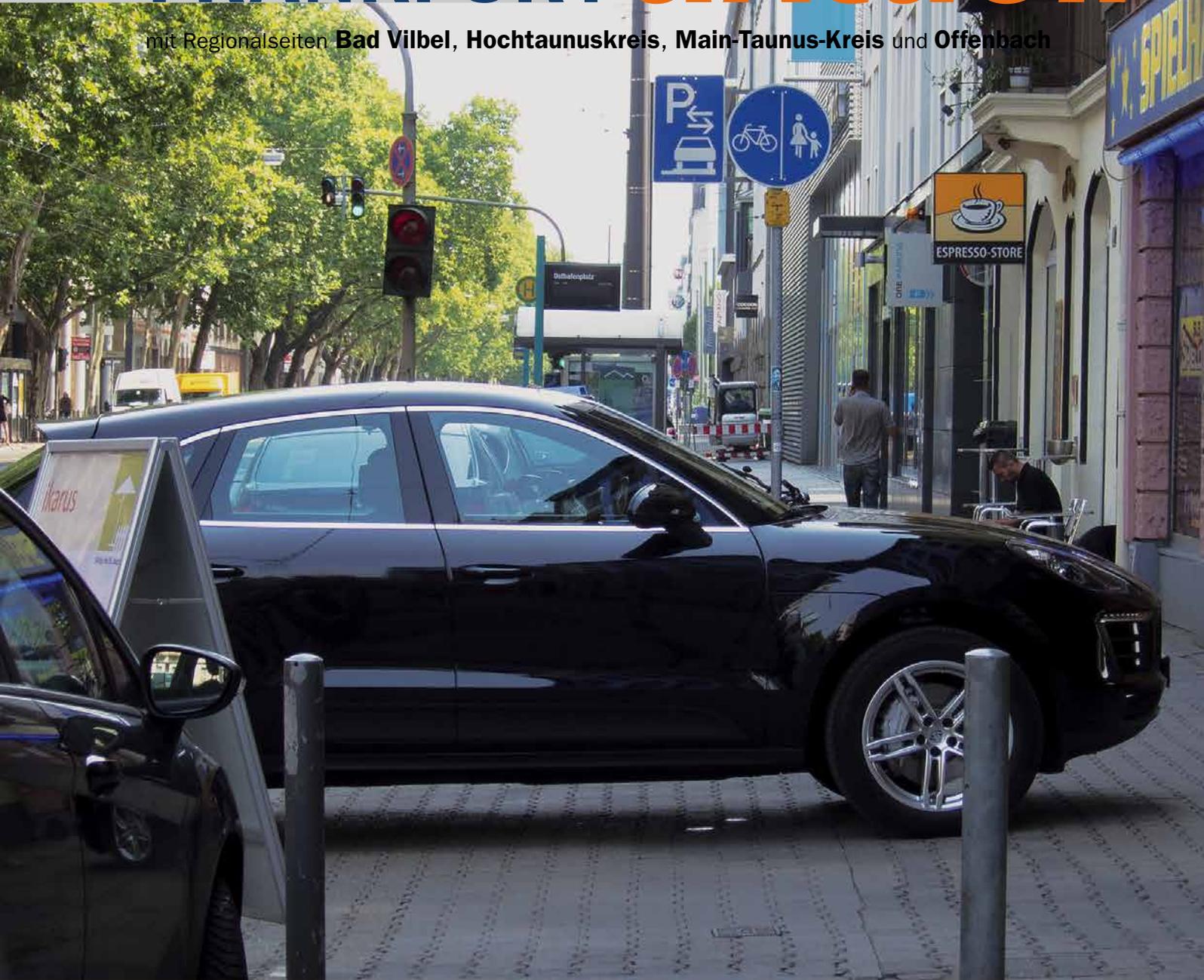


FRANKFURT *aktuell*

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



Falschparker in Frankfurt

Auf blockierten Radwegen

wird viel zu selten abgeschleppt



Bornheim Für's Klima wäre es besser, die Tannen blieben im Wald, statt für kurzfristige Dekorationszwecke in die Stadt gebracht zu werden. Und wenn schon, warum wird der Fußweg so zugestellt, dass jeder Passant dort auf den Radweg laufen muss? Ingolf Biehuse



Bornheim Höhenstraße / Berger Straße: Ein neuer Radweg ist markiert, doch warum endet er an der Haltelinie? Da ist es kein Wunder, dass hier häufig Fußgänger, die vor der roten Ampel warten, im Verkehrsraum der Radfahrer stehen. Ingolf Biehuse

(nicht nur) Frankfurter gemischte Fundsachen



Derbyshire, England Fahrrad-Polizisten nehmen eng Überholende mit einer Kamera auf. Ein Begleitmotorrad stoppt die Autofahrer, der Beamte weist sie auf ihren Fehler hin: „Leave at least 1.5m clearance when overtaking a cyclist.“ Derbyshire Roads Policing Unit (Twitter)



Werbung Wir ahnen, was sich der von uns sehr geschätzte Ausrüster bei seiner Anzeige in der „Radwelt“ gedacht haben mag. Wir wissen: Eine Radfahrerin, der nachts so dicht auf die Pelle gerückt wird, ist gewiss nervenstark und eine wahre Heldin in der Dunkelheit. (ps)



Innenstadt Sieht zwar sehr einladend aus, scheint aber Radfahrende nicht zu interessieren. Die offene Ladebühne des Lastwagens in der Schäfergasse suggeriert immerhin, dass man sein Velo nicht anheben muss, um hier verladen zu werden. (ps)



Gallus Das sind wahrlich gute Fakten, die an der Baustelle des Hochhausprojekts „ONE“ hinter der Messe zu sehen sind. Immerhin 600 Abstellplätze für Fahrräder will der Bauherr schaffen, bei nur 400 Parkplätzen für Autos. Geht doch ...! (ps)

Editorial

Die Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) hat geklagt und vor Gericht Recht bekommen. Behördlich festgelegte Grenzwerte für Schadstoffe in unserer Atemluft dürfen nicht dauerhaft überschritten werden. Die Behörden müssen dafür sorgen, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Da ist es eigentlich kaum überraschend, dass dies mit einer Verminderung des Autoverkehrs einhergehen könnte. Prompt wirft der Ministerpräsident in Nordrhein-Westfalen der DUH vor, sie wolle das Land lahmlegen. Seine Parteigenossen gar plädieren dafür, dem Verein die Gemeinnützigkeit abzuerkennen.

Es offenbart ein merkwürdiges Rechtsverständnis bei führenden Politikern, wenn sie Gerichtsentseide nur widerwillig hinnehmen, dafür aber gleich lautstark über die Klägerin herfallen, die diesen Entscheid herbeigeführt hat. Dass die Partei (genauer: deren Schwester)

den Bundesinnenminister stellt, der für Recht und Ordnung einsteht, macht die Sache für mich noch bedenklicher.

Die Angst vor Fahrverboten ist so groß, dass nahezu alle politischen Parteien nun den Radverkehr entdecken. In Offenbach setzt sich ein liberaler Verkehrsdezernent für das Radstraßenkonzept in der Stadt ein. Seine Begeisterung für das Fahrrad hat, so war der Presse zu entnehmen, ganz pragmatische Gründe. Er hofft, dadurch Fahrverbote für Dieselfahrzeuge vermeiden zu können. Klingt erstmal gut, hat für mich jedoch einen schalen Beigeschmack – wir Radfahrer/-innen erst ermöglichen die freie Fahrt für Autos in der Stadt.

Da gefällt mir die mit ironischem Unterton vorgetragene Meinung des Frankfurter Verkehrsdezernenten besser: Wenn der Autoverkehr 30% der Verkehrsleistung erbringt und der Radverkehr 20%, müsste

man doch über eine ganz neue Aufteilung des Straßenraums nachdenken: 60% der Individualverkehrsflächen für das Auto, 40% für das Fahrrad. Gute Idee, oder?

Apropos gute Idee: Seit einiger Zeit reden wir über den ökologischen Fußabdruck, den jeder Einzelne von uns auf dieser Erde hinterlässt. Ich hielt mich bisher für einen von den Guten – ein Leben ohne Auto, nur selten Flugreisen, in der Regel Fahrrad oder Bahn, kein Coffee-to-go. Doch nachdem ich die Fragen auf www.fussabdruck.de ehrlich beantwortet hatte, musste ich feststellen: Würden alle Menschen dieser Welt meinen Lebensstil pflegen, könnten wir den Laden bald dichtmachen. Radfahren allein rettet uns also nicht.

Trotzdem, fährt weiterhin Rad und denkt gleich zum Jahresbeginn daran: Auch wir sind der Verkehr, nur ohne Super- oder Diesel-Power.

Peter für das Redaktionsteam



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 Infoladen:

ab 18.01.2019
Montag, Mittwoch, Freitag:
17.15 – 19.00 Uhr

Vorstand

Ansgar Hegerfeld, Sigrid Hubert, Susanne Neumann, Denis Reith, Klaus Schmidt-Montfort, Alexander Schulz, Anne Wehr, Eckehard Wolf

Schatzmeister: Helmut Lingat

Kontoverbindung

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

Arbeitsgruppen

AG Fotografie: Jörg Hofmann
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de

AG Infoladen: Gisela Schill
infoladen@adfc-frankfurt.de

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

AG Kartographie & GPS:
Wolfgang Preisung
karten@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

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

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

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

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

GrünGürtel-Beauftragter:
Ernesto Fromme
ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de

Senioren-Beauftragte:

Margret Wiener
margret.wiener@live.de

Stadtteilgruppen:

Nord: Sigrid Hubert
Nordwest: Stephan Nickel
West: Klaus Konrad

Kontakte

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

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

Jörg Hofmann
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de
☎ 069/97 69 99 04

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

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

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

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

Stephan Nickel

stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
☎ 0151/46 72 19 36

Ralf Paul

☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
☎ 061 92/9 51 7 617

Denis Reith

denis.reith@adfc-frankfurt.de

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

Klaus Schmidt-Montfort

klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de
☎ 069/51 30 52

Alexander Schulz

alexander.schulz@adfc-frankfurt.de
☎ 0176 496 858 59

Anne Wehr

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

Dieter Werner

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

Eckehard Wolf

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

Falschparker in Frankfurt: ein hausgemachtes Problem

„Was hilft gegen Falschparker auf Rad- und Gehwegen, Zebrastreifen und Kreuzungsbereichen?“ – diese Frage stellen sich immer mehr Frankfurter Bürgerinnen und Bürger und wenden sich unter anderem an uns. Falschparker sind auch ein Dauerbrenner in den Ortsbeiräten, bei Podiumsdiskussionen und im Verkehrsausschuss. Auch der regelmäßig stattfindende ADFC-Fahrradklima-Test bescheinigt Frankfurt sehr schlechte Noten im Bereich der Falschparkerkontrollen (2016: Schulnote 5,1).



Stichwort Vorbildfunktion: Wenn selbst die Polizei „nur mal eben“ frühstücken möchte und dafür mit dem Streifenwagen und Warnblinker die Auffahrt zum Radweg blockiert – wieso sollten es die Bürgerinnen und Bürger nicht genauso machen?

Ansgar Hegerfeld (3)

In Frankfurt besteht seit über einem Jahr die Problematik, dass die städtischen Behörden keine ordentlichen Verträge mehr mit Abschleppunternehmen bzw. Zusammenschlüssen derer haben. Das bedeutet in der Praxis, dass über mehrere Monate hinweg fast gar keine Fahrzeuge abgeschleppt wurden. Inzwischen gibt es wenigstens wieder Verträge mit einzelnen Unternehmen, sodass zumindest einige Fahrzeuge mehr entfernt werden können. Mehrfach wurde angekündigt, bald wieder zu ordentlichen Verträgen über eine europaweite Ausschreibung zu gelangen, bislang wurde aber keiner der angekündigten Termine eingehalten. Hier ist aktuell kein Ende abzusehen.

Für den ADFC stellt sich die Frage, wieso in solchen Fällen nicht die Landespolizei in die Pflicht genommen, die von dieser Problematik nicht betroffen ist. Sie müsste Aufträge, die von der Stadt nicht ausführbar sind, übernehmen. Dieser Prozess ist in der Theorie vorgesehen, wird aber in der Praxis offenbar nicht genutzt. Stattdessen rückt die städtische Verkehrspolizei zu Einsätzen aus, obwohl den Polizisten vor Ort oftmals die Hände gebunden sind. Anstatt abzuschleppen, werden folglich nur „Knöllchen“ verteilt. Inwieweit ein am Fahrzeug angebrachter Zettel die

durch das widerrechtlich abgestellte Fahrzeug verursachte Behinderung und Gefährdung für Dritte beseitigt, konnte bislang leider niemand erklären. Aus unserer Sicht ist das Ziel klar: Fahrzeuge, die so geparkt wurden, dass Dritte, insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer gefährdet oder behindert werden, müssen abgeschleppt werden. Gerade für Kinder, egal ob mit oder ohne Fahrrad, stellen Autos und LKW durch die eingeschränkte Sicht der kleineren Verkehrsteilnehmer eine enorme Gefahr dar.

Erschwerend kommt auch die angespannte Personalsituation bei der städtischen Verkehrspolizei hinzu: Sobald in Frankfurt z. B. eine etwas größere Ampelanlage ausfällt, übernimmt diese Abteilung die Verkehrsregelung an der Kreuzung. Dadurch sind häufig nahezu alle Kräfte gebunden, die Zeit bis zum Eintreffen einer Streife erhöht sich also noch weiter als ohnehin schon. So bekommt man auf die Frage, wie lange man vor Ort warten müsse, oft die Antwort, dass die Meldung voraussichtlich erst am nächsten Werktag bearbeitet werden kann. Die gemeldeten Stellen mit Verkehrsbehinderungen oder -gefährdungen werden also erst mit enormer Zeitverzögerung angefahren, wenn die falsch abgestellten Fahrzeuge schon wieder weggefahren sind. Wie die städti-

sche Verkehrspolizei außerdem in einer auf Twitter veröffentlichten E-Mail mitteilte, finden in Bezirken „außerhalb der Innenstadt“ mangels Personals an Samstagen gar keine Kontrollen statt. Somit ist die Behörde rein formal primär zuständig, in der Praxis brauchen sich Falschparker jedoch vor nichts zu fürchten. Wichtig hierbei: liegt

eine Gefährdung vor und kann die städtische Verkehrspolizei, zum Beispiel aus Personalmangel oder fehlenden Abschleppverträgen, diese Gefahr nicht zeitnah beseitigen, muss die Landespolizei die Aufträge übernehmen.

Wer sich durch die Zuständigkeiten der verschiedenen Behörden gekämpft, die Mitarbeiter am



Peter Sauer

Viel zu selten: Falschparker verscheucht

Nein, dieser Polizeiwagen parkt nicht auf dem Radstreifen der Mainzer Landstraße. Das aber hatte ein Kurierfahrer vor, der seinen Wagen dort abstellte. Da konnten auch die direkt hinter dem Lieferwagen fahrenden Polizisten nicht darüber hinweg sehen, dass Parken auf dem Radstreifen verboten ist. Sie hielten an und sprachen mit dem Kurierfahrer, der daraufhin umgehend das Weite suchte (hier vor dem Polizeifahrzeug). Das ist gut, doch noch besser wäre es, wenn auch die Polizisten auf der Fahrbahn blieben und darauf verzichten würden, ihr Auto auf dem Radstreifen abzustellen. (ps)



Wegen zugeparkter Gehwege müssen Fußgänger auf den Radweg ausweichen. Falschparker machen ihr eigenes Problem (kein Parkplatz) zu dem von unbeteiligten, schwächeren Verkehrsteilnehmern.

Telefon überzeugt und die lange Anfahrtszeit überstanden hat, sollte sich auf weitere Hürden gefasst machen. Das Verständnis der Polizisten für Falschparker („wo soll man denn sonst parken?“, „der Parkdruck ist einfach zu hoch“, „da müssen Sie als Radfahrer Verständnis haben“) ist meistens so groß, dass zum Schutz der Autofahrer auf die notwendigen Abschleppmaßnahmen verzichtet wird. Dieses Verhalten ist nicht auf die städtische Verkehrspolizei beschränkt, auch die Landespolizei bringt diese „Argumente“ in die Diskussion bei vor Ort begleiteten Einsätzen ein. Alternativ wird den Bürgerinnen und Bürgern auch nahegelegt, selbst Ordnungswidrigkeitsanzeigen zu schreiben. Auch wenn „Outsourcing“ generell im Trend liegt, kann die Verlagerung von staatlichen Aufgaben hin zu Privatpersonen nicht die Lösung sein.

Andere Bundesländer sind hier deutlich weiter. So gibt es zum Beispiel in Berlin eine eindeutige Geschäftsweisung der Landespolizei, in der sogenannte „Regelfälle“ für eine „Umsetzung“ (Abschleppen) von Falschparkern definiert sind. Hierdurch sind die Polizisten angehalten, eine Umsetzung, z. B. vom Radfahrstreifen herunter, als Standard anzusehen und nicht, wie es in Hessen passiert, als absolute Ausnahme.

Was kann man also tun? Ganz einfach: Selbst aktiv werden und Verkehrsbehinderungen telefonisch melden, dokumentieren, öffentlich machen und gemeinsam Druck auf die Politik und Behörden ausüben. Wie das geht, kann man z. B. auf der privaten Homepage www.falschparken-frankfurt.info nachlesen. Aktuell fehlt es in Hessen noch an klaren Richtlinien, bei vielen Polizisten am Willen und natürlich auch an Personal. Dies sind alles Dinge, die man ändern könnte – wenn man denn eine ernstzunehmende Verkehrswende und mehr Respekt der Verkehrsregeln erreichen wollen würde.

Übrigens: Auch Poller und sonstige baulichen Maßnahmen werden das Problem nicht beheben können, denn der geschickte Kraftfahrer findet immer eine Lücke. Außerdem können diese Einrichtungen sogar zur Gefahr für Radfahrende werden, wenn sie nicht ordnungsgemäß ausgeführt werden. Insbesondere die schlechte Sichtbarkeit der in grau ausgeführten Poller ohne reflektierende Elemente sorgte bereits für Unfälle in Frankfurt. Außerdem wird die maximale Breite von Radwegen stark limitiert, müsste man auch schmale Autos aussperren. Ein Blick nach Kopenhagen zeigt, dass Radwege auch ohne Poller funktionieren können. *Ansgar Hegerfeld*

Regionaltangente West in Sossenheim:

Chance nicht verpassen!

Bessere Verbindung nach Sulzbach durch „RTW Plus“

Dieser Schandfleck könnte für etwas Besseres verschwinden, wenn Frankfurt mehr Nahmobilität durchsetzt: die dunkle, enge, vor Müll, Urin und Kot starrende Unterführung zwischen Sulzbach und Sossenheim

Bertram Giebler



Jetzt ist der Zeitpunkt, zu dem die Stadt Frankfurt als maßgeblich beteiligter Akteur der Regionaltangente West (RTW) eine echte Chance hätte, etwas für die Nahmobilität zu tun: die RTW wird in Höhe von Sossenheim-West über die Autobahn A66 geführt werden. Wie auch bei anderen Querungen von Straßen und Bahnen soll – nicht nur nach ADFC-Meinung – auch hier nicht nur die Bahntrasse gebaut, sondern diese gleich für den Fuß- und Radverkehr erweitert werden. Die ADFC-Verbände Hessen, Main-Taunus-Kreis und Frankfurt haben hierzu das Konzept „RTW Plus“ entwickelt, dessen technische Machbarkeit mittlerweile bestätigt ist.

Konkret und aktuell geplant wird derzeit im Bereich Sulzbach/Sossenheim/Höchst. Es besteht die Möglichkeit, endlich von der unsäglichen Unterführung am Sulzbach (siehe Abb.) weg und zu einer besseren Lösung für Fußgänger und Radfahrer zu kommen. Die Stadt Frankfurt muss nach Meinung des ADFC ihren Sitz und ihre Stimme im Aufsichtsgremium nutzen, um die Errichtung einer begeht- und befahrbaren Fuß- und Radverbindung über die A66 im Zuge der RTW-Realisierung durchzusetzen. *Bertram Giebler*

Ein
guter Druck macht C. Adelmann GmbH
immer Eindruck

seit 1846 der
zuverlässige Partner
für Qualitäts-
drucksachen aller Art



Ihre Druckerei
im Herzen
von Rhein-Main

info@cadelmann.de
www.cadelmann.de

60322 Frankfurt am Main
Eschersheimer Landstr. 28
Telefon: (069) 9150 63-0
Telefax: (069) 9150 63-20



Eschersheimer Landstraße im Norden:

Offizielle Eröffnung mit zwei Verkehrsdezernenten

Nach langer Planungs- und Bauzeit, vor allem nach langen und zähen Auseinandersetzungen im zuständigen Ortsbeirat 9, konnte nun endlich der neugestaltete Abschnitt der Eschersheimer Landstraße zwischen Hängelstraße und Weißer Stein für den Verkehr freigegeben werden. Natürlich nahm der amtierende Verkehrsdezernent Klaus Oesterling die Eröffnung vor, aber fairerweise war sein Amtsvorgänger Stefan Majer auch mit von der Partie, denn unter seiner Regie wurde das Konzept entwickelt und politisch durchgesetzt.

Der ADFC Frankfurt hat die Auseinandersetzung damals engagiert begleitet. Bei aller Wertschätzung dafür, dass jetzt insgesamt für Radfahrer/innen eine bessere Situation als mit der Null-Lösung vor dem Umbau geschaffen werden konnte, bleibt nach wie vor unsere Kritik an der extremen Enge zwischen parkenden Autos und rollendem Verkehr, insbesondere im Bereich der U-Bahn-Haltestelle Lindenbaum. Diese Stelle bleibt gefährlich, hier wäre mindestens Tempo 30 und der Verzicht auf einige Parkplätze angezeigt gewesen.

Nichtdestotrotz: wir gratulieren den Eschersheimer/-innen dazu, dass jetzt jeder Autofahrer erkennen kann und muss, dass Radfahrer zu Recht auf dieser Hauptstraße unterwegs sind. Das wurde damals von vielen Bürger/-innen gefordert und ist jetzt endlich Realität. Allen, für die es sinnvoll sein könnte, empfehlen wir, die Strecke jetzt auszuprobieren.

Bertram Giebeler

Lange hat es gebraucht – so sieht es jetzt auf der Eschersheimer Landstraße aus

Torsten Willner

Frühzeitige Lehre des Unterordnens

Nach wie vor keine Zusammenarbeit zwischen Landespolizei und ADFC

Nicht nur der ADFC setzt sich für mehr Verkehrssicherheit ein, auch die Polizei hat ein natürliches Interesse an möglichst wenigen Unfällen und führt daher regelmäßig Präventionskampagnen durch. Dies begrüßen wir und würden in diesem Bereich auch gerne mit der Polizei kooperieren, um unsere Erfahrungen einzubringen. Leider waren unsere Bemühungen in diese Richtung kürzlich vergebens: Mit dem Verweis auf die Neutralität der Landespolizei wurde eine Kooperation abgelehnt. Auch wurde uns mitgeteilt, dass die Landespolizei grundsätzlich nicht mit Vereinen kooperieren darf, um alle Vereine gleich zu behandeln.

Ende November 2018 gab es jedoch ein Pilotprojekt unter dem Motto „Gefahrensensibilisierung von Schülerinnen und Schülern weiterführender Schulen vor Risiken im Straßenverkehr und auf dem Schulweg“, dieses Mal mit prominenter Beteiligung von Verkehrswacht, ADAC e.V., DEKRA e.V., Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e.V., dem Verein Arbeits- und Erziehungshilfe und einigen weiteren Institutionen. Offensichtlich ist eine Zusammenarbeit mit Vereinen durchaus möglich, insbesondere wenn diese aus Autoherstellern, deren Zulieferern und Versicherungen bestehen und von

diesen finanziert werden (Verkehrswacht e.V.) oder wie der ADAC eine Interessensvertretung für den Kraftverkehr sind. Insbesondere die Module „Erkennbarkeit“ (durchgeführt durch die Verkehrswacht Frankfurt am Main), „Geschwindigkeit“ (ADAC Hessen/Thüringen) und „Toter Winkel“ (DEKRA Niederlassung Frankfurt) hätten uns sehr interessiert, geht es bei solchen Veranstaltungen doch häufig um die möglichst frühzeitige Lehre des Unterordnens der schwächeren Verkehrsteilnehmer vor dem Kraftverkehr, das Verteilen von zum Beispiel Warnwesten oder die Aufrechterhaltung des Mythos „Toter Winkel“, der in der Praxis durch



die inzwischen vorgeschriebenen Spiegel beim LKW kaum noch eine Rolle spielt.

Gerne hätten wir erfahren, welche Richtlinien es bei der Landespolizei für die Zusammenarbeit mit Vereinen gibt, weshalb der ADFC Frankfurt nicht ebenfalls zur Teilnahme eingeladen wurde und wie die beschriebene Zusammenarbeit mit der uns gegenüber geäußerten grundsätzlichen Ablehnung in Einklang zu bringen ist. Unsere schriftliche Anfrage vom 29.11.2018 an die Pressestelle der Polizei Frankfurt blieb leider, trotz Nachfrage, bis Redaktionsschluss gänzlich unbeantwortet.

Abb: www.polizei.hessen.de

Ansgar Hegerfeld

Freie Radfahrt vom Café Wacker bis ans Mainufer und zurück: Im Bereich Kornmarkt/Buchgasse wurde die gesamte Verkehrsführung geändert und für den Radverkehr geöffnet

Bertram Giebeler



Neue Verkehrsführung am Karmeliterkloster mit separaten Radstreifen an der Weißfrauenstraße. Gute Lösung, aber leider blockieren kurz dahinter vor dem Motel One oft Taxis oder Lieferwagen den Schutzstreifen

Bertram Giebeler



Jahresendspurt 2018

Wichtige Lückenschlüsse im Radverkehr

Rechtzeitig zur Weihnachtsbescherung ist es der Stadt Frankfurt gelungen, weitere Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen. Das unter dem vorherigen Verkehrsdezernenten Stefan Majer vom Radfahrbüro entwickelte Lückenschlussprogramm, das mit einer wegweisenden Beschilderung einhergehen muss, ist eine ambitionierte Aufgabe. Eine Lücke bedeutet nicht nur einen Komfortnachteil, sondern sie macht es vielerorts für Radfahrende unmöglich, von A nach B zu kommen. Derartige Lücken gab es anfangs über 170! Heute ist ihre Zahl immer noch dreistellig, und es erfordert viel Überblick und planerisches Können, das Radverkehrsnetz Frankfurts peu à peu zu schließen.

Bertram Giebeler

Jetzt legal ohne Umwegschleife von Rödelheim nach Sossenheim: der neue Radweg an der Westerbachstraße quert die Gaugrafenstraße zweimal

Bertram Giebeler



Nach langen Diskussionen mit der Naturschutzbehörde: die Asphaltierung des straßenbegleitenden Radwegs zwischen Kalbach und Riedberg sowie des Wegs zur Brücke über die Autobahn

Radfahrbüro



Elisabethenstraße: stadtauswärts Bus- und Radspur, stadteinwärts Schutzstreifen. Jetzt fehlt noch die Freigabe in Gegenrichtung des letzten Stücks der Brückenstraße vor der Elisabethenstraße

Bertram Giebeler



Schutzstreifen auf der Mainzer Landstraße zwischen Galluswarte und Rebstöcker Straße. Hoffen wir, dass er nicht ständig zugestellt wird, und dass einparkende Autofahrer richtig in die Parkbuchten rangieren können

Peter Sauer



Das wollen wir viel häufiger in Frankfurt sehen, anderswo ist es längst Standard: Roteinfärbung eines Radwegs im Kreuzungsbereich, hier auf der Mainzer Landstraße

Peter Sauer



Ein Blick zurück

Die Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt

„Gibt es ein Programm oder trifft man sich nur so“ fragte der Newcomer noch in dem Vorraum, in dem die Aktion des Schmalzbrodbestreichens gerade zu Ende gegangen war. Es gab ein Programm, wie jedes Jahr. Es gab aber auch wie immer mindestens eine Überraschung. Die war diesmal, am 13. Dezember 2018, ein ADFC-Chor, der sich spontan und ohne Proben zusammengefunden hatte. Er sang einen Fahrrad-Song, arrangiert und auf der Gitarre begleitet von Margret Wiener.

Zunächst aber folgte nach der Begrüßung die traditionelle besinnliche Geschichte, vorgelesen von Helmut Lingat. Es ging um einen als Weihnachtsmann angeheuerten Studenten, der den Spieß umdreht und die Eltern vor den Kindern in Verlegenheit bringt. Der Autor, Robert Gernhardt, ist uns eher als Entdecker und Zeichner des GrünGürtel-Tiers bekannt.

Der von Anne Wehr zusammengestellte Jahresrückblick machte gleich auf eine verschmerzbar Niederlage aufmerksam. Die Walter-Möller-Plakette der Stadt Frankfurt für Gruppen, Gemeinschaften und Bürgerinitiativen, die sich auf herausragende Weise für das Gemeinwohl in Frankfurt am Main eingesetzt haben, ging nicht an den ADFC, sondern an die Frankfurter TierTafel e. V. Wichtiger jedoch war 2018 der unerwartet große Erfolg des Radentscheids. Dabei ging die Initiative gar nicht vom ADFC aus, der jetzt aber umso mehr gefragt sein dürfte, wenn es darum geht, aus 40.000 Unterschriften konkrete Politik zu machen.

Anne Wehr stellte die Arbeitsgemeinschaften des ADFC Frankfurt in chronologischer Reihenfolge vor. Sie begann mit „Frankfurt aktuell“, da die Auslieferung des jeweiligen Januar-Hefts die erste Aktion eines neuen Jahres ist (obwohl die Vorbereitungen dazu natürlich schon lange vorher stattfinden). Es folgten die Touren (die ebenfalls einen monatelangen Vorlauf haben), im Jahr 2019 mit einer neuen Kategorie: „Wissen auf Rädern“ mit Touren zu bestimmten Themen. Die Teilnahme an diesem Angebot wird, wie bisher auch schon bei anderen Spezial-Touren, gebührenpflichtig sein.

Die größte Außenwirkung erreicht der ADFC sicherlich durch die Verkehrs-AG. In Politik und Verwaltung wird unser Verein inzwischen ernst genommen und er stellt sich dieser Verantwortung. Viel Publikum gab es auch 2018 bei der Rad-



Fast vergessen:
Die Schmalzbrote!



Zwei Dinge, die es bei jeder Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt gibt:
1. Eine Überraschung. Diesmal war es Margret Wiener, die zur Gitarre griff und zum Singen aufforderte. Im Nu war ein ADFC-Chor geboren.
2. Das Arme-Hoch-Spiel. Bei der Aufzählung der vielen Arbeitsgruppen heben die Teilnehmer der jeweils genannten AG den Arm.
Ganz Aktive tun dies mehrfach.

Peter Sauer (3)

ReiseMesse, dem Radler-Fest und der bike-night. Nicht vergessen wurde die Öffentlichkeitsarbeit durch das Internet, durch Twitter und Facebook, sowie viele andere Aktivitäten. Zusammengehalten wird alles von einem sehr aktiven Vorstand, in dem die drei „Neuen“ viele Ideen mitbrachten und tatkräftig umsetzten.

Das Schlussmotto des Jahresrückblicks, „Zusammen sind wir besser als alleine“, passte ganz gut auch zum ADFC-Chor und zur anschließenden „Pixel-Show“ von Bertram Giebeler. Hier gab es nicht nur Bilder von den Highlights RadReiseMesse, Radler-Fest und bike-night, sondern auch von vielen anderen Aktivitäten und Aktionen. An einem besonders kalten Tag fand die Informationskampagne zur geplanten zeitweiligen Vollsperrung des Nidda-Radwegs statt. Mit Erfolg, die Planungen wurden kurz danach deutlich radfahrfreundlicher.

Im jährlichen Fahrradkimatest schnitt Frankfurt 2018 gar nicht so schlecht ab, patzte aber deutlich bei den Falschparkern und den Baustellen. Großen Applaus gab es für das Bild von dem wohl ersten PKW, der in Frankfurt vom Radweg mittels eines Abschleppkrans entfernt wurde. Ein zähes Ringen bedeutet es, jede Baustelle, die den Radverkehr tangiert, zu begleiten. Aber nur so lässt sich überhaupt etwas erreichen, wenn wieder einmal ein Radweg plötzlich an einem Baustellenzaun endet. Viele Vorher-Nacher-Bilder zeigten das anschaulich.

Auch zum Radentscheid gab es Fotos und Erläuterungen. 1000 Unterschriften wurden allein auf dem Radler-Fest gesammelt. Be-

drückend dagegen war das Bild von einem weißen „Ghost-Bike“ an der Kurt-Schumacher-Straße, wo im August ein Radfahrer tödlich verunglückte. Die Stadt reagierte darauf sehr schnell mit Markierungen und Baken, die dem Radverkehr eine eigene Spur zuweisen. Das ist ein hoffnungsvoller Anfang, auch wenn dieser Radstreifen derzeit noch sehr kurz ist. Ebenfalls ein Torso ist bisher die neue Raddirektverbindung zwischen Frankfurt und Darmstadt. Ein Anfang ist gemacht, aber es bleibt noch genug Arbeit für den ADFC.

Nun zum Werbeblock (der gehört einfach dazu), hier übernommen von Helmut Lingat. Helmut brachte Sammeldosen in Umlauf, damit die Weihnachtsfeier sich möglichst vollkommen selbst trägt. Man hörte es danach nicht nur klappern in den Dosen, sondern auch rascheln.

Wichtig ist, dass der Abend neben dem Programm auch aus zahlreichen Begegnungen und Gesprächen bestand. Nicht jeder kennt schon alles und fühlt sich und den Verein dadurch bestätigt. Wer neu dabei ist, will nicht nur durch schöne Worte und bunte Bilder beeindruckt werden, sondern will auch persönliche Kontakte knüpfen können. Gelegenheit dazu gab es reichlich.

Der Heimweg in einer klaren Nacht bei Temperaturen kurz über dem Gefrierpunkt machte noch mehr Spaß als der Hinweg, denn jetzt war auf der Bockenheimer Landstraße nicht nur der Radweg, sondern auch die Fahrbahn frei.

Dank der Initiative des ADFC dürfen wir beides benutzen, aber wenn auf der Fahrbahn die Blechkarossen massenhaft herumsitzen, ist das für Radfahrer ein eher theoretisches Doppelangebot.

Ingolf Biehuse

TERMINE

Mo.	14.01.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	16.01.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	17.01.	T	Tourenleiter-Planungstreffen
Fr.	25.01.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	04.02.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	06.02.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Mo.	11.02.	F	Foto-AG
Di.	12.02.	W	Radlertreff im Westen
Do.	14.02.	M	Mitgliederversammlung ADFC Frankfurt
Mi.	20.02.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	21.02.	N	Radlertreff im Norden
Fr.	22.02.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	25.02.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	04.03.	F	Foto-AG
Mi.	06.03.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Di.	12.03.	W	Radlertreff im Westen
Mo.	18.03.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	20.03.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	21.03.	N	Radlertreff im Norden
So.	24.03.	RRM	23. RadReiseMesse

TREFFPUNKTE

F	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
G	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
M	19.30	Saalbau Bornheim, Arnsburger Straße 24 U4/Bus 32 „Höhenstraße“
N		Ort erfragen über gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00	Gaststätte Ginnheimer Höhe am Diebsgrundweg Info bei stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
RRM	11.00– 17.00	Saalbau Bornheim, Arnsburger Straße 24 U4/Bus 32 „Höhenstraße“
Redaktion		Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 <i>Frankfurt aktuell</i> Auskunft unter Telefon 069-46 59 06
T	19.30	Saalbau Bockenheim, Schwälmer Straße 28 S-Bahn „Westbahnhof“ / U6/7 „Leipzigerstraße“
V	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
VS	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
W	19.00	Treffpunkt in wechselnden Lokalen in Höchst und Unterliederbach Info bei klaus.konrad@adfc-frankfurt.de

GPS-Workshop

Probleme im Umgang mit dem eigenen GPS-Gerät? Die GPS-Gruppe bietet Hilfe an: Der nächste GPS-Workshop findet am **Donnerstag, den 31.01.2019, von 18 bis ca. 21 Uhr** im Infoladen in der Fichardstraße 46 in Frankfurt statt. Kosten: 25,- EUR (für ADFC-Mitglieder nur 20,- EUR). Die Teilnehmerzahl ist begrenzt, eine verbindliche Anmeldung erforderlich bei: wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de.

Bitte Gerätetyp und Problemschwerpunkte nennen. Zum Workshop bitte das eigene GPS-Gerät, die zugehörige Software und möglichst einen Laptop mitbringen.

RADZEIT



Man muss nicht mit einer großen Uhr im Gepäck unterwegs sein, um zu erkennen: Es ist höchste Zeit für den Ausbau der Radverkehrsanlagen (wie hier im Gallus auf der Mainzer Landstraße).

Peter Sauer

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. Was gemacht wird, richtet sich nach den Wünschen der Teilnehmer/innen. Die Teilnahme ist kostenlos. **Termine jeweils 15.00 Uhr, Ev.-Luth. St. Nicolai-Gemeinde, Waldschmidtstraße 116** (U7, Bus 32 „Habsburger Allee“). **Telefonisch anmelden! Willkommen sind Anfänger/-innen und Fortgeschrittene.**

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
19.01.	Ralf Paul	069/494 09 28
09.02.	Adam Drosdzol	069/95 41 16 66

Aktuelles siehe auch unter www.adfc-frankfurt.de/werkstatt

Critical Mass

Treffpunkt: Alte Oper immer am ersten Sonntag im Monat um 14 Uhr sowie am darauffolgenden Freitag um 19 Uhr. Nächste Termine: Sonntag, 3. Februar, 14 Uhr; Freitag, 8. Februar, 19 Uhr und Sonntag, 3. März 2019, 14 Uhr; Freitag, 8. März, 19 Uhr.

Codierungen

freitags, 15–17 Uhr in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 nach Voranmeldung bei Dieter Werner, Tel. 0152-51 46 42 89. Kosten: 13,00€/8,00€ für ADFC-Mitglieder.

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 2/2019: 19. Februar 2019

weitere Termine: www.adfc-frankfurt.de/termine



Auf Initiative von Anwohnern ist in Eckenheim mit Hilfe des Ortsbeirats aus einem Autoparkplatz eine Fahrradabstellanlage geworden (ps)

Besser geht's mit Verbündeten

Wie man in Zusammenarbeit mit den Ortsbeiräten zu Fahrradabstellplätzen kommen kann

Klaus Oesterling hat es anlässlich eines „Bürgergesprächs“, einer Veranstaltung der FAZ, deutlich gesagt: Für die Verkehrsführung in den Stadtteilen sind die Ortsbeiräte zuständig, er als Verkehrsdezernent sei hier der falsche Ansprechpartner. Mit Wünschen oder Anregungen möge man sich an diese Stadtteilgremien wenden. Was man dazu tun muss, hat er nicht gesagt, das war auch nicht Thema der Veranstaltung. Deshalb wollen wir an dieser Stelle daran erinnern, wie die Zusammenarbeit mit den politischen Gremien vor Ort funktioniert und wie wir in Sachen Radverkehr hier aktiv Einfluss nehmen können.

In Eckenheim gelang es mit Hilfe des Ortsbeirats, einen Autoabstellplatz in eine Fahrradabstellanlage umzuwandeln. Ähnliches geschah im Ostend – in beiden Fällen nahm sich der jeweils zuständige Ortsbeirat auf Anregung von Anwohnern des Themas an.

Am Beispiel der Radabstellanlage im Ostend kann das Prozedere aus eigener Anschauung des Autors erläutert werden. Bewohner eines Neubaus an der Wittelsbacherallee wünschten sich für einen

Platz vor dem Haus, auf dem vor Beginn der Bauarbeiten ein Altglascontainer stand, Rad-Abstellbügel statt Kfz-Abstellfläche.

Um beim Ortsbeirat Gehör zu finden, müssen sich Antragsteller an eine der im Gremium vertretenen Parteien wenden. In diesem Fall wurde ein Mitglied der Grünen im „Vierer“, dem zuständigen Beirat, angeschrieben:

„Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne in dem neu entstandenen Haus auf dem Naxosgelände, in dem überwiegend autofrei gewohnt wird. Deshalb ist es notwendig, dass ausreichend Stellplätze für Fahrräder zur Verfügung stehen. Wir würden es begrüßen, wenn vor dem Haus einige Radabstellbügel montiert werden könnten. Der Altglascontainer, der vorher vor dem Haus stand, ist an der Ecke zur Wingertstraße inzwischen gut aufgehoben, so dass statt dessen nun Fahrradstellplätze entstehen könnten.“

Einige Bewohner des Hauses haben eine Autoverzichtserklärung unterschrieben, um die Zahl der Stellplätze in der Tiefgarage minimieren zu können. Im Gegenzug wünschen wir uns Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum, da

auch unsere Besucher überwiegend per Rad kommen. Anbei schicke ich Ihnen ein Foto der aktuellen Situation. Statt eines großkalibrigen SUV würden wir lieber Fahrräder vor der Haustüre sehen.“

Die Antwort kam einige Tage später: „Ihr Anliegen ist aus grüner Sicht verständlich und nachvollziehbar. Wir würden als Grüne Fraktion einen solchen Antrag auch stellen, würden Sie aber gleichzeitig bitten, in der Bürgerfragestunde der kommenden Ortsbeiratssitzung Ihr Anliegen öffentlich zu machen – am besten mit mehreren Hausbewohnern, ihr Interesse sollte nicht als Einzelmeinung wahrgenommen werden.“

In einer der nächsten Sitzungen des „Vierers“ erläuterten die Bewohner ihren Antrag noch einmal persönlich. Der Ortsbeirat stimmte dem Anliegen zu und versprach, es als Anregung an den Magistrat weiterzuleiten.

Auch in Eckenheim wandten sich Anwohner mit dem Wunsch, einen Kfz-Abstellplatz in einen Radabstellplatz umzuwandeln, an einen Vertreter der Grünen. Unter dem Betreff „Fahrradparken in der Eckenheimer Landstraße für Fahrräder mit Anhängern“ beantragten

die Grünen, dass der Ortsbeirat folgendes beschließen möge: „Der Magistrat möge veranlassen, ob von den in der Eckenheimer Landstraße in Höhe des Hauses Nr. 310 für Kraftfahrzeuge abmarkierten Stellflächen eine oder mehrere davon für Fahrradstellflächen – auch mit Parkmöglichkeit für einen Lastenanhängers (Fahrradanhängers) – eingerichtet werden können. Sollte das zuständige Fachamt eine andere Stellfläche in der unmittelbaren Umgebung – auch auf der anderen Straßenseite – geeigneter finden, ist dies ebenfalls zu befürworten. Eine Schrägmarkierung wäre vermutlich sinnvoll.“

Der Ortsbeirat beschloss und antwortete: „Der Anregung wird dadurch entsprochen, dass in der Eckenheimer Landstraße in Höhe des Hauses Nummer 310 Fahrradabstellplätze, auch für Fahrräder mit Lastenanhängern, geschaffen werden.“ Und sie wurden geschaffen, wie auf unserer Abbildung deutlich zu erkennen ist.

Nun ist es beileibe nicht so, dass alle Anträge zu Fahrradbügeln von den Grünen gestellt werden. Auch die CDU beantragte Bügel, z. B. vor dem Eingang zum Rathaus in der Bethmannstraße oder an der

Einmündung der Scheffelstraße in die Friedberger Landstraße (beide Anträge sind inzwischen genehmigt und harren der Umsetzung).

Diese Fälle zeigen, dass wir mit Hilfe der Ortsbeiräte versuchen können, Verbesserungen für den Radverkehr in den Stadtteilen zu erreichen. Dazu sollte man sich Verbündete suchen, um zu vermeiden, als einzelner Antragsteller nicht ernst genommen zu werden. Verbündete können Mitbewohner oder Nachbarn sein oder Stadtteilbewohner mit ähnlichen Interessen. Gerade ein örtlicher Einzelhändler kann ein Interesse an Radabstellplätzen vor seinem Laden haben, da viele Kunden per Rad kommen. Vielleicht würde er oder sie sich auch darüber freuen, dass ein paar Abstellbügel vor dem Schaufenster freie Sicht auf den Laden garantieren, die nicht von parkenden Autos behindert wird. Sprecht eure Einzelhändler im Stadtteil ruhig einmal an. Hier können gemeinsame Interessen helfen, den Ortsbeirat von der Notwendigkeit zu überzeugen, Parkplätze zu Radabstellanlagen zu machen. Dabei kann es durchaus von Vorteil sein, sich an die Partei zu wenden, die vornehmlich die Interessen des Einzelhandels vertritt. Hat man erst einmal gemeinsam mit einem Ladeninhaber CDU oder FDP von dem Anliegen überzeugt, ist die Wahrscheinlichkeit, dass die anderen Parteienvertreter im Ortsbeirat zustimmen, groß.

Ortsbeiräte

In Frankfurt gibt es 16 Ortsbeiräte (Stadtteilparlamente), die eine Mittlerrolle zwischen Bürgerinnen und Bürgern und der Stadtverordnetenversammlung ausüben. Auf der Website der Stadt Frankfurt heißt es dazu: „Zone 30, aber keiner hält sich daran? Parkplatznot und Radwegchaos? Mülltourismus oder Lärmbelästigung? Wenn nicht alles rund läuft, sich Fragen oder Probleme anhäufen, Sie Ideen oder Anregungen haben, (...) sind Sie bei den Ortsbeiräten genau richtig. Die Ortsbeiräte haben in den einzelnen Stadtteilen vor Ort ein offenes Ohr und setzen sich für Sie und Ihre Interessen ein. In den öffentlichen Sitzungen, die meist monatlich stattfinden, aber auch schriftlich oder telefonisch haben Sie die Möglichkeit, sich Gehör zu verschaffen. ...“

Die Kontaktdaten des für euren Bezirk zuständigen Ortsbeirats findet ihr auf www.frankfurt.de unter den Menüpunkten *Rathaus* und *Stadtpolitik*.

PARLIS

Ebenfalls unter dem Menüpunkt *Stadtpolitik* findet sich der Link zu „PARLIS“, dem „PARLamentsInformationsSystem der Stadt Frankfurt“. PARLIS „enthält parlamentarische Vorlagen mit Beratungsergebnissen, Niederschriften der Stadtverordnetenversammlung, ihrer Ausschüsse sowie der Ortsbeiräte, Beschlussausfertigungen, Übersichten der Fragestunden der Stadtverordnetenversammlung und Wortprotokolle seit dem 01.04.1993.“ Wer PARLIS aufruft, findet dort eine Kurzanleitung, die recht übersichtlich durch den Dschungel der dokumentierten Stadtpolitik führt. Schaut es euch einfach einmal an. (ps)

Der reale Aufwand für einen Antrag an den Ortsbeirat hält sich in Grenzen. Wichtig ist, dass euer Anliegen klar und deutlich formuliert wird, dass die genaue Adresse oder der genaue Standort für die gewünschten Abstellbügel genannt ist und Fotos die Situation vor Ort zeigen. Hat man erst einmal ein paar Nachbarn oder einen Ladeninhaber aktiviert und gemeinsam

einen Antrag an eine der im Ortsbeirat vertretenen Parteien formuliert (und diesen anschließend persönlich in der Sitzung des Stadtteilgremiums vorgestellt), muss man nur noch abwarten. In „PARLIS“, dem „PARLamentsInformationsSystem der Stadt Frankfurt“, kann jede Bürgerin und jeder Bürger verfolgen, was aus dem eigenen Antrag geworden ist und was daraus

werden kann. Die Prozesse sind manchmal etwas mühsam zu durchschauen und sie brauchen ihre Zeit, hier ist Geduld gefordert. Doch wer sich erst einmal in die Systematik von Vorlagen, Anregungen, Anträgen oder Beschlüssen eingearbeitet hat, wird hier bestimmt fündig.

So weit, so gut. Aber natürlich werden nicht alle Wünsche auf Anhieb erfüllt. Kommen wir noch einmal zurück zu dem anfangs geschilderten Antrag der Anwohner im Ostend. Die Antwort des Magistrats auf die Anregung des Ortsbeirats war etwas enttäuschend. Statt Abstellbügel vor dem Haus und in Sichtweite einiger Geschäfte zu installieren, wurde entschieden, „... auf der Stellplatzfläche der Wittelsbacherallee (in Höhe Wingertstraße) einen Stellplatz zu Gunsten von Fahrradbügeln entfernen (zu) lassen.“ Die Begründung dafür enthielt ärgerlicherweise sachliche Fehler. Nun steht die Abstellanlage im Abseits und wird von Radfahrenden kaum genutzt.

Trotz dieser nicht ganz geglückten Aktion kann man nur weiterhin daran appellieren, sich an die Ortsbeiräte zu wenden. Wer Veränderungen zugunsten des Radverkehrs erreichen möchte, sollte sich Verbündete suchen und das gemeinsame Anliegen an den zuständigen Ortsbeirat herantragen. Wenn wir es nicht tun, wir radfahrenden Bürgerinnen und Bürger, wer sollte es sonst tun? *Peter Sauer*



Seit 1923 sind wir mit ganz viel Leidenschaft für alles, was 2 Räder hat, für Sie da. Fahren Sie doch mal bei uns vorbei: **zweirad-ganzert.de**

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte



www.facebook.com/zweirad-ganzert

MO, DI, DO & FR 09.00-13.00 UHR + 14.30-18.00 UHR / SA 09.00-15.00 UHR OKT.-FEB. 9.00-13.00 UHR / MI. GESCHLOSSEN



Der mobile
Fahrradservice im
Sommer 2016 in
Gronau im Einsatz
Ute Gräber-Seifinger

Fahrradinstandhaltung in Selbsthilfe

In der „bike-kitchen“ engagiert man sich für eine Fahrradmobilität von Geflüchteten

Seit rund zwei Jahren besteht sie nun, unsere Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt bike-kitchen in Bad Vilbel im Riedweg 20. Untergebracht ist sie in einer Unterkunft für Geflüchtete. Und damit ist auch schon das Stichwort gefallen, das zur Entstehungsgeschichte der Werkstatt hinführt.

Im Herbst 2015 gründeten Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bad Vilbel den Verein Flüchtlingshilfe – Willkommen in Bad Vilbel e. V. (FHBV). Der Verein unterstützt Flüchtlinge und Zugewanderte bei ihrer vorübergehenden oder dauerhaften Integration und begleitet entsprechend dem Prinzip der Hilfe zur Selbsthilfe Eigeninitiativen der Migrantinnen und Migranten. Dazu ist der Verein in verschiedene Säulen gegliedert. Eine dieser Säulen ist die Fahrradsäule. Für uns vom ADFC Bad Vilbel war klar: Hier müssen wir helfen, unser Fachwissen einbringen. Fahrradmobilität ist nun einmal einer der Grundpfeiler unseres Handelns und ein großes Bedürfnis der Geflüchteten.

Die Geflüchteten brachten wenig mit aus ihrer Heimat, die sie hatten verlassen müssen. Oftmals zu wenig, um ihre Grundbedürfnisse decken zu können. Um sie mit Fahrrädern zu versorgen, sammelte der FHBV unter dem Titel 4F –

funktionstüchtige Fahrräder für Flüchtlinge – in der Christuskirche gebrauchte Fahrräder ein. So kamen etliche gut erhaltene Fahrräder zusammen. Leider mussten wir auch feststellen, dass eine Vielzahl der Räder ihr Fahrradleben bereits hinter sich hatte. Wir vier Fahrradschrauber versetzten einen größeren Teil dieser Fahrräder in einen brauchbaren Zustand und konnten sie dann weitervermitteln. Bedingt durch die intensive Nutzung war der Bedarf an Nachbesserungen groß. Ständig wurden Räder, die uns sehr bekannt vorkamen, von neuem zu uns gebracht.

Anfangs versuchten wir, den Menschen mit einem mobilen Ein-

satzteam bei der Instandhaltung zu helfen. Angesichts der zahlreichen dezentralen Unterkünfte im Stadtgebiet war dies ein aufwendiges Unterfangen – mit oftmals für Helfer und Hilfe Suchende gleichermaßen unbefriedigendem Ergebnis. Der Gedanke der Hilfe zur Selbsthilfe kam uns dabei viel zu kurz.

Durch Zufall erfuhren wir von einem unbewohnten Raum im Riedweg, der nur als Rumpelkammer genutzt wurde. Das war unsere Chance. Dort konnten wir eine Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt einrichten, die genügend Platz für unsere Ersatzteile und Werkzeuge bot. Endlich! Die Stadt Bad Vilbel half uns mit einem verschleißba-

ren Sideboard und der Integration der Eingangstür in das Schließsystem des Gebäudes. Das war auch eine Basis, um unsere Ausrüstung nach und nach zu verbessern. Vieles davon stammt aus unserem eigenen Fundus oder wurde gespendet; selbstredend mussten wir auch einiges zukaufen.

Seither hatten wir unsere bike-kitchen fast durchgehend jeden Dienstag von 18 bis 20 Uhr geöffnet. Die Nachfrage ist, wohl aufgrund der Jahreszeit etwas zurückgegangen. So haben wir uns entschlossen, im Winter nur noch jeden zweiten und vierten Dienstag im Monat zu öffnen und auch Schulferien aus unseren Öffnungszeiten auszunehmen.

Unsere Arbeit ist mit dem Betrieb der Selbsthilfe-Werkstatt nicht vollständig beschrieben. Sonderaktionen zur Versorgung der Geflüchteten – ebenso aber auch anderer Bürgerinnen und Bürger in bescheidenen finanziellen Verhältnissen – mit Fahrrädern machten unser Engagement auch in einer breiteren Öffentlichkeit bekannt. Das waren namentlich die in den letzten drei Jahren gemeinsam mit dem FHBV veranstalteten Fahrradbasare.

Ein ebenso wichtiges Anliegen ist uns die Beachtung der Straßenverkehrsordnung, dazu verteilt wir jede Menge Infomaterial. Auch das Verhalten im Straßenverkehr ist bei unserer Arbeit immer wieder Gesprächsthema.

Nützliche Hilfen für unser Handeln fanden wir unter anderem auch auf den Homepages der verschiedenen ADFC-Verbände, ob in den Kreisen, den Bundesländern oder des Bundesverbands – wofür wir sehr dankbar sind.

Theo Sorg, Ute Gräber-Seifinger



Der Arbeitsplatz in der Bad Vilbeler bike-kitchen

Theo Sorg

bike Kitchen

Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt

ADFC Bad Vilbel e. V. | Verein Flüchtlingshilfe – Willkommen in Bad Vilbel e. V., Riedweg 20, 61118 Bad Vilbel

Öffnungszeiten:

dienstags, 18 bis 20 Uhr

Termine bis Ostern: 22. Januar

• 12. Februar • 26. Februar •

12. März • 26. März • 9. April

Außerdem nach Vereinbarung

Kontakt: fahraeder@fhbv.de

Kreative Radverkehrsführung

Nachdenken in Karben, Robert-Bosch-Straße

Was hier endet und was möglicherweise beginnt, erschließt sich weder unmittelbar noch durch längeres Nachdenken. Spontan aber fragt sich jeder, der hier stutzig wird: Hoppla, habe ich etwa das Schilderlesen verlernt? Ist da etwas an mir vorbeigegangen?

Auch unser radverkehrspolitisch aktives Karbener Mitglied kann die kuriose Beschilderung nicht deuten, kennt aber die Geschichte dahinter. Sie beginnt mit dem Stichwort Radwegebenutzungspflicht.

Vor gut drei Jahren hatte Karl Pfeil mit der Verkehrsbehörde und

der Verkehrsplanung der Stadt Karben die Radwegebenutzungspflicht besprochen und deren weitgehende Aufhebung im Stadtgebiet gefordert. In vielen Bereichen kam man dem auch nach, peu à peu. Im Bereich der Robert-Bosch-Straße zeigte man sich allerdings besonders zäh. Dort gab es eine Benutzungspflicht für Radfahrende auf dem Bürgersteig, auch für jene, die in der Gegenrichtung fahren. Die Maße gaben allerdings eine derartige Anordnung nicht her. Abgesehen davon, dass innerorts eine Benutzungspflicht auf Gehwegen ohnehin nicht opportun ist.

Dennoch wollte die Stadt in der Robert-Bosch-Straße auf sie nicht verzichten. Begründung: Im Straßenverlauf gebe es eine enge und unübersichtliche Kurve, die bei dichtem Verkehr mit Bussen und vor allem Lkw für Radelnde auf der Fahrbahn zu gefährlich sei.

In der Tat ist das recht große Gewerbegebiet nur mit zwei Straßen



Da bleibt nur:
Flügel ausfahren
und abheben!

Karl Pfeil

erschlossen, und es herrscht dort viel Verkehr durch große Nutzfahrzeuge. Baulich lässt sich auch nicht viel machen. Karl blieb dennoch beharrlich und bestand darauf, dass die Stadt die Benutzungspflicht aufheben solle. Mit Erfolg. Könnte man meinen. Wäre das Ergebnis ein anderes als das, das im Bild zu sehen ist – kreativ, aber enigmatisch.

Das mag all den Radelnden egal sein, die ohnehin die Fahrbahn bevorzugen und nicht darauf angewiesen sind, die Straße im morgendlichen Berufsverkehr zu nutzen. Doch was ist mit denen, die die Strecke mit dem Rad als Zufahrt zum Bahnhof nutzen müssen? Denen bleibt wohl nur: Flügel ausfahren und abheben!

Karl Pfeil, Ute Gräber-Seißinger

ADFC Bad Vilbel e.V.

Dr. Ute Gräber-Seißinger
Tel. 0 61 01 / 54 22 56
Christian Martens
Tel. 0 61 01 / 12 84 26
www.adfc-bad-vilbel.de

RADREISEN 2019

alle Reisen inkl. Bahn- / Busfahrt bzw. Flug, Gepäcktransport, Reiseleitung, Ü/F in ***-Hotels, ca. 50 bis 75 km pro Tag

- | | | |
|-----------------|-----------------------------|----------------------------------|
| 30.03. - 06.04. | MALLORCA | Rund um Can Picafort und Alcúdia |
| 15. - 21.05. | WERRATAL-RADWEG | Quelle – Hann. Münden |
| 25.06. - 02.07. | MÜNSTERLAND | 100-Schlösser-Route |
| 24. - 30.07. | MÜNCHEN und Umgebung | per Rad entdecken |
| 29.08. - 05.09. | DRAU-RADWEG | Brixen – Klagenfurt |

ThedaTours

Rad- und Wanderreisen

Theda Bunje, Friedberger Str.172 k, 61118 Bad Vilbel-Dortelweil
Tel.: 06101 / 8 03 46 29 E-Mail: info@thedatours.de
www.thedatours.de

WANDERREISEN 2019

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

- | | | |
|-----------------|----------------------------------|------------------------------|
| 13. - 20.01. | KLEINWALSERTAL | Winterwanderungen |
| 30.05. - 02.06. | WERRA-BURGEN-STEIG Hessen | Etappen 1 - 4 |
| 08. - 15.06. | KLEINWALSERTAL | Wandern und Yoga |
| 13. / 14.07. | RHEIN-BURGEN-WEG | Mittelrheintal bei Bacharach |
| 18. - 22.09. | BAYERISCHER WALD | Gläserner Steig, Teil 1 |
| 12. / 13.10. | LAHNWANDERWEG | Bad Laasphe – Buchenau |
| 16. / 17.11. | ODENWALD | Alemannenweg zur Kuralpe |

Und TAGESWANDERUNGEN

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

E-Bikes von Riese & Müller und Stevens, Stadt, Trekking- und Tourenräder

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

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

Kinder- und Jugendräder

von Puky, Falter, Kokua, Morrison und Stevens

Falträder von Brompton, Riese & Müller und Strida

Qualifizierte Beratung und Service in unserer Meisterwerkstatt

www.perpedale.de



PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT

Das Jahr der ganz großen Projekte

Aus dem 2018er Tagebuch des ADFC Kreisvorstands Main-Taunus

Herzlich willkommen im neuen Jahr! Bevor uns der ganz alltägliche ADFC-Wahnsinn wieder fest im Griff hat, hier der gewohnte Blick zurück. Damit alle, die es wissen wollen oder dabei waren, schwarz auf weiß lesen können, was uns im Jahr 2018 beschäftigt hat:



Wir sind uns einig – ADFC Main-Taunus soll e. V. werden

Andreas Ripken

Januar: Akquise von Anzeigen und Organisation für das Tourenprogramm 2018. Alle Jahre wieder braucht es die Ideen der ADFC-Tourenleitungen, das Dranbleiben der ADFC-Inserenten-Betreuer und Birgit, die zusammen mit Peter daraus unser Tourenprogramm basteln.

Februar: Großes Finale beim MTK-Radverkehrskonzept. Lukas Berkel, Nahmobilitätsbeauftragter des MTK, liefert auf knapp 100 Seiten das ab, woran wir seit Jahren arbeiten – ein durchgängiges Netz für Radwege im MTK. Fehlt nur noch die Umsetzung...

März: „RTW Plus“ und Druck MEKI-Fahrradkarte zum Jubiläum „90 Jahre MTK“. Nachdem die Gesellschafter der RTW-Planungsgesellschaft sich dem Wunsch der MTK-Vertreter angeschlossen hatten, soll aus dem RTW-Budget eine Machbarkeitsstudie zum Thema „RTW Plus“ begleitende Radwege erstellt werden. Aber ohne das ständige Drängen der ADFC-Aktiven (Landesverband, Frankfurt und Main-Taunus) tut sich wieder einmal nichts.

Das ist bei unserem Radkartenprojekt ganz anders: Termingerechte Lieferung plus Pressearbeit führen zu erhöhter Nachfrage. Die Mitglieder bekommen ein Exemplar geschenkt, alle anderen holen sich die Karte im Buchhandel oder an den ADFC-Infoständen.

April: Radtouren-Start in die Saison 2018. Bekommt das Tourenleitungs-Kernteam aus Bad Soden/Sulzbach mit nunmehr drei Tourenleitungen in Kelkheim, Heinz und seinen Rennrad-fahrenden Studenten aus Schwalbach und den sehr nachgefragten Hofheimer Kräuterhexen-Touren von Sabine echte Konkurrenz? Nicht wirklich. Denn Reinhard und Clemens fahren und fahren und fahren.

Mai: 25 Jahre ADFC Bad Soden, Mitgliederversammlung des ADFC Main-Taunus und Gründungsversammlung eingetragener Verein in Neuenhain; Teilnahme am Workshop „Wohnen leitet Mobilität“ in Darmstadt (Thema »Infrastruktur für neue Mobilitätsangebote im Wohnquartier«) und am Runden Tisch Nahmobilität

im Landratsamt. Alles wie immer und doch ganz anders: Zur Feier des Tages gibt es ein hessisches Buffet zur Kreis-Mitgliederversammlung und Stefan, der Landesvorsitzende, ist auch da. Wir stoßen mit Äpfel-Secco aus der Manufaktur an, aber danach gibt es viel Arbeit und Ärger.

Inwiefern der Runde Tisch Nahmobilität im MTK und das Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ sich irgendwie auf eine Verkehrswende im MTK auswirkt, muss sich noch zeigen.

Juni: DSGVO (= Datenschutz-Grundverordnung) und Wiederbelebung des Ortsverbands Hattersheim. Die EU-DSGVO und das BDSG (neu) sind seit dem 25. Mai 2018 anwendbar und eigentlich eine gute Sache. Aber im ADFC bedeutet das wieder einmal Arbeit auf Kreisebene: Homepage überarbeiten, WhatsApp-Gruppe abschalten, Vertraulichkeits-Verpflichtung schreiben und unterschreiben lassen, Umgang mit Datenobjekten definieren. Gaby, Holger und Helge ackern sich ins Thema ein.

Birgit und Volker starten mit Verve als neue Köpfe für die ADFC-Aktivitäten in Hattersheim und beim ersten Radlertreff ist das Interesse wirklich riesig.

Juli/August: Organisation der ersten MTK-Radnacht. Nach den Erfahrungen mit der Sternfahrt im letzten Jahr, war das Team schon beinahe eingespielt: Frank Herzog vom Landratsamt, Arne Krummel von der Polizei und die ADFC-Tourenleitungen brachten am Ende über 330 Radfahrende vom Landratsamt durchs Lorbacher Tal zum Gimbacher Hof und wieder zurück ins Landratsamt.

September: „RTW Plus“, Rad-Hauptnetz Hessen, Teilnahme am Gliederungstreffen des ADFC Hessen und am Runden Tisch Nahmobilität im Landratsamt. Wer hätte das gedacht: die Machbarkeitsstudie zu „RTW Plus“ ist abgegeben. Also heißt es für Thomas und Gaby und die ADFC-Kollegen aus Frankfurt in einer Nachtschicht in der Landesgeschäftsstelle wieder Stellung beziehen.

Die zweite Nachtschicht für Holger, Thomas und Gaby verursacht Cornelia Wienen, neue

Nahmobilitätsbeauftragte im MTK: Sie hat eine Anfrage aus dem Verkehrsministerium erhalten, das (noch kurz vor der Wahl?) ein Rad-Hauptnetz abgeben möchte. Nach diesem Vorschlag hätten wir in Zukunft von Hofheim über Kelkheim nach Frankfurt radeln müssen...

Oktober: Fahrradklimatest 2018 und Fahrt zum „Herz on Tour“ nach Rüsselsheim. Alle zwei Jahre kommt die Umfrage, die immer länger wird und immer noch auf eine Infrastruktur verweist, die wir im MTK nicht haben. Bei einer Umsetzungsdauer von etwa zehn Jahren pro Radinfrastrukturmaßnahme in Hessen kann man die Antworten aus den letzten beiden Befragungen also getrost wiederholen.

Ähnlich sinnlos war die Abschlussveranstaltung bei der Promo-Tour zur hessischen Verfassungsreform: Wir waren dabei, haben aber immer weniger Lust auf solche Aktionen – auch wenn man sie „Kampagne“ nennt.

November: Spende der Taunus-Sparkasse, Demonstration für „RTW Plus“, Teilnahme am Runden Tisch Nahmobilität im Landratsamt und Außerordentliche Mitgliederversammlung im Zuge der Vereinsregistrierung in Kelkheim-Münster. Es ist immer schön, wenn man geehrt wird. Und weil wir in diesem Jahr unter der Überschrift „Wir sind umweltmobil und haben Spaß dabei“ auch zum Bühnenprogramm beigetragen haben, wurden gleich noch fünf Wünsche der Radfahrenden an alle anderen Anwesenden platziert. Damit es uns nicht zu wohl wird, hat uns das Registergericht des Amtsgerichts Frankfurt am Main eine erneute Mitgliederversammlung auferlegt. 31 Mitglieder waren dabei und das war richtig toll!

Dezember: Teilnahme am Workshop „Wohnen leitet Mobilität“ in Hofheim (Thema „Wohnortmobilität in suburbanen und ländlichen Quartieren“) und Vorbereitung der 2019er Jahresaktivitäten des ADFC in Hattersheim. Auch wenn die letzten Wochen in diesem Jahr nochmal ganz schön trubelig waren, ist eines gewiss: Nach der Radsaison ist vor der Radsaison.

Gabriele Wittendorfer

ADFC im Gespräch

Zum Jahresende standen wieder Gespräche mit den Verwaltungen an, in Kriftel und Eppstein turnusmäßig, in Hofheim wurden die Gespräche nach einer vierjährigen Auszeit wieder aufgenommen. Bei allen Gesprächen war eine konstruktive und wohlwollende Atmosphäre zu spüren.

Ein Thema bei jedem Gespräch war das Stadtradeln (Aktion des Klimabündnisses). In Hofheim war eine Steigerung der Teilnehmerzahlen und der gefahrenen Kilometer um 100 Prozent zu verzeichnen. Neben dem trockenen Wetter lag es sicherlich auch an der intensiveren Werbung für die Aktion als in den Vorjahren. Diese Entwicklung wurde auch beim Gespräch in Eppstein mit Interesse aufgenommen. In Kriftel steht man der Aktion noch abwartend gegenüber, doch die Werbewirkung für das Thema Radfahren im Alltag wird als positiver Effekt anerkannt.

In allen Gesprächen wurde das Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises, in dem verschiedene Planungen im Kreis zur Förderung des Radverkehrs zusammengetragen sind, angesprochen. Abgesehen von kommunenübergreifenden Maßnahmen sind auch größere Projekte in den einzelnen Städten und Gemeinden aufgeführt. Die wichtigste Maßnahme in Hofheim stellt dabei eine separate Querung von Bahnlinie und Landesstraße 3011 zwischen Hofheim-Süd/Marxheim und der Hofheimer Altstadt dar. Dies würde vielen Eltern ermöglichen, ihre Kinder zu den Schulzentren in Hofheim mit dem Fahrrad fahren zu lassen. Viele erachten die derzeitige Verbindung

über die Brücke der Rheingaustraße als zu gefährlich. In Eppstein sind die Verbindungen entlang der B 455 in Richtung Wiesbaden-Naurod enthalten, wobei aktuell die Führung im Bereich Bremthal sehr umwiegend ist und Bremthal links liegen lässt. In Kriftel ist die Schaffung einer autoarmen Alternative zur Hofheimer Straße entlang des Schwarzbachs zwischen der Bahnbrücke und dem Schmelzweg vorgesehen.

Schließlich wurde in den drei Gesprächen auch die Pflege der Radverkehrs-Beschilderung thematisiert. In allen drei Kommunen sind Wartungsarbeiten erforderlich, in geringem Umfang sind Schäden durch Vandalismus zu beheben.

In Hofheim sagte der Erste Stadtrat Exner zu, die Meinung des ADFC zu den Verkehrsplanungen im Zuge des neuen Baugebiets Marxheim II anzuhören. In Hinblick auf die Planungen am Busbahnhof sollen einige für den Radverkehr wichtige Aspekte berücksichtigt werden, wie die Erreichbarkeit von Busbahnhof und Bahnhof sowie die Schaffung einer Querung der Elisabethenstraße in Verlängerung des Richard-Zorn-Wegs und gut erreichbare Fahrradabstellanlagen. Der ADFC wurde auch zum Bedarf an Fahrradparkern im Bereich der Innenstadt gefragt. Hier empfiehlt der Verein,



Holger Küst (li.) vom ADFC Main-Taunus im Gespräch mit Kriftels Erstem Beigeordneten Franz Jirasek
V. Kaufmann/Gemeindeverwaltung Kriftel

nur technisch sinnvolle Modelle aufzustellen, die nicht unhandlich sind, ein sicheres Anschließen zu lassen und ausreichende Standicherheit gewährleisten.

Beim Jahresgespräch in Kriftel mit dem Ersten Beigeordneten Herrn Jirasek und dem Ordnungsamtsleiter Herrn Kaufmann regte der ADFC die Öffnung weiterer Einbahnstraßen an und insbesondere einen Ausbau des Hattersheimer Wegs, der die Hauptverbindung zwischen Kriftel und Hattersheim darstellt. Dieser Weg ist aufgrund der Sandoberfläche („wassergebundene Decke“) und der für einen innerörtlichen Verkehrsweg zu ge-

ringen Breite nicht hinreichend alltagstauglich.

Der ADFC appellierte an Eppsteins Bürgermeister Simon und seine Verwaltungsmitarbeiter, zu überprüfen, ob weitere Fahrradboxen an den Eppsteiner Bahnhöfen aufgestellt werden können. In Eppstein ist die Nachfrage größer als das Angebot. Sowohl in Niederjochbach als auch in Bremthal sind gar keine Boxen vorhanden. Ein weiteres Thema war wieder einmal das sehr unebene Kopfsteinpflaster in der Altstadt, dass bei Radlern mit härter aufgepumpten Reifen keine sichere Bodenhaftung gewährleistet.
Holger Küst

ADFC Main-Taunus-Kreis: kontakt@adfc-mtk.de

Bad Soden: Birgit Buberl, Tel. 06196 - 520333

Eschborn/Schwalbach: Thomas Buch, Tel. 06173 - 61192

Hofheim/Eppstein/Kriftel: Holger Küst, Tel. 06198 - 501559

Damenwahl – Damenrad – aber wohin damit?

Im Historischen Museum ist die Ausstellung „Damenwahl“ noch bis 20. Januar 2019 zu sehen. Seit 100 Jahren haben Frauen in Deutschland das aktive und passive Wahlrecht. Die Ausstellung zeigt sehr gut die gesellschaftlichen Zwänge, die Frauen daran hinderten, am öffentlichen und politischen Leben teil zu haben. Sie hatten nicht nur kein Wahlrecht, kein Recht auf Bildung und Arbeit. Eingeschnürt in Korsetts war weder Rad fahren noch freie Bewegung und Sport möglich. Dies abzuschütteln haben sich Frauen in Deutschland, in England und Europa und in der ganzen Welt erkämpft. Sie trugen nun Kleidung, die es erlaubte, am öffentlichen Leben teilzunehmen, kurzes Haar und Hosenröcke, fuhren Rad. Es lohnt sich, diese Ausstellung zu besuchen.

Einen kleinen Nachteil jedoch gibt es auch heute noch – wo soll Frau ihr Rad sicher abstellen? Vor dem Historischen Museum reichen die Fahrrad-Abstellplätze hinten und vorne nicht aus. Gaby Sutor



Mangels Abstellanlagen: Vor dem Historischen Museum behindern Räder die Nutzung des Treppenaufgangs
Gaby Sutor

Mitgliederversammlung der Ortsgruppe Hofheim, Eppstein, Kriftel

Am 1. Februar findet die jährliche Mitgliederversammlung um 20 Uhr im Schönbornsaal im Hofheimer Haus der Vereine am Kellereiplatz (zwischen Stadtmuseum und Chioncenter) statt. Es stehen die Vereinsregularien und die Wahl eines Kassenwarts oder einer Kassenwartin auf der Agenda. Für das leibliche Wohl wird gesorgt. Mitglieder und Nichtmitglieder, die sich informieren möchten, sind herzlich willkommen.

Holger Küst

Radfahren in Eschborn Teil 3

Rad und Nahmobilität

In den letzten beiden „Frankfurt aktuell“ beleuchteten wir in der Reihe „Radfahren in Eschborn“ die radverkehrspolitische Situation und das Angebot an Fahrradabstellanlagen vor Ort. Zur alltäglichen Nutzung des Rades gehört eine ineinandergreifende Struktur der Nahmobilität, insbesondere um zur Arbeitsstelle zu gelangen oder Besorgungen zu erledigen.

Mitte des vergangenen Jahres schlug der Deutsche Städte- tag Alarm: In den Städten nahmen Verkehrsaufkommen und Pendler- zahlen zu, die Ansprüche der Bürgerinnen und Bürger an Mobilität stiegen und Radfahrer und Fußgänger forderten mehr Anteile an der vorhandenen Verkehrsfläche. Die Städte müssten Umweltschutzziele beachten. Länder und Bund sollten für eine zukunftsfähige Infrastruktur Gelder bereitstellen. Dazu gehöre auch ein leistungsfähiger ÖPNV (Positionspapier „Nachhaltige Mobilität für alle“, Deutscher Städtetag, Juni 2018). Der ADFC begrüßt die Forderung. Wenn man die Situation auf den Straßen verändern will, muss man effizient eingreifen. Der öffentliche Raum verlangt eine Neuaufteilung für alle Verkehrsteilnehmer. Gleichzeitig müssen Alternativen an Mobilität (Multimodalität) für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen werden. Was nun tun?

Was ist Multimodalität?

Wer je nach Entfernung und Zweck unterschiedliche Verkehrsmittel wählt, ist multimodal unterwegs. Die Beförderung von Personen wird dabei mit zwei oder mehreren unterschiedlichen Verkehrsträgern ausgeführt, zum Beispiel mit Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Das Fahrrad spielt besonders für die häufigen, kurzen Entfernungen eine ausgesprochen wichtige Rolle.

Am besten geeignet für eine Nahmobilität ist das Fahrrad. Ob zur Arbeit, zur Schule, zum Training oder zu einer Behörde oder Arztpraxis: Das Rad ist das ideale Gefährt. Auch für Einkäufe innerorts oder in den Großmärkten am Ortsrand. Aber: Im Straßenverkehr geht es nicht immer konfliktfrei zu. Die Situation für Radfahrer/-innen ist nicht immer optimal, manchmal ist sie sogar gefährlich. Für eine deutliche Verbesserung des Radfahrens sind die Verantwortlichen in den Gemeinden und Städten, in den kommunalen Parlamenten und Verwaltungen zum Handeln aufgefordert. Ein Mobilitätsbeauftragter nimmt sich der Belange des Radverkehrs an. Gerade bei der Bürgerbeteiligung am Stadtentwicklungsplan „Zukunft 2030+“ waren viele kritische Stimmen zu hören über radverkehrstechnische Mängel. Auch über die Meldeplattform Radverkehr und RADar von Stadtradeln wird auf Mängel hingewiesen und werden Verbesserungsvorschläge gemacht. Nur: Die Betreuung dieser Plattformen wirkt mangelhaft, die angekündigten Punkte in Sachen Radverkehr müssen endlich angegangen werden!

Zukunftsfähige Radverkehrsplanung erforderlich

Zu einer zukunftsfähigen Radverkehrsstruktur für Eschborn gehört das Kombinieren von verschiedenen umweltfreundlichen Fortbewegungsmitteln. Gerade in den Gewerbegebieten Eschborns ist das Bedürfnis da, zügig in den Hauptverkehrszeiten an den Pkw-Staus vorbei und hin zu den Stationen des ÖPNV zu kommen. Oft steckt der Linienbus im Stau.

Für eine integrierte Nahmobilität reicht längst nicht mehr das Planen örtlicher Radrouten. Sie müssen überörtlich, regional gedacht werden. Wer das Rad nutzt, will eine gut ausgebaute und gut ausgeschilderte Radverkehrsanlage. Es ist unverständlich, wenn, wie in Niederhöchststadt, Radwegweiser in der Hauptstraße hinter einem großen Spiegel versteckt und dadurch nicht erkennbar sind.



So kann's passen mit der Nahmobilität – Fahrrad, Abstellboxen, S-Bahn

Helge Wagner (5)

Wer das „bike+ride“-System nutzt, erwartet eine gute Anbindung an die Stationen des ÖPNV und gute Abstellmöglichkeit für sein Rad. Wer per Rad zur S-Bahn-Station will, freut sich über gute Park- und Anschließmöglichkeiten an der Station.

Radverleihsysteme

Ein Fahrradverleihsystem unterstützt die Erreichbarkeit von Stationen des öffentlichen Nahverkehrs. Inzwischen sieht man auch in Eschborn Leihräder stehen. Die Kommune muss dazu mit den Radverleihern Regularien festlegen und Vereinbarungen treffen. Anbieter müssen eine Bedienbarkeit des Rades gewährleisten und rund um die Uhr für Nutzer und Sicherheitsdienste erreichbar sein. Statt strukturierter Betreuung der Räder (Wartung und Service, Entfernung aus dem Verleih bei Defekt oder Behinderung, Versicherung usw.) scheinen für manche Betreiber lediglich die Nutzerdaten und erstellten Bewegungsprofile zu Werbezwecken interessant zu sein. Für die Kommunen sind solche Daten, anonymisiert, aber für eine zielgerichtete Radroutenführung und Verkehrsflussplanung wichtig. Zudem muss überregional gehandelt werden, müssen sich mehrere Kom-

munen zu einem Verbund für ein Radverleihsystem zusammenschließen, am besten noch mit (festen) Ausleihstationen für Liegeräder, Lastenräder oder Dreiräder.

Radschnellwege

Wichtiger Bestandteil für die Region sind Radschnellwege. Gerade Eschborn liegt mit seinen Gewerbegebieten in einem Kreuzungsbe- reich für diese Routen. Ideen sind schon da: So müssen im Umfeld von Eschborn Radschnellwege aus dem Hochtaunuskreis kommend mit einer Route aus dem westlichen Main-Taunus-Kreis in Richtung Frankfurt verbunden werden. An Schnittstellen sollten Anbindungen an den ÖPNV bestehen. Bei der Regionaltangente West sind die Bahnstrecke begleitende Radwege eine optimale Lösung. Der ADFC hat dazu ein Konzept vorgelegt („RTW Plus“). Wenn das realisiert wird, muss auch eine witterungsunabhängige Nutzbarkeit der Wege gesichert sein! Das System „bike+ride“ erfährt hierdurch beste Unterstützung.

Da inzwischen viele elektrisch unterstützte Räder gekauft werden, muss an ein Netz von Lade- stationen für E-Bikes gedacht werden. Diese können in der Nähe öffentlicher Einrichtungen, an Fahr-



Bahnhof Niederhöchstadt – so sollte eine Förderung von nachhaltiger Nahmobilität nicht aussehen

radparkstationen (Fahrradparkhaus), an Bahnhöfen oder bei größeren und öffentlichen Gebäuden installiert werden.

Ein mobiles Reparatursystem mit Bringdienst, wie es schon angeboten wird, sollte unterstützt und erweiterbare Strukturen eines solchen Services gefördert werden. Die Wirtschaftsförderung im Rathaus kann hier beratend helfen, vielleicht auch bei der Ansiedlung eines Fahrradgeschäfts. Nichts macht sorgenfreier, als morgens ein defektes Rad zur Reparatur abzugeben und nach Feierabend wieder abholen zu können. Vielleicht kann in Zukunft nicht nur schnell ein Platten durch den nahe gelegenen Radservice geflickt werden, vielleicht kann der dann auch den Akku am Pedelec aufladen und ersatzweise ein Leihrad zur Verfügung stellen. Zukünftig muss an Fahrradparkplätzen (z. B. an Bahnhöfen oder zentralen Bushaltestellen) an die Anforderungen der elektronischen Zukunft des Radver-

kehrs gedacht werden. Mit Smartphone und Navi eröffnet die digitale Welt ganz neue Kommunikations- und Servicemöglichkeiten.

ÖPNV und Nahmobilität

Der öffentliche Nahverkehr spielt eine wichtige Rolle bei der Gestaltung der Nahmobilität. Wenngleich die Fahrradmitnahme Beschränkungen (Kapazitäten, zeitliche Begrenzung) unterliegt, sollte über eine Ausweitung des Angebots nachgedacht werden. Man ärgert sich, wenn in den Broschüren „RMV Rhein-Main-Vergnügen“ Radrouten zum Entdecken der Region angeboten werden, aber gerade an Sonn- und Feiertagen auf bestimmten Strecken die S-Bahn auf eine kurze Zugeinheit beschränkt ist (siehe Sonntagmorgens auf der Linie S1 Richtung Wiesbaden). Mit der Regionaltangente West wird der Grundstein für eine Schienenstrecke rund um Frankfurt gelegt.

Und wie sieht's aus mit Bussen? Könnte man nicht Busse bauen,

Thomas Barz – Rechtsanwalt

Man kann mit dem Fahrrad wunderbar von Eschborn nach Oberursel zur Arbeit fahren. In den letzten 15 Jahren habe ich das mehrere tausendmal machen können. Die Sommer sind schön und die Winter häufig milde. Zudem bin ich jedes Jahr noch mit dem WfF (Wir fahren Fahrrad) Berlin-Brandenburg e. V. eine Woche in Europa auf Radtour. Es gibt dabei viel zu entdecken.



Patricia Madeiski – Lehrerin

Wir nutzen das Lastenrad „Urban Arrow“ für die alltäglichen Fahrten, z. B. um in den Kindergarten zu kommen. Auch Einkäufe sind mit dem Rad kein Problem. Fahrradtouren mit den Kindern werden einfacher bewältigt, da der kleine Finn (4 Jahre) samt Kinderrad bequem im Lastenrad – mitfahrend – kurze Pausen einlegen kann. Heute begleitet ihn sein Bruder Max (6 Jahre) im Lastenrad.



Roland Zenk – IT-Angestellter

Seit Jahrzehnten fahre ich mit dem Fahrrad zur Arbeit. Erst von Frankfurt nach Oberursel, seit über 20 Jahren nun von Eschborn Stadtmitte ins Gewerbegebiet Süd Eschborns. Ich nutze dafür ein älteres „Stadtrad“, für längere Strecken ein Tourenrad. Seit einigen Jahren kommen immer mehr Kolleginnen und Kollegen mit dem Fahrrad zur Arbeit: Man fährt mit dem E-Bike oder Pedelec von Königstein, Kronberg und noch weiter hin und zurück. Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss Fahrradmobilität noch intensiver in die Planungen einbeziehen.



Regeln zu Leihradsystemen

Die wild abgestellten und teilweise funktionsuntüchtigen Fahrräder auf den Gehwegen behindern Fußgänger, stören das Stadtbild und blockieren Eingänge. Vereinbarungen sollten neben technischen Mindeststandards für die Leihräder Aussagen zur Größe der Flotte und zur Verknüpfung mit dem ÖPNV enthalten. Außerdem sollten Grundanforderungen für einen verträglichen Umgang mit dem öffentlichen Raum festgelegt werden: unter anderem klare Regeln für zulässige und unzulässige Parkflächen und für das Freihalten von Einfahrten, Rettungswegen und Grünanlagen. Geregelt werden sollte auch, dass ... Gehwege freizuhalten und dass defekte Fahrräder innerhalb bestimmter Fristen zu reparieren sind.

Aus „Agora Verkehrswende“, erarbeitet von den Spitzenverbänden der Kommunen und dem ADFC

die eine Radmitnahme flexibel und schnell ermöglichen? Gerade die neuen Schnellbuslinien böten dazu eine sinnvolle Verknüpfung. Nicht alle Strecken sind für große Busse geeignet, aber man sollte dafür gezielt Routen aussuchen. Für eine gute Barrierefreiheit an Haltestellen ist zu sorgen. Zudem könnte Eschborn mit den umliegenden Kommunen einen übergreifenden Citybusverkehr planen, der sich an die Angebote des ÖPNV anschließt und diese ergänzt. Auch die Preis- und Tarifgestaltung im RMV sind ein wichtiger Aspekt, Pendlerströme weg vom Auto auf die Bahn zu bringen. Wohl wahrlich ein kompliziertes Thema, es führt aber kein Weg daran vorbei, neue Tarifmodelle zu entwickeln, um Menschen in

den schienenbetriebenen Verkehr zu bringen (siehe Schüler-Hessenticket).

Eine weitere Verfeinerung des Nahmobilitätsnetzes ist eine Investition in unser aller Zukunft. Ein entzerrter Straßenverkehr, ein ruhiger Verkehrsfluss und eine abgasärmere Luft sind eine Verbesserung der Lebensqualität für Groß und Klein. Dazu muss das nötige Geld bereitgestellt werden! Warum nicht aus den Bußgeldern der „Dieselabgasskandale“ durch die Automobilindustrie? Helge Wagner

In der nächsten Folge stellen wir eine Familie vor, für die die Zukunft schon begonnen hat, indem sie aufs Auto verzichtet und aufs Rad gesetzt hat.

Radverkehr nimmt Fahrt auf

Der ADFC Bad Homburg zeigt sich sehr erfreut über die Entwicklungen des Radverkehrs in der Kurstadt

Der Schulberg in Bad Homburg soll für Radverkehr in Gegenrichtung umgebaut werden

Ralf Gandenberger (2)



Nachdem sich bereits im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts Bad Homburg 2030 eine sehr große Zahl der Bürgerinnen und Bürger für eine deutliche Verbesserung des Radverkehrs in Bad Homburg aussprach, haben nun auch die Politiker die Zeichen der Zeit erkannt und in den städtischen Gremien wegweisende Beschlüsse gefasst.

Der ADFC Bad Homburg nahm nach der Sommerpause mit allen in der Bad Homburger Stadtverordnetenversammlung vertretenen Fraktionen Kontakt auf. Wir hatten die Möglichkeit, entweder mit den für Verkehrspolitik verantwortlichen Politikern zu sprechen oder eigene Vorschläge in Fraktionssitzungen zu präsentieren. Dabei sind wir überall auf große Zustimmung zu unseren Vorschlägen gestoßen und haben sehr viel Unterstützung für unsere Anliegen gefunden. Die Politik hat es aber nicht bei verbalen Bekenntnissen belassen, sondern auch Beschlüsse gefasst. So hat der Verkehrsausschuss im September einstimmig entschieden, dass ein Fahrradbeauftragter in der Stadtverwaltung zu benennen ist. Hierfür wurde – wie vom ADFC gefordert – eine neue Stelle geschaffen, die Ausschreibung läuft bereits. Es ist extrem wichtig, dass die Belange des Radverkehrs an einer zentralen Stelle der Stadt gebündelt sind und der Radverkehrsbeauftragte in alle

Planungen, die den Radverkehr – gegebenenfalls auch nur am Rande – tangieren können, eingebunden wird. Nun bleibt abzuwarten, ob sich qualifizierte Personen bewerben und der Einstellungsprozess problemlos abläuft. Dass dies gelingt, sieht der ADFC Bad Homburg inzwischen kritisch, da lediglich eine halbe Stelle geschaffen wurde und diese auch noch bis (zunächst) Anfang 2020 befristet ist.

Im November wurden im Verkehrsausschusses zwei weitere wesentliche Forderungen des ADFC einstimmig beschlossen. Einerseits wird der Magistrat gebeten, grundsätzlich alle Einbahnstraßen für RadfahrerInnen auch in Gegenrichtung zu öffnen und die teilweise ungenügende Kennzeichnung bei bisher schon geöffneten Straßen deutlich zu optimieren. Der ADFC

Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung öffnen

Bad Homburg hat eine Liste aller Einbahnstraßen in Bad Homburg und den Stadtteilen erstellt und wir gehen davon aus, dass fast alle Straßen geöffnet werden können. Wir haben Gespräche mit der Straßenverkehrsbehörde begonnen und werden darauf dringen, dass die Einbahnstraßen möglichst schnell geöffnet werden.

Weiterhin wurde der Magistrat vom Verkehrsausschuss aufgefordert, zeitnah eine Planung des

Schulbergs in Auftrag zu geben und diese Planung genauso zeitnah umzusetzen. Dabei sollen die Gehwege verbreitert und der Radverkehr in Gegenrichtung vorgesehen werden. Der Schulberg stellt eine wesentliche Verbindung von der Fußgängerzone zur Ritter-von-Marx-Brücke und damit von der Innenstadt in die westlich gelegenen Stadtteile dar. Zwar wurde die Louisenstraße in diesem Bereich bereits für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet, die Öffnung endet aber unglücklich vor dem Schulberg. Der wegen des Busverkehrs notwendige Umbau und die Freigabe des Schulbergs stellt eine ganz wichtige Maßnahme zur Verbesserung des Radverkehrs in der Innenstadt von Bad Homburg dar.

Der Umbau vermeidet die derzeit teilweise kritischen Verkehrssituationen und führt zu einer deutlichen Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer.

In den vergangenen Monaten überarbeitete ein Arbeitskreis das Bad Homburger Radverkehrskonzept und sah teilweise deutliche Verbesserungen für Radfahrer vor. Der Magistrat und die städtischen Gremien haben dem Konzept zwischenzeitlich zugestimmt. Mit dem

wichtiger Meilenstein: Radverkehrskonzept

Radverkehrskonzept ist ein weiterer wichtiger Meilenstein beschlossen. Nun geht es an die Umsetzung. Wir haben hierzu den Verantwortlichen in der Stadt Bad Homburg unsere Unterstützung angeboten und sind zuversichtlich, weiterhin einen wesentlichen Beitrag leisten zu können. Bei der Vorstellung der Maßnahmen ging die Stadt von einer Umsetzung innerhalb der nächsten 10 Jahre aus. Dies halten wir vom ADFC allerdings für deutlich zu lang. Wichtig ist, dass den Beschlüssen der Gremien nun für alle Bürgerinnen und Bürger schnell sichtbare Fortschritte folgen. Man darf nicht vergessen, dass Bad Homburg sich, was den Radverkehr angeht, derzeit noch in der Steinzeit befindet und erheblichen Nachholbedarf hat. Ralf Gandenberger



Bisher typisch für Bad Homburg – der Radverkehr wird ausgebremst

Tourenplanung des ADFC Hochtaunus für 2019/20

im Gedenken an Hans Kabbe

Am 21.11.2018 fand die Planung der Touren und Veranstaltungen statt, die der ADFC Hochtaunus und seine Ortsgruppen zwischen März 2019 und März 2020 anbieten wollen.

Ziel der Planung war vor allem, Tourentermine zu entzerren und zu koordinieren sowie Personal für Info-Stände und Codierungen zu planen. Aber es ging auch darum, unsere Touren mit anderen regionalen Veranstaltungen zu verknüpfen, um davon zu profitieren, dass für unsere Touren mehrfach geworben wird.

Touren im Winter

Wichtig war auch, durch Wanderungen und Radtouren im Winterhal-

bjahr präsent zu sein, um zu zeigen, dass man ganzjährig nicht nur wandern, sondern auch radeln kann. Es soll mittwochs weiterhin Halbtagestouren geben, deren Strecken und Ziele winterlichem Wetter angepasst sind, auch auf die Gefahr hin, dass manche Tour ausfällt. Es ist u.a. geplant, von Bad Homburg aus regelmäßig den Vier-Götter-Stein bei Kronberg anzusteuern. Das geht auf fünf verschiedenen Routen durchs Arboretum oder an der Nidda mit Streckenlängen zwischen 40 und 50 km. Aber auch längere spontane Mittwochstouren werden weiterhin angeboten.

Im Oktober 2018 ist Hans Kabbe vom ADFC Kronberg nach schwerer Krankheit verstorben. Er war viele Jahre lang als Tourenleiter prägend für die Ortsgruppe Kronberg und

ein wertvoller Mensch. Für den ADFC ist sein Tod ein herber Verlust. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Jutta. Seine für Juni 2018 geplante Tour entlang der Unstrut konnte nicht mehr stattfinden. Die Beschreibung dieser Tour aus 2018 werden wir übernehmen und 2019 eine Tour in Anlehnung an seine anbieten.

Dank an die Tourenleiter

Ich danke allen Tourenleitern, die sich fürs Radeln engagieren, insbesondere in geographisch so anspruchsvollen Orten wie Glashütten, Neu-Anspach, Usingen, Wehrheim oder Kronberg.

„Oberursel fährt ab“ (Ofa) findet am 17. März 2019 statt. Deshalb wird der Info-Stand in Bad Hom-

burg am 16. März entfallen. Es wird weitere Termine geben, an denen man sein Fahrrad codieren lassen kann (siehe Tourenprogramm 2019):

- am 23. März 2019 im Jugendzentrum Oberste Gärten in Bad Homburg-Kirdorf;
- am 06. April 2019, auch in Kirdorf;
- am 11. Mai 2019 in Eschborn.

Im März 2019 wird wieder jedes Mitglied zwei Exemplare des Tourenprogramms erhalten. Wir bitten darum, eins davon an bekannte Radelfreunde (oder solche, die es werden sollen) weiterzugeben.

Nebenbei: Für weitere Mitstreiter ist unter unseren kreativen Aktivisten immer noch Platz!

Auf eine schöne Radsaison 2019/20! Günther Gräning

Der Vier-Götter-Stein

„Salvete amici!“ – gestatten: Jupiter, römischer Göttervater!

Mein Standbild gehört eigentlich oben auf den Sockel des abgebildeten Vier-Götter-Steins. Leider fehlt es, man sieht auf den vier Seiten nur meine Götterminister Herkules, Minerva, Juno und Merkur. In Notfällen kann man denen opfern. Mir braucht niemand zu opfern, ich habe alles, was ich brauche. Wo der Stein steht? An einem Rastplatz unterhalb von Kronberg im Taunus. Und seit einigen Monaten kommen regelmäßig, meistens mittwochs, Nicht Römer vorbei, halten an, reden fremdes Zeug, trinken aus Plastikflaschen und essen Kuchen oder Bananen. Jeder von ihnen sitzt auf einem „bicyclus“, einem „vehiculum cum duo rotis“. Die Dinger sind sehr schnell und fallen merkwürdigerweise nicht um, obwohl es so aussieht.

Nun zu meinen Ministern: Jede/-r von ihnen hat seinen (oder ihren) Geschäftsbereich. Zusammen haben wir alles im Griff. Das gilt für alle vier Himmelsrichtungen. Juno ist meine Frau – besser: Gattin. Herkules ist mein Sohn. Merkur ist der Gott der Händler und Diebe, Minerva ist unter anderem zuständig fürs Handwerk; beide bilden also eine Mischung aus Wirtschafts- und Verkehrsminister.

Ich habe gehört, dass seit einigen Jahren auf den hiesigen „viae publicae“ Fahrzeuge ohne Pferd und mit vier Rädern, also „vehicula cum quattuor rotis, sine equo“, unterwegs sind, die schlechte, krankmachende Luft hin-



terlassen. Der derzeitige Merkur und sein Vorgänger sollen sich vier Jahre lang erfolglos mit einer Maut für Fremdlinge beschäftigt haben, aber von der schlechten Luft wussten sie angeblich nichts. Was um Jupiters Willen haben sie in der Zeit geatmet?

Hätte mein Minister Merkur so eine schlechte Luft nicht innerhalb kürzester Zeit beseitigt, dann hätte der Vier-Götter-Stein heute nur drei Seiten! Das schwöre ich beim Jupiter, also bei mir selbst!

Ach, zu den Opfern ist mir doch noch etwas eingefallen: So einen „bicyclus“ hätte ich gerne auch!

Günther Gräning

ADFC-Kontakte im Hochtaunuskreis

ADFC Hochtaunus e.V.

info@ADFC-Hochtaunus.de,
http://adfc-hochtaunus.de
Vorsitzender: Günther Gräning
Tel. 0 61 72/98 57 40

ADFC Bad Homburg/ Friedrichsdorf

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

ADFC Kronberg

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

ADFC Glashütten

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

ADFC Oberursel/Steinbach

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

ADFC Usinger Land e.V.

Neu-Anspach, Usingen, Wehrheim

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

ADFC Weilrod

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

„Verkehrspolitik“ in Bad Homburg

Das Foto zeigt den Gehweg an der Landgrafenstraße in Bad Homburg. Die Stadt hat hier über Nacht die vorhandene Parkraummarkierung (eingelassene weiße Steine) „verbessert“ und zusätzlich eine weiße Linie aufgemalt. Die Autofahrer nahmen das dankbar an, denn jetzt konnten ihre Wagen vollständig auf dem Gehweg stehen und die auf der Gegenseite konnten zügiger ausparken. Der Gehweg war halbiert, Radfahrer zusätzlich gefährdet. Fußgänger und Anwohner reagierten zu Recht sauer. Die Stadt sah ihren Fehler ein und beseitigte die weiße Linie wieder, allerdings äußerst widerwillig und unvollständig. Folge: Parkende Autos nutzen weiterhin große Teile des Gehwegs.



Mein Fazit: Um den Autos auch nur einen Quadratmeter zugunsten von Radfahrern und Fußgängern wegzunehmen, haben 40 Jahre und drei „Radverkehrskonzepte“ nicht gereicht. Um hingegen den Platz für Autos zu Lasten von Radlern und Fußgängern zu vergrößern, reichte eine einzige Nacht- und Nebel-Aktion!

Günther Gräning

In eigener Sache

Zustellung von *Frankfurt aktuell* im Hochtaunuskreis

Es gibt immer wieder Beschwerden über verspätete oder ausgefallene Lieferung dieser Vereinszeitung. So sehr sich die Redaktion über das Interesse an ihrer Arbeit freut: „Frankfurt aktuell“ gehört nicht zu den Leistungen, auf die man als ADFC-Mitglied Anspruch hat, sondern ist sozusagen ein Geschenk des Vereins an seine Mitglieder. Dies Geschenk kostet den Verein Geld und Arbeit. Die Zeitschrift wird von ehrenamtlichen ADFC-ern hergestellt und verteilt oder versandt. (Und wer einmal Dutzende von Exemplaren verpackt hat, weiß, wovon ich rede.)

Andere ADFC-Gliederungen beneiden die Frankfurter um die Professionalität der Redaktion. Ein solches Mitteilungsblatt haben nicht viele Vereine.

Andererseits ist die Zeitschrift pure Radverkehrspolitik. Der Frankfurter ADFC hätte sicher vieles nicht erreicht ohne humorvolle oder auch giftige Artikel und Fotos, die den Weg in den Frankfurter Römer fanden. Und der „Griff ins Archiv“ über eine Demonstration in Bad Homburg im Jahre 1980, die in der Nummer vom November 2017 steht, hat es bis in den hessischen Landtag geschafft.

Fazit: Beschwerden über ausbleibende Belieferung mit dieser Nummer sind zwar willkommen, aber ungültig. Gültig hingegen wäre die Frage: „Wo kann ich mir das Heft abholen?“

Günther Gräning

Beratung & Service

Kinderräder

Jugendräder

Stadtfahrräder

Tourenräder

Crossräder

Trekkingräder

Single-Speed-Räder

Mountainbikes

Pedelecs für die Stadt,

für Touren und für

sportliches Fahren

Falträder

Ersatzteile & Zubehör

Fragen Sie uns auch nach unseren Angeboten für Fahrradleasing, Fahrradfinanzierung und Fahrradversicherungen!

www.FahrradWagner.de

Fahrradhaus Wagner

Familientradition seit 1929

Woogstr. 21 60431 Ffm. - Ginnheim
Tel.: 069 - 952 948 44 Fax: 069 - 952 948 56

Öffnungszeiten:

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

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr

Fahrrad Böttgen GmbH

www.fahrrad-boettgen.de

Große Spillingsgasse 8-14
60385 Frankfurt/M.
- Bornheim

Tel.: 069 - 945108 - 0
Fax: 069 - 945108 - 88
Email: info@fahrrad-boettgen.de

Querstr. 8 - 10
60322 Frankfurt/M.
- Nordend

Tel.: 069 - 13024767
Fax: 069 - 13024803
Email: city@fahrrad-boettgen.de

Meisterwerkstatt

Alt-Bornheim 42
60385 Frankfurt/M.
- Bornheim

Tel.: 069 - 94510830
Fax: 069 - 94510888
Email: service@fahrrad-boettgen.de

Jeden letzten Samstag im Monat Flohmarkt

Finanzierung - Leasing - Versicherung

Saisonöffnung 2019
in Frankfurt-Bornheim

am 30. März 2019
von 10 - 16 h
Aussteller - Aktionen - Angebote

Wir sind Aussteller auf der

Velo Frankfurt

am 15.+ 16.6.2019
in und um die Eissporthalle

Den Hype ernst nehmen!

Herr Zauner aus Königsbrunn hat einen Leserbrief an die „Augsburger Allgemeine“ geschrieben, ein Mitarbeiter der FAZ hat diesen zufällig im Lokalteil des Blattes entdeckt. Er fand den Leserbrief immerhin so treffend, dass er ihn als Aufhänger für einen Leitartikel nutzte.

Der ganze Hype um die ‚Fahrradstadt‘ gehört auf den Senkel gestellt!“, schreibt Herr Zauner. Die Förderung des Radverkehrs scheitert an den bekannten Nachteilen des Radfahrens, denn es gäbe viele Gründe für einen Gelegenheitsradler, das Fahrrad eben nicht als Verkehrsmittel zu wählen. Herr Zauner zählt auf: Kälte und Nässe, Schnee und Regen, Entfernungen von über 10 Kilometern, schwere Transporte, Krankheit, usw. Dass, so nun wieder die FAZ, im Winter so wenige Radler auf den Straßen zu sehen sind beweist doch, dass die „Gelegenheitsradler“ weiterhin auf Autos, Busse und Bahnen angewiesen seien. Und „wenn über die Zukunft der Mobilität in der Rhein-Main-Region gesprochen wird, sollte man die Kirche im Dorf lassen (...) Die Infrastruktur muss auch ihren Ansprüchen weiterhin gerecht werden.“ Hier wird so getan, als müsse man einen der immer wieder wechselnden „Hypes“ nicht ernst nehmen, denn das Fahrrad könne grundsätzlich keine Alternative zum Auto sein.

Genau darum geht es: Hat nicht spätestens seit der Dieselkrise in den Rathäusern die hastige Suche nach Ersatz eingesetzt, also die massive Förderung des ÖPNV und des Radfahrens? Haben nicht auch evidente Aktionen (die FAZ berichtete gerne und ausführlich über spektakuläre Protestaktionen im Rahmen des Radentscheids) und kulturelle Leistungen wie die Ausstellung „Fahr Rad“ im Architekturmuseum in der Öffentlichkeit Wirkung gezeigt? Ist die Erhöhung der Sicherheit von Fahrradwegen und Radfahrstreifen, wie sie derzeit in vielen Städten mit einer bisher unbekanntenen Entschlossenheit vorangetrieben wird, nur eine Marotte von Politikern, die auf die neue Fahrradlobby hereinfällt?

Nein, es geht um die notwendige Reduktion der Dominanz des Autos als privatem Verkehrsmittel, weil die von dieser verursachten Klimaschäden und Beschädigungen der innerstädtischen Aufenthaltsqualität nicht mehr tragbar sind. Wer das nicht erkennt und darin nur einen Ausdruck unrealistischer Träumerei sieht, stemmt sich gegen die Wiedergewinnung der Urbanität der Innenstädte und unterläuft die schwierige Arbeit am Klimaschutz. Die FAZ sollte dem angeblich mutlosen Gelegenheitsfahrer doch einiges mehr zutrauen, nämlich sich zum Alltagsfahrer weiterzuentwickeln. Die gerade wachsende Beliebtheit der Lastenräder spricht dafür.

Wolfgang Christian

Offener Brief

In unserer Ausgabe 14/2018 haben wir einen Offenen Brief des ADFC Offenbach an den Frankfurter Stadtrat und Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling veröffentlicht. In unserem Brief wurde Bezug genommen auf ein Gespräch, das Oesterling unter der Überschrift „Rüpelhaftes Verhalten nimmt zu“ mit einem Redakteur der FAZ führte. Wir als ADFC Offenbach erinnerten den Frankfurter Verkehrsdezernenten an die guten Erfahrungen, die wir mit unserer Kampagne „Offenbach fährt fair“ gemacht hatten.

Unser Brief wurde vom Frankfurter Stadtrat bereits im September beantwortet, doch aus redaktionellen Gründen können wir erst an dieser Stelle darüber berichten. Oesterling bedankt sich für die Übersendung der Materialien zu „Offenbach fährt fair“ und nimmt anschließend deutlich Stellung zu der Bedeutung des Radverkehrs. Dabei verhehlt er nicht, dass es einerseits Ziel sein muss, Verkehrsverstöße von Radfahrenden zu ahnden. Andererseits aber ist ihm wichtig, Parkverstöße von Kfz auf Radwegen zu sanktionieren und damit eine häufige Ursache von fehlerhaftem Verhalten von Radfahrern zu beseitigen. „Ich möchte freie Radwege“, schreibt der Dezernent, der sich für eine Zunahme des Radverkehrs einsetzen will.

Dass dies alles nicht einfach ist, dass die Personalsituation bei den Überwachungsbehörden den Wünschen Grenzen setzt, gesteht der Stadtrat ein. Ob sich aber die Städtische Verkehrspolizei wirklich immer „der Notwendigkeit freier Radwege bewusst“ ist und Parkverstöße konsequent zur Anzeige bringt, wie im Schreiben behauptet wird, wird von uns ein wenig angezweifelt (siehe dazu unseren Beitrag auf Seite 4 zu diesem Thema). Trotzdem freut es uns, dass der Verkehrsdezernent unseres großen Nachbarn abschließend schreibt: „... Ich bin entschlossen, die hiesigen Bemühungen konsequent fortzusetzen.“

Wolfgang Christian/(ps)



Runde Sache

Ulrich Hahn, Co-Tourenleiter bei der Tour des ADFC Frankfurt zum Weihnachtsmarkt am Schloss Emmerichshofen am 9.12.2018, hat es an diesem Tag gegen 16.45 Uhr geschafft: Er hat die Fahrrad-Zählstation am Hafen Offenbach auf die Zahl 800.000 springen lassen. Das ließen die Offenbacher nicht unkommentiert über sich ergehen. Ulrich Lemke (li.), Projektleiter Hafen Offenbach und Projektmanager Bike Offenbach bei der OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH und ADFC-Mitglied, trotzte wie die Teilnehmer der Radtour dem Wetter und überreichte Ulrich Hahn eine kleine Erinnerung an das runde Ereignis.

(ps)



© OPG (2)



Radfahrergruppe in den 30er Jahren (aus einem Photoalbum des Autors)

privat

Besuch bei der „Solidarität“

Versichert waren auch Unfälle beim Fahrradreparieren oder -putzen

An der Veranstaltungsreihe „Spuren des Sports in Frankfurt“ hat sich der ADFC nicht als Anbieter beteiligt, aber seine Mitglieder kamen sehr wohl als Besucher

Am 19. September 2018 traf man sich im Vereinsheim des „RMSV Soli Fechenheim 1896 e.V.“ direkt an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 11. Der Sporthistoriker Professor Ralf Beduhn berichtete über die Entstehung und die Geschichte des 1896 unter dem Namen „Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität“ in Offenbach gegründeten Vereins, der 1908 bereits 100.000 Mitglieder hatte.

Der Verband widmete sich nicht dem gefährlichen Spitzensport, sondern dem gesundheitsfördernden Breitensport. Die Fahrten aufs Land waren auch eine gute Gelegenheit, Flugblätter der Sozialdemokratie zu verteilen.

Im Winter, wenn es draußen ungemütlicher wurde, fand das Radfahren im Saal statt, als

Radball, Radpolo oder Kunstradfahren.

Die Benutzung von Fahrrädern wurde von der „Solidarität“ unterstützt, damit sich Fabrikarbeiter in der spärlichen Freizeit bewegen konnten und an die frische Luft kamen, um für den Arbeitsalltag fit zu bleiben. Auch um die dafür notwendige Infrastruktur kümmerte sich der Verein durch Zusammenarbeit mit Unterkünften, Gaststätten und Werkstätten.

Es wurden sogar Verkehrsschilder für die Radwanderer aufgestellt. Eine Unfallunterstützung sprang nicht nur bei Verkehrsunfällen ein, sondern auch dann, wenn sich jemand beim Reparieren oder Putzen des Fahrrads verletzte. Die Notfallunterstützung bei Arbeitslosigkeit wurde ab 1929 zu einem großen Problem für die Bundeskasse des Vereins.

Anfänglich waren Fahrräder ein für Arbeiter fast unerschwinglicher Luxusartikel. Abhilfe schaffte die Massenproduktion unter anderem

in der vereinseigenen Fahrradfabrik „Frischauf“ in Offenbach, in der auch Nähmaschinen und Motorräder hergestellt wurden.

Die rationelle Serienproduktion setzte voraus, dass Herstellverfahren und Maschinen entwickelt wurden, die präziser und kostengünstiger arbeiteten als die alten Handwerkstechniken. Nahtlose Rohre, Kugellager, Antriebsketten und Speichen sind hochbelastete und hochpräzise Spezialteile, deren handwerkliche Einzelanfertigung praktisch unbezahlbar ist. Maschinen für die kostengünstige rationelle Fertigung mussten aber erst entwickelt und dann ausgelastet werden. Nur so wurde eine Massenproduktion und ein Massenabsatz möglich mit Produkten, die auch für die Arbeiter in den Fabriken selbst erschwinglich wurden. Das Fahrrad mit seiner Entwicklung der Herstellung und der Nutzung steht deshalb wie kaum ein anderes Industrieprodukt in einer Wechselwirkung zu technischen und sozialen Umwälzungen.

Waren die Industrieteile erst einmal auf dem Markt, konnten sie auch anderswo eingebaut werden. Auf diese Weise wurden auch Motorräder immer erschwinglicher und damit beliebter. 1928 erweiterte der Verein sein Betätigungsfeld und änderte den Namen in „Arbeiter Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität“.

1930 hatte der Verein 300.000 Mitglieder. Die Zahlen sanken dann als Folge von Massenarbeitslosigkeit und aufkommendem Nationalsozialismus. 1933 wurden die Büros und Vereinsheime geplündert, die Fabrik „Frischauf“ wurde enteignet. Nach 1945 bekam der Verband eine kleine Entschädigung, aber die Fabrik blieb in fremder Hand. Die Fabrikationshallen stehen inzwischen nicht mehr, aber Teile des für die Arbeiter errichteten Wohnhauskomplexes an der Sprendlinger Landstraße in Offenbach sind erhalten geblieben.

Erst 1977 wurde die Mitgliedschaft der „Solidarität“ im Deutschen Sportbund möglich und damit der Zugang zu weiteren Geldmitteln.

Ingolf Biehuse

Wir haben bereits in den Ausgaben 3 und 4/1999 Beiträge zur „Solidarität“ veröffentlicht. Diese findet ihr auf unserer Website unter Frankfurt aktuell / Archiv als PDF.

Leser MEINUNGEN

ffa 6/18, Schutz für Radfahrer an der Kurt-Schumacher-Straße

Was hier „erst einmal in Form von Markierungen“ realisiert wurde, ist ein nötiger und wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Warum wurde aber nicht schon auf der „Alte Brücke“ stadteinwärts der rechte Streifen der Fahrbahn als Nur-Rechtsabbieger „in Form von Markierungen“ gestaltet und der Verkehr anschließend nach Schöne Aussicht über die Brückhofstraße und den Börneplatz weiter einspurig geführt? Der permanente Stau auf diesem Streckenabschnitt

wäre damit auf die Brücke verlagert. Und solange Kraftfahrer*innen es tun, könnten sie weiter auf der Obermainanlage und dem folgenden Anlagenring mehrspurig die Luft verpesten.

Der Kurt-Schumacher-Straße in Richtung Norden und weiter über die Konrad-Adenauer-Straße und die Friedberger Landstraße sei eine einspurige Kfz-Fahrbahn gegönnt! Harald Moller

ffa 6/18, Alternative Fakten

Der Beitrag von Günther Gräning hat mir großen Spaß gemacht. Eine gute Gelegenheit, mich mit

der Schlacht bei Bergen (Goethe, Dichtung und Wahrheit, Erster Teil, 3. Buch: Karfreitag, 13.4.1759) zu beschäftigen, mit dem ersten Koalitionskrieg und dem Alten Zollhaus. Die Kugel ist bestimmt nicht bei der Schlacht bei Bergen ins damals noch nicht gebaute Zollhaus geraten, sondern erst bei einem Gefecht am 22.4.1797, gegen Ende des ersten Koalitionskrieges. Eine schöne Kombination von zwei „Zahlendrehern“ mit einer echten Falschinformation. Nicht nur die Wahrheit ist in Erz gegossen. Gedenktafeln werde ich noch kritischer lesen als bisher. Heinz Fischer



Winterlich: Freya Linder auf ihrem Trike, hier vor dem Tierheim im Fechenheimer Gewerbegebiet

Peter Sauer

Hilft besser als ein Gehstock

Mobilitätserfahrung für Behinderte mit einem Trike

Wer mich kennt, weiß, wie ich zu Fuß unterwegs bin: immer den rechten Fuß voraus und den linken nachziehen, ein guter Gehstock hilft, medikamentenbedingte Gleichgewichtsschwankungen auszubalancieren, um – wie schon gelegentlich passiert – mich nicht in hilfloser Lage auf dem Boden wiederzufinden. Zu Fuß dauert ein Weg von 200 Metern jetzt 20 Minuten. Autofahren ist mir untersagt, Zweiradfahren ebenso. Ich dachte immer, bis es soweit käme, fließe

noch viel Wasser die Nidda und den Main runter. Es bliebe somit nur noch das Kutschierenlassen zu den vielen Arzt- und Therapieterminen und den Einkaufstouren.

Also bin ich auf ein Pedelec-Trike umgestiegen. Da der linke Arm nicht mehr so will wie er soll, hat mir mein Händler die Bedienelemente auf die rechte Seite verlagert und einen elektrischen Richtungsanzeiger eingebaut (manche Automobilisten scheinen so etwas nicht mehr zu kennen). Da ein Trike

viel schwerer ist als das gewohnte Zweirad, wäre ich ohne Akku-Unterstützung restlos überfordert. Eine ebenerdige Garage ist unabdingbar, um das teure Stück vor Witterung und Diebstahl zu schützen. Dank Steckdose dort brauche ich den 5 kg schweren Akku nicht ins Haus zu schleppen. Vollgeladen beträgt die Reichweite etwa 50 km – nicht genug für eine GrünGürtel-Rundtour. Bei Kälte gehört so ein Akku allerdings ins Haus, Eiseskälte behagt ihm gar nicht.

Hinter dem Akku nimmt eine breite Ablage Gepäckstücke und schwere Einkäufe bereitwillig auf. Damit konnte ich von Ginnheim aus dem Tierheim im Fechenheimer Gewerbegebiet im PE-Sack vier dicke Kuscheldecken spenden. So bekamen die „Asylanten“ auch gemütliche Weihnachten. Ein hoch angebrachter, reflektierender Wimpel lässt Autofahrer an Einmündungen brav meine Vorfahrt beachten. Wichtig ist die Sichtbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer. Und man sollte die Breite der hinteren Achse berücksichtigen, um Umlaufsperrern zu meistern. Das kleine Vorderrad ermöglicht einen komfortablen Wendekreis. Da ohne Rückwärtsgang, braucht Wenden allerdings große Kraftanstrengung, Sackgassenverhältnisse muss ich tunlichst meiden. Fies ist das bei unvorhersehbaren Engpässen und Baustellen. Dabei sollte man sich aber nicht von freundlichen fremden Menschen helfen lassen, die nicht wissen, wo man das Trike anheben darf.

Noch nicht gewagt habe ich die Nutzung von Bahn und Tram. Damit könnte ich wohl größere Touren angehen. Beim Ein- und Ausladen müsste eine kräftige Person helfen, 65 cm Mindesttürbreite des Verkehrsmittels vorausgesetzt.

Etwas Besonderes hat leider seinen Preis, auch bei evtl. Reparaturen. Die Ersatzkasse um einen Zuschuss zu bitten, habe ich mir verkniffen, den hat sie mir sogar für die Anschaffung eines Pflegebettes verweigert. Freya Linder



(Halb-)Dunkeltour

Wenn die Abende kürzer werden und die Temperaturen fallen, verabschiedet sich die Adlersuche in die Winterpause. Dafür bieten fleißige Tourenleiter die inoffiziellen Mittwochs-Abend-(Halb-)Dunkeltouren an, die zwar nicht Adlersuche heißen, aber auch immer im altbewährten Biergarten „Adler“ enden. Angepasst an die kühlere Jahreszeit gibt es keine schweißtreibenden Anstiege oder auskühlende Abfahrten. Mögliche Ziele sind z. B. Schäferköppl (oberhalb von Dorteilweil) oder der Weihnachtsbaum am Harald-Quandt-Haus in Bad Homburg (auf besonderen Wunsch dieses Jahr zweimalig angefahren).

Ich fahre diesen Winter zum ersten Mal die Dunkelreisen mit. Alle wurden bisher von Elke und Ulrich Bauer geleitet. Hier ein herzliches Dankeschön dafür. Jeden Dienstag kommt die

altbekannte E-Mail: „Hallo, sollte es morgen trocken, schnee- und eisfrei sein, wollen wir eine Runde mit wenigen Höhenmetern fahren. Wir sehen uns hoffentlich um 18.30 Uhr unter der Laterne.“ Einmal konnten Bauers nicht führen. Alle standen am Treffpunkt und warteten wie selbstverständlich auf die beiden. Keinem war aufgefallen, dass Dienstag keine E-Mail kam... Volker ist spontan als Tourenleiter eingesprungen, damit auch diese Tour stattfinden konnte.

Der harte Kern der Dunkelreiser freut sich auf weitere Teilnehmer. Wir fahren nur befestigte Wege, auf denen eine moderne Fahrradbeleuchtung ausreichend ist. Also rein in die Wintertrikots und rauf auf die Räder! Wir sehen uns Mittwoch 18.30 Uhr unter der Laterne an der Praunheimer Brücke. Karl Heinrich Muth



Seit zweieinhalb Jahren fahre ich ein Pedelec mit einem Bosch-Motor und dem Bordcomputer Nyon. Der hat mir bisher sehr gute Dienste geleistet, gerade auch wegen des integrierten Navigationssystems. Das kann man allerdings mit zumutbarem Aufwand nur am häuslichen PC über das Portal Bosch eBike Connect programmieren oder über eine auf dem Smartphone installierte App. Letzteres ist natürlich für unterwegs die unverzichtbare Alternative.

Mitte November 2018 wurde ich von Bosch aufgefordert, sowohl auf dem Nyon Bordcomputer ein Update vorzunehmen als auch für die App. Ohne Aktualisierung, so hieß es, könne es zu Funktionseinschränkungen kommen. Also lud ich zunächst das Update auf das Nyon, was reibungslos funktionierte. Die Aktualisierung der App aber funktionierte nicht. Im Play-Store wurde angezeigt, dass ich die App bereits installiert hätte. Über die App selbst konnte ich kein

Update vornehmen, weil schon die Verbindung zum Server nicht herstellbar war. Also entschloss ich mich, die App zu löschen und dann die neue Version vom PlayStore zu installieren. Doch das scheiterte an der Meldung: „Dein Gerät ist nicht mit dieser Version kompatibel“. Mein Gerät ist ein Samsung Galaxy S 4, das ich vor fast 6 Jahren gekauft habe. Ohne jede Vorwarnung bin ich also von Bosch enteignet worden. Denn der Nyon Bordcomputer und die App waren wesentliche Gründe für meine Kaufentscheidung vor zweieinhalb Jahren. Die Bosch-Hotline bestätigt nur, dass ich entweder auf die App verzichten oder mir ein neues Smartphone kaufen müsse. Natürlich weiß ich, dass die Schuld bei mir liegt und dafür schäme ich mich auch aufrichtig: Wie kann man sich nur mit einem Smartphone auf die Straße trauen, das schon sechs Jahre alt ist. Das ist ja fast so schamlos wie splitternackt oder mit Burka herumzulaufen. *Paul Tiedemann*



Bemerkenswert

Continental hat für seine radelnden Mitarbeiter am Standort Frankfurt-Guerickestraße eine Reparaturstation beim Fahrradständer aufgestellt. Für einen Automobilzulieferer finde ich das eine bemerkenswerte Geste.“ Das meint Alex Scheid, Mitarbeiter bei Continental. Die Firma, auch als Hersteller von Fahrräderreifen bekannt, ist in Rödelheim in der Sparte Bremssysteme für Autos aktiv. Alex bezeichnet Conti als fahrradfreundlichen Arbeitgeber: Es gab im vergangenen Jahr eine kostenlose Codieraktion mit dem ADFC, es gibt spezielle Ladefächer für eBike-Akkus, Umkleide- und Duschkmöglichkeiten, jetzt die Reparaturstation. Gelegentlich wird zu Aktionen wie z. B. dem Stadtradeln aufgerufen. Das alles hat einen praktischen Nebeneffekt: Jeder Radler mehr trägt dazu bei, die (Pkw-) Parkprobleme rund um das Firmengelände zu entspannen. (ps)

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: Ingolf Biehusen, Sigrid Hubert, Brigitte Rebna, Peter Sauer (ps), Torsten Willner; ADFC Main-Taunus: Gabriele Witten-dorfer; ADFC Hochtaunus: Günther Gräning; ADFC Bad Vilbel: Ute Gräber-Seißinger; ADFC Offenbach: Wolfgang Christian
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 Schewitz sabine.schewitz@t-online.de, Wolfgang Pischel

Druck: C. Adelman GmbH, Frankfurt am Main, **Auflage:** 4.400

Redaktionsschluss für die März/April-Ausgabe: 19. Februar 2019

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillinggasse 8-14,
(Anzeige Seite 20)
www.fahrrad-boettgen.de

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

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

Radsporthaus Kriegelstein
Leverkuser Straße 31
(Am Bahnhof FFM-Höchst)
(Anzeige Seite 28)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 26)
www.mainvelo.de

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

Radschlag
Hallgartenstraße 56
www.radschlag.de

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

**terranoa Zimmermann
Touristik KG**
Martin-May-Straße 7
pfaelter@terranoa-touristik.de

Fahrradhaus Wagner
Wooßstraße 21
(Anzeige Seite 20)
www.fahrradwagner.de

Karls Kolumne

Wann kommt das selbstfahrende Fahrrad?

Lang wurde darüber getuschelt: Gibt es das Ding wirklich? Was kann es? Wann kommt es?

Schon seit Jahren wird über selbstfahrende Fahrzeuge berichtet, zumindest insoweit, als dass es sie „bald“ geben soll. Selbstfahrende Autos (dem Namen nach sollten sie dies eigentlich schon immer tun), selbstfahrende Busse, Lkw, Züge, Schiffe, selbstfliegende Flugzeuge, Helikopter und Drohnen. Alle großen internationalen Technologiekonzerne stehen in dem Verdacht, irgend so ein Ding entwickelt zu haben oder entwickeln zu wollen. Anstelle des Menschen soll dann ein sogenannter Algorithmus die Steuerung in die Hand – äh, sorry – in die Maschine nehmen.

Beim Auto ist die Sache klar: Künstliche Intelligenz ersetzt natürliche Dummheit. Da sind wir dabei. Bei den anderen Verkehrsmitteln sind es Menschen, die berufsmäßig Maschinen und Geräte bedienen und überwachen. Diese sind zu entlohnen, und – weil nicht durch ungelernete Kräfte zu ersetzen – in einer Position, sich ihre Dienste auch angemessen bezahlen zu lassen. Die Piloten, Fluglotsen und Lok-

fürer zeigen hin und wieder, dass man Lohn-drückerei nicht kampflös hinnehmen muss.

Dieser aufmüpfigen Fachkräften scheint man nur Herr werden zu können, indem man ihre Kompetenzen durch „intelligente“ Technik ersetzt. Sind diese neuen Techniken also doch ein wirksames Mittel gegen den vielfach beklagten Fachkräftemangel? (Im Übrigen ist dieser viel eher in Regierungskreisen zu spüren, speziell im Fall der Position des Verkehrsministers.) Andererseits: Beim ÖPNV ist es auch einerlei, wer oder was uns die Tür vor der Nase schließt: Mensch oder Maschine.

Vor kurzem fand ich einen Artikel in einer Tageszeitung, in welchem ein erstes „selbstfahrendes“ Motorrad vorgestellt wurde. Natürlich handelt es sich nur um Assistenzsysteme auf einer technischen Ebene, wie sie im Fall des Automobils bereits bekannt sind.

Aber jetzt sind wir Radelnden schon ein bisschen beleidigt: Wann endlich kommt das selbstfahrende Fahrrad? Wir sind es leid,

selbst zu treten, zu schalten, zu bremsen, nach Verkehrszeichen Ausschau zu halten, selbst auf Fußgänger, Kfz, Straßenbahnen, Busse, Ein- und Ausfahrten, Gleise, Bordsteine, Drängelgitter, Vollpfosten, Schranken, Schlaglöcher, Pfützen, Äste, Laternenmasten, Werbeschilder, frei laufende Hunde, sich plötzlich öffnende Autotüren, Kinder, Alte und überhaupt auf die Umgebung zu achten.

Nein, auch wir wollen es bequem haben – wollen uns bequem im Sattel räkeln, die Füße auf dem Lenker abstellen und uns in den Tiefen der sogenannten sozialen Medien verlieren können. Und wenn dann das Teil auch noch selbstreinigend wäre, dann wären wir restlos begeistert.

Also, liebe Techno-Konzerne, Consultingunternehmen, Start-ups, Investmentgurus, Zukunftsforscher und andere Wichtigtuer: Hier ist wirklich was zu tun! Wann kommt ihr mit dem selbstfahrenden Fahrrad aus dem Mustopf?
Karl Pfeil

**FAHRRAD
KULTUR**

— RHEIN-MAIN —

07.04.2019
10.00 – 16.00 UHR
IN DEN MESSEHALLEN OFFENBACH

FAHRRADBASAR · AUSSTELLER · LIVE-ACTION

MESSE OFFENBACH | KAISERSTRASSE 108-112 | 63065 OFFENBACH AM MAIN | WWW.MESSE-OFFENBACH.DE

Ausblick auf's Frankfurter Tourenprogramm

Nachstehend findet Ihr eine Vorab-Übersicht über geplante Radreisen. 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.

„Maßgebendes“ steht im Tourenprogramm 2019. Das neue Heft erscheint zur RadReiseMesse am 24. März im Saalbau Bornheim.

Weitere Touren finden sich auch unter www.adfc-frankfurt.de/tp
Viel Spaß wünscht Michael Bunkenburg, Leiter AG Touren

Von – bis	Tourentitel	Tourenleitung	Kontakt
24.03.	23. RadReiseMesse im Saalbau Bornheim		
10.05.–12.05.	Adler XXL ***	Elke Bauer, Uli Bauer	e.bauer@web.de, 069-58 95 38
16.05.–27.05.	Frankreich von Lyon nach Avignon Rhône - Drôme - Ardèche – Provence ***	Rainer Griga	Gr23iga11Ra19iner57@gmx.de 06151-14 76 13, 0175-806 88 33
17.05.–19.05.	Odenwald- Radtour: Aschaffenburg – Amorbach - Buchen – Eberbach – Heidelberg **	Michael Bunkenburg	Michael@Bunkenburg.name 069-52 52 61
29.05.–02.05.	28. Freundschaftsradtour mit den Thüringer Radfreunden ***	Rainer Griga	Gr23iga11Ra19iner57@gmx.de 06151-14 76 13, 0175-806 88 33
30.05.–02.06.	Lahn-Dill-Bergland-Tour mit einem festem Quartier ***	Gerd Ortmann	gerd.ortmann@adfc-hessen.de
08.06.–11.06.	Pfingstzelttour ****	Hartmut Lange Egon Schewitz	HartmutLange@gmx.de 06109-3 56 14
20.06.–23.06.	Grenzlandtour: Deutschland – Belgien – Luxemburg ***	Bertram Giebeler, Anne Wehr	wehrgiebeler@t-online.de 069-59 11 97
15.06.–16.06.	Sommernachtstraum ***	Jürgen Johann, Rainer Mai	069-41 30 85, 069-76 29 28
28.06.–30.06.	Ins Land der weiten Fernen: zwischen Spessart und Rhön ***	Ulrich Hahn, Michael Dorgarten	ulihahn35j@aol.com 069-97 40 59 21
noch offen	Jeckentour: von Darmstadt nach Köln ****	Heinrich Göbel	henrygoebel@web.de
29.06.–06.07.	Via Claudia Augusta ***	Gerd Ortmann	gerd.ortmann@adfc-hessen.de
28.07.–03.08.	Kreuz und quer durchs Ost-Allgäu mit festem Quartier **	Gerd Ortmann	gerd.ortmann@adfc-hessen.de
05.08.–10.08.	Bieradlon 2019 ***	Wolfram Sauer Christiane Beckort	sauer.wolfram@gmx.de Christiane.Beckort@web.de 0172-690 7075
18.08.–24.08.	Thüringer Städteketten **	Gerd Ortmann	gerd.ortmann@adfc-hessen.de
29.08.–30.08.	Fahrrad und Klassik: Musical Hair bei den Hersfelder Festspielen **	Michael Bunkenburg	Michael@Bunkenburg.name 069-52 52 61
29.08.–02.09.	Durch die Schwäbische Alb zu Klöstern, Schlössern und Höhlen ***	Rainer Griga	Gr23iga11Ra19iner57@gmx.de 06151-14 76 13, 0175-806 88 33
13.09.–15.09.	Regionale Highlights in Hessen: Marburg – Edersee – Bad Wildungen – Kassel ***	Michael Bunkenburg Reiner Strack	Michael@Bunkenburg.name 069-52 52 61
14.09.–22.09.	Drau/Alpe Adria **	Gerd Ortmann	gerd.ortmann@adfc-hessen.de
21.09.–23.09.	MTB-Wochenende im Spessart ***	Ulrich Hahn Karl Heinrich Muth	ulihahn35j@aol.com 069-97 40 59 21
18.10.–20.10.	Burgwald und Nationalpark Kellerwald-Edersee ***	Elke Bauer, Uli Bauer, Helmut Schulz	e.bauer@web.de 069-58 95 38



Anhänger
Dreiräder
Falträder
Liegeräder
Reha-Specials
Tandems
Transporträder

info@mainvelo.de
www.mainvelo.de

Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt
06101 / 48 9 58

Main Velo
Spezialräder und Anhänger

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.





In dieser Zeit der kurzen Tage und der langen Nächte ist ein beleuchteter Abstellplatz mit einem passenden Anlehnbügel nicht zu verachten. Da ist es dann ein Leichtes, das Schlüsselloch wiederzufinden. Jetzt müsste nur noch der Reflektor erneuert werden, bevor es weitergeht. (ps)

Wir beraten Sie in folgenden Themenbereichen:

Vorsorgevollmacht | Patientenverfügung | Testament | Erbvertrag
Haus-, Grundstücks- und Wohnungskauf | Schenkungs- und Übergabeverträge
Arbeitsrecht | Erbrecht | Familienrecht | Mietrecht | Baurecht | Immobilienrecht
Unternehmens- und Gesellschaftsrecht | Verkehrsrecht | Straf- und Bußgeldrecht
Entertainmentrecht | Sportrecht | Medizinrecht | Medien- und Urheberrecht

Frankfurter Straße 35 | D - 61118 Bad Vilbel

Zweigstelle: Hartmannsweilerstraße 71 | D - 65933 Frankfurt am Main

Telefon +49 (0)6101 583860 | Telefax +49 (0)6101 12229

E-Mail: info@ranotwhs.de | Web: www.ranotwhs.de



Wiegand | Striether | Hofmann

Rechtsanwälte und Notar

90 Jahre
KRIEGELSTEIN



FAHRRÄDER ALLER ART

MEISTERBETRIEB

REPARATUREN · ERSATZTEILE

Hofheimer Straße 5
65931 Frankfurt / Main (Zeilsheim)
Tel. 069 / 36 52 38

Leverkuser Str. 31 (am Bahnhof)
65929 Frankfurt / Main (Höchst)
Tel. 069 / 31 25 13

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

März – Sept. Okt. – Feb.

Montag – Freitag

9.00 – 19.00

9.00 – 18.00

Samstag

9.00 – 16.00

9.00 – 14.00

