräder
 Falträder
 Liegeräder
 Reha-Specials
 Tandems
 Transporträder**

Main Velo
 Spezialräder und Anhänger

Alt-Harheim 27
 60437 Frankfurt
 06101 / 48 9 58

info@mainvelo.de
 www.mainvelo.de

Landkarten Schwarz
 GmbH & Co. KG

Kornmarkt 12
 (am Parkhaus Hauptwache)
 60311 Frankfurt am Main
 Telefon 069 - 55 38 69 & 069 - 28 72 78
 Fax 069 - 59 75 166
www.landkarten-schwarz.de

Montags - Freitags 10:00 - 19:00 Uhr
 Samstags 10:00 - 18:00 Uhr

Rund um die Welt - alles in Karten.





Auf der Insel braucht man doch kein Auto!

Von zwei Frankfurtern, die im September 2014 auszogen um Sylt per Fahrrad zu erkunden

Die An- und Abreise erfolgte mit der Deutschen Bahn. Es gibt einen durchgehenden Zug (IC mit Fahrradabteil) von Frankfurt Hauptbahnhof bis Westerland auf Sylt. Für die An- und Abreise für jeweils zwei Personen mit Fahrrädern und Sitzplatzreservierungen haben wir den Frühbucherrabatt der DB genutzt und für die Hinfahrt 116,- € und die Rückfahrt 96,- € bezahlt. Zum Vergleich: Die Fahrkarte für den DB Autozug vom Terminal Niebüll über den Hindenburgdamm nach Westerland kostet für die einfache Fahrt 51,- € und als Rückfahrkarte 90,- €. Hinzu kommen dann noch die Sprit- und sonstigen Kosten für die rund 700 Kilometer lange Anfahrt.

Reisen mit dem Fahrrad in der Bahn ist immer ein Erlebnis. Auf der Hinfahrt hat uns die Zugbegleiterin kurz hinter Frankfurt gesagt, dass wir in einen der vorderen Wagen umsteigen müssen weil dieser in Niebüll abgehängt wird. Nach einem Zugbegleiterwechsel hat uns ein Kollege dann beruhigt. Dieser Wagen fährt bis Westerland. So sind wir dann nach 8 Stunden fast pünktlich in Westerland auf Sylt angekommen.

Als Quartier für unseren zweiwöchigen Inselurlaub hatten wir eine Ferienwohnung nördlich des Stadtzentrums von Westerland gebucht. Von Westerland sind es bis zur Nord- als auch bis zur Südspitze der Insel ca. 20 Kilometer; für einigermaßen versierte Radler also jeweils eine gemütliche Tagestour.

Für die Selbstversorger unter uns: In Westerland gibt es Supermärkte vieler bekannter oder auch speziell in Norddeutschland beliebter Filialisten. Die dortigen Preise weichen im Vergleich zu Frankfurt eher nach unten ab. Wir hatten zu einem großen Sky-Supermarkt ungefähr einen Kilometer zu fahren. Dieser hatte neben guten Abstellplätzen (Anstellbügel) für Fahrräder auch ein mit hiesigen Märkten vergleichbares Sortiment. Zum Essen gehen bietet gerade die als Fußgängerzone genutzte Friedrichstraße alles und in jeder Preisklasse außer billig.

Als Radfahrer kann man auf ein gut ausgebautes Radwegenetz von rund 250 Kilometern Gesamtlänge zurückgreifen, welches alle Inselgemeinden erschließt. Es gibt kaum eine Stelle, die nicht bequem per Fahrrad erreicht werden kann. Als nahezu durchgehender

Radweg dient die Trasse der ehemaligen Sylter Inselbahn, die Sylt außer in Westerland von Nord nach Süd durchquert. In Westerland gibt es eine autoarme Fahrradverbindung entlang der westlich gelegenen Dünen.

Der Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse ist einfach gut. Ab Westerland in nördlicher Richtung ist er asphaltiert und in südlicher Richtung als befestigter Weg gut befahrbar. Zudem gibt es darüber hinaus auch in West-Ost-Richtung gute Radwege; entweder mitten durch die Botanik oder direkt neben der Straße. Bei letzteren macht sich bemerkbar, dass Sylt die Insel des ungebremsten Autoverkehrs ist. Dort ist es fast so idyllisch wie entlang der Hanauer Landstraße. Von der Intensität des Autoverkehrs waren wir überrascht. Alle Radwege sind durchweg gut und übersichtlich beschildert. Auch in Westerland selbst gibt es neben einer der Durchgangsstraßen einen breiten Radweg.

Die Topographie der Insel ist geteilt. Ab Westerland nördlich in Richtung List führt der Radweg überwiegend durch Heide- und Dünenlandschaft mit leichten Steigungen und teils fantastischen Ausbli-

Mitten durch die Dünen: Radweg nach Hörnum an der Südspitze von Sylt

Foto: Roswitha Schneider

cken zur See und/oder zum Wattenmeer. Ab Westerland südlich in Richtung Hörnum führt der Radweg flach entlang der Dünenkette und bietet viel Aussicht auf das Wattenmeer. Ab Westerland östlich in Richtung Morsumer Kliff ist es ebenfalls eben. Dort fährt es sich am ruhigsten wenn man nicht den Radweg entlang der Straße findet.

Fazit: Zwei Wochen kann man es gut auf Sylt aushalten und viel radeln und sehen. Besonders dann, wenn man wie wir, zwei Wochen gutes Wetter hat. Ob man auf einer Urlaubsinsel so viel Autoverkehr mag, ist eine sehr individuelle Frage. Uns hat es trotzdem gut gefallen, weshalb wir auch diese Anregung an alle hiesigen ADFCler/-innen weitergeben möchten.

PS: Auch die Heimreise war spannend. Der Zug hatte eine geänderte Wagenreihenfolge. Damit stimmten die Reservierungen für Fahrräder und Reisende nicht mehr. Dank versierter Zugbegleiter war dieses Problem aber schnell gelöst.

Roswitha & Robert Schneider



Reflexionen, Tag und Nacht

Christian Martens aus Bad Vilbel, als Bahntrassenradler den meisten Lesern bekannt (siehe Seite 17), entdeckt auch auf anderen (Rad-) Wegen Reiz- und Kunstvolles. In Biberach an der Riß fand er diese Ansammlung von gebrauchten Verkehrsschildern. Schon bei Tageslicht ein Hingucker, gewinnen sie bei Dunkelheit im Lichte eines Scheinwerfers noch an Bedeutung.

(Die Redaktion)



Träume ...



...leben.



DIE GRÖSSTE AUSWAHL FÜR ALLE RADREISEABENTEUER!



Globetrotter Experte **Marcus Mallebre**

Im Frankfurter Erlebnishaus von Globetrotter Ausrüstung finden Sie die größte Auswahl für Outdoor und Reise und die Erfahrung von Globetrotter Experten, die selbst jede freie Minute am liebsten in der Natur verbringen. Lassen Sie sich bei uns auf neue Ideen bringen – ein Besuch im größten Erlebnishaus Frankfurts lohnt sich immer!

VERANSTALTUNGSTIPP: **GlobeBoot 2015**

Das große Outdoor-Festival!

Und wieder wird die GlobeBoot die neue Outdoor-Saison einläuten: Zelte ausprobieren, Probe paddeln, große und kleine Marken treffen, Neues ausprobieren und vor allem: jede Menge Spaß haben. Für jeden ist das Passende dabei, um ein unvergessliches Wochenende auf der GlobeBoot zu verbringen. Termin: Sa./So., 11./12.04.2015
Alle Infos unter www.globetrotter-events.de

