

FRANKFURT *aktuell*

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



#MehrPlatzFürsRad:

Auch die Polizei hilft jetzt mit!

Mitgliederversammlung
ADFC Frankfurt am Main e.V.
Do., 06.02., 19.30 Uhr
Saalbau
Bornheim



WWW.OBERURSELFAEHRTAB.DE



FAHRRAD- UND TOURISTIK-MESSE

TAG DES FAHRRADS



**NEUE MODELLE
BERATUNG + VERKAUF
FACHVORTRÄGE
FLOHMARKT + CODIERUNG
RADTOURISTIK**

SONNTAG

08.03.20

**STADTHALLE OBERURSEL
11:00 UHR BIS 17:00 UHR**

**EINTRITT 2,- €
KINDER UNTER 12 JAHREN
HABEN FREIEN EINTRITT**



Editorial

Die Zeit der guten Vorsätze ist wieder angebrochen. Sportstudios und Turnhallen füllen sich, der Mensch will nach den Feiertagen wieder in Bewegung kommen. Auf einer Zeitungsbeilage prangt in riesigen Lettern der Satz „Jeder 2. Erwachsene hat Rückenbeschwerden“. Dagegen muss man etwas tun und dagegen kann man etwas tun, will uns das werbende Sportstudio vermitteln, und bietet gleich einen Trainingsstart zu rabattierten Kosten an.

Nun habe ich das Glück, zu den anderen 2. Erwachsenen zu gehören, zu denen, deren Rückenbeschwerden nicht der Rede wert sind. Doch vielleicht ist es auch nicht nur eine Sache des Glücks, sondern auch eine Folge meiner Leidenschaft für das Fahrrad, mit dem ich den vielen Stunden der rüchenschädigenden Büroarbeit Kontrast geben kann. Und siehe da, eine

kurze Recherche unterstützt meine Vermutung. „Radfahren für einen starken Rücken“, heißt es dort, oder „Menschen mit Rückenproblemen profitieren vom Radeln“, auch „Richtig ausgeführt stärkt Radfahren den Rücken und die Wirbelsäule.“ Dass im Rad fahrenden Bekanntenkreis selten Rückenprobleme besprochen werden, nehme ich als weiteren Hinweis darauf, vor dauerhaften Schmerzen nicht nur durch Glück verschont geblieben zu sein.

Vielleicht ginge es zu Lasten der muskelstärkenden Studios, wenn noch mehr Menschen regelmäßig aufs Rad steigen würden, statt am Jahresbeginn nur vorübergehend ihren guten Vorsätzen zu folgen. Doch bleiben die Schulter- und Nackenprobleme, die es zu therapieren gibt. Aber auch dazu sagt der Orthopäde: „Weiter Rad fahren, aber Sitzhaltung ändern“. Na gut.

In der letzten Ausgabe haben wir uns kritisch mit den Rad fahrenden VerkehrsteilnehmerInnen auseinandergesetzt. Dafür wurden wir von überraschend vielen LeserInnen mit Lob überhäuft. Offensichtlich werfen selbst Radfahrende einen überaus kritischen Blick auf andere Radfahrende. Auch mich ärgern rücksichtslose Radler oder solche, die ohne Licht urplötzlich aus der Dunkelheit auftauchen. Aber vergessen wir darüber bitte nicht, dass die weit größere Gefährdung nicht von anderen Radfahrenden, sondern vom motorisierten Verkehr ausgeht. Die Unfälle (nicht nur) des letzten Jahres beweisen das. Hier könnten wir ein paar mehr gute Vorsätze, diesmal der Autofahrenden, gerade jetzt gut gebrauchen.

Ein Buchtitel lautet: „Vom Glück auf zwei Rädern“. Das wünsche ich euch auch im neuen Jahrzehnt.

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:

Montag, Mittwoch, Freitag:
17.15 – 19.00 Uhr / Samstag:
geschlossen bis 6. März

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: Franz Klein
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

Süd: Erich Lücker

West: Klaus Konrad

Kontakte

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

Franz Klein
franz.klein@adfc-frankfurt.de
☎ 069/53 05 36 50

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

Helmut Lingat
helmut.lingat@adfc-frankfurt.de
☎ 069/37 00 23 02
Fax 0 32 22/34 90 126
Mobil 0171/47 07 629

Erich Lücker
erich.luecker@adfc-frankfurt.de
☎ 069/21 00 65 24

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 92/9 517 617

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
☎ 069/2 00 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

Die Polizei fährt jetzt Fahrrad

Sichtbarkeit und Null-Toleranz gegenüber Falschparkern: Verkehrsdezernent Klaus Oesterling stellte die neue Fahrradstaffel der städtischen Verkehrspolizei auf dem Opernplatz der Öffentlichkeit vor

Ansgar Hegerfeld



Der Medienrummel beim Pressetermin vor der Alten Oper und das Interesse in den sozialen Netzwerken war riesig: Frankfurt erhält als eine weitere von wenigen deutschen Städten eine „echte“ Fahrradstaffel der städtischen Verkehrspolizei.

Sichtlich stolz waren die Vertreter aus Verwaltung und Lokalpolitik, als man bereits Anfang Dezember die Besetzung der zehn vom Radentscheid geforderten Stellen bei der städtischen Fahrradstaffel bekanntgeben konnte. Die Polizistinnen und Polizisten hatten sich freiwillig für den ganzjährigen Dienst auf den neuen und nun persönlich zugeordneten Dienst-Pedelecs gemeldet. Sie sollen sich vor allem um falschgeparkte Autos auf Radwegen und nicht ordnungsgemäß eingerichtete Baustellen kümmern.

Bei den Details wurden schon lange bestehende Forderungen des ADFC Frankfurt aufgegriffen, die wir auch beim Radentscheid eingebracht haben. So wurde festgelegt, dass sich die Polizistinnen und Polizisten nun bekannten Falschparker-Schwerpunkten widmen und im Innenstadtbereich innerhalb des Alleenrings eine entsprechend hohe Präsenz zeigen sollen. Diese „Sichtbarkeit“ war durch das weit verstreute Einsatzgebiet und das oftmals nur zaghafte Einschreiten (wir berichteten in *Frankfurt aktuell* 3/2019) bislang nicht gegeben. Zusätzlich zur Konzentrierung auf gewisse Gebiete wurde von Verkehrsdezernent Oesterling angekündigt, dass man „konsequent und sichtbar“ und mit „Null Toleranz“ bei Falschparkern einschreiten werde. Die Fahrradstaffel soll sich neben Radwegen auch um zugeparkte Kreuzungsbereiche küm-

mern. Das ist nur logisch und richtig, verhindern doch innerhalb des 5-Meter-Bereichs geparkte Autos die notwendige Sichtbeziehung zwischen den dort fahrenden oder gehenden Personen – insbesondere für Kinder mit niedriger Sichthöhe ein Problem.

Abzuwarten bleibt nun, ob man zukünftig tatsächlich ein konsequentes Durchgreifen beobachten können wird. Wir hoffen und erwarten, dass man die angekündigte „Null Toleranz“-Strategie auch in die Tat umsetzt und es nicht bei einem Papiertiger bleibt. Insbesondere bei den zwei Hauptproblemen, der Vermeidung von Abschleppmaßnahmen und den bekannten kostenfreien Verwarnungen für Kurzzeitparker und Lieferanten, müsste hierzu ein erhebliches Umdenken im Vergleich zum bisherigen Einschreiten stattfinden. Immerhin scheint auf der Füh-

rungsebene der Verwaltung und in der Politik auch dank unserer hartnäckigen Anfragen Konsens darüber zu herrschen, dass man die massiven Einschränkungen durch Falschparker vor allem durch eine funktionierende Polizei in den Griff bekommen muss.

Ein Problem bleibt allerdings: Es gibt nach wie vor dutzende offene Stellen bei der städtischen Verkehrspolizei, die aufgrund der gerade im Vergleich zu anderen hessischen Kommunen schlechten Bezahlung nicht bzw. nicht dauerhaft besetzt werden können. Hier hatte Verkehrsdezernent Oesterling angekündigt prüfen zu wollen, ob man die Arbeitsbedingungen verbessern könnte. Nun hoffen wir, dass auch hier gilt: Wo ein Wille ist, findet sich auch ein Weg. Immerhin stimmt jetzt schon einmal die Marschrichtung.

Ansgar Hegerfeld

Neue S-Bahn-Station Gateway Gardens: Chance für Kombination

Am 15. Dezember wurde er zum Fahrplanwechsel für die S-Bahn-Linien S8 und S9 freigegeben und eröffnet – der neue Bahnhof Gateway Gardens, zwischen den Stationen Stadion und Flughafen gelegen. Eine Viertelmilliarde Euro hat die neue unterirdische Station sowie die neue S-Bahn-Schleife gekostet, sie soll die bis zu 18.000 Arbeitsplätze im neuen Stadtteil erschließen. Derzeit ist vieles in der

Station und um sie herum noch unfertig – oberirdisch ist erst mal nur Baustelle zu sehen. Das wird sich aber noch ändern.

Die Station kann für Beschäftigte am Flughafen ein wichtiger Knotenpunkt werden für eine multimodale Kombination „ride + bike“: mit der S-Bahn bis Gateway Gardens, dann mit dem Fahrrad weiter zum Arbeitsplatz am Flughafen, etwa zum Terminal 2, bald zum Terminal 3, zur

Lufthansa-Technik oder zur Cargo-City. Dafür muss eine entsprechend großzügige Abstellanlage in der Nähe der Station errichtet werden, und innerhalb des Stadtteils muss das Radfahren sicher und komfortabel möglich sein. Am einfachsten geht das mit flächendeckendem Tempo 30.

Die allgemeine klimapolitische Fragestellung zum Luftverkehr lassen wir hier unberücksich-



Das ist das Leitungsteam auf Seiten der Stadt Frankfurt für die Förderung des Radverkehrs (v. l.): Stefan Lüdecke, Gesamtkoordination im Verkehrsdezernat; Bettina Gross, Sachgebietsleiterin Radverkehr im ASE; Joachim Hochstein, Leiter des Radfahrbüros im Straßenverkehrsamt.

Stadt Frankfurt

Das Verkehrsdezernat macht sich fit – für eine Zukunft mit mehr Radverkehr!

„Fahrradstadt Frankfurt 2025“ bringt mehr Personal für die Radverkehrsförderung

Gute Pläne und Vorhaben erfüllen sich bekanntlich nicht von allein. Die Koalitionsvereinbarung „Fahrradstadt Frankfurt 2025“ als Ergebnis der Verhandlungen mit dem Radentscheid stellt insbesondere das Verkehrsdezernat und seine angeschlossenen Behörden vor ziemlich sportliche Aufgaben. Es war schon Anfang 2019 absehbar, dass es mit den bisherigen Personalressourcen und auch mit den bisherigen Strukturen nicht möglich sein würde, die zahlreichen planerischen und organisatorischen Aufgaben zu bewältigen, die sich zur Realisierung einer wirk-

lich spürbaren Verbesserung der Radverkehrs-Infrastruktur für die Stadtverwaltung stellen. Deshalb beinhaltet die Koalitionsvereinbarung auch eine Verstärkung der Verwaltung um insgesamt 18 Stellen, davon 8 im planerischen Bereich und 10 bei der Verkehrskontrolle.

Entscheidend – nicht allein, aber im Wesentlichen – für die Umsetzung der Radverkehrsförderung in Frankfurt sind auf städtischer Seite drei Institutionen:

- das Verkehrsdezernat unter der Leitung von Stadtrat Klaus Oesterling

- das dem Verkehrsdezernat unterstehende „Amt für Straßenbau und Erschließung – ASE“
 - das ebenfalls dem Verkehrsdezernat unterstehende Straßenverkehrsamt.
- Innerhalb des Dezernats und der zwei genannten Ämter wurde jetzt eine neue Struktur geschaffen, mit direkter Kommunikation untereinander. Dies soll die Entscheidungswege verkürzen – unerlässlich angesichts der knapp terminierten Vorhaben.
- die Gesamtkoordination der Maßnahmenplanung und -umsetzung übernimmt die „Stabs-

stelle Radverkehr“ unter der Leitung von Stefan Lüdecke im Dezernat.

- innerhalb des ASE und dessen Abteilung Planung + Bau wird ein neues siebenköpfiges „Sachgebiet Radverkehr“ geschaffen. Vier von den acht neuen planerischen Stellen werden hier platziert. Drei weitere Stellen wurden durch Umsetzung von anderen Positionen besetzt, die Leitung hat Bettina Gross, langjährig erfahren im Straßen- und Radwegebau, übernommen.
- innerhalb des Straßenverkehrsamtes und dessen Abteilung Verkehrsangelegenheiten wird das Radfahrbüro von vier auf acht Köpfe verstärkt, durch zwei Neueinstellungen und zwei Umsetzungen. Leiter ist wie bisher Joachim Hochstein.

Darüber hinaus gibt es innerhalb des Straßenverkehrsamtes drei weitere Verstärkungen: der Bereich LSA-Planung (= Lichtsignalanlagen, oder auch Ampeln) bekommt eine zusätzliche Stelle – das muss sein und erfordert hohes fachliches Können; es wird eine neue Stelle für das verkehrliche Baustellenmanagement eingerichtet – bitter nötig angesichts der oftmals chaotischen Zustände für RadfahrerInnen an Baustellen; und es wurde bereits die neue Fahrradstaffel der städtischen Verkehrspolizei geschaffen – siehe Titelbild und Beitrag auf der gegenüberliegenden Seite dieser Ausgabe.

Mit dieser Verstärkung und mit der neuen schlagkräftigeren Struktur, so können wir nur alle hoffen, wird es gelingen, die Radverkehrsförderung auf das Tempo zu beschleunigen, das für die Erreichung des Ziels „Fahrradstadt Frankfurt 2025“ unbedingt erforderlich ist.

Bertram Giebeler

ride + bike!

tigt – viele Menschen aus dem Rhein-Main-Gebiet arbeiten nun mal am Flughafen und den dort angesiedelten Betrieben, und viele von ihnen würden gern mit dem Rad zum Arbeitsplatz fahren, wenn es einigermaßen sicher und komfortabel zu machen wäre. Deshalb arbeitet der ADFC mit bei dem „Arbeitskreis Radanbindung Flughafen“ beim Regionalverband Frankfurt/Rhein-Main.

Bertram Giebeler



Ganz neu in Betrieb, aber noch nicht richtig fertig: die S-Bahn-Station Gateway Gardens

Bertram Giebeler



Stadtrat Klaus Oesterling und Ortsvorsteher Yannick Schwander im Dezember in Nieder-Erlenbach, unter dem Schilderbaum mit den Fahrrad-Wegweisungstafeln

Bertram Giebeler

Das geht aber ratz-fatz in Nieder-Erlenbach

Radweg in den Nachbarstadtteil wird nach 40 Jahren endlich gebaut!

Der Anlass war die Einbeziehung von Nieder-Erlenbach in das gesamtstädtische Fahrrad-Wegweisungsnetz, welches sich 2020 weiter über Frankfurts Nordosten und Osten ausdehnen wird, bis es 2021 die ganze Stadt flächendeckend erfassen soll. Dafür gab es einen Pressetermin im Ortskern von Nieder-Erlenbach mit Dezernent, Ortsbeiratsmitgliedern und Journalisten.

Die eigentlichen News der vergangenen Tage waren aber andere: Es ist jetzt tatsächlich sehr sehr wahrscheinlich, dass endlich der Radweg nach Nieder-Eschbach gebaut wird. Bislang gibt es nur die Landstraße mit Tempo 70 und einer unübersichtlichen Kurve. Diese Straße ist selbst für routinierte RadfahrerInnen eine Zumutung. Ende 2020 soll der Bau des Radwegs beginnen. Mit dem Grundstückseigner und der Naturschutzbehörde wurden jeweils die nötigen Einigungen erzielt.

Das Thema ist uralte. Der jugendlich-sportive Ortsvorsteher Yannick Schwander (CDU), Anfang dreißig, gab zum Besten, was ihm ein Ortsbeirats-Fraktionskollege gesagt hatte: „Wissen Sie, Herr Schwander, als wir die Forderung nach dem Radweg zum ersten Mal auf der Tagesordnung hatten, da gab es Sie noch gar nicht!“. Na dann wird es aber endlich Zeit!

Bertram Giebeler

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

Pedelects von Riese & Müller, Stevens, I:SY, Flyer, Simplon

Stadt, Trekking- und Tourenräder

von Stevens, Fahrradmanufaktur, Tout-Terrain, Velotraum, Gazelle und Faible

Kindertransporträder von Babboe,

Bakfiets, Urban Arrow, Riese & Müller, Winther, Nihola und Yuba

Kinder- und Jugendräder von

Woom, Puky, Falter, Morrison und Stevens

Falträder von Brompton und Riese & Müller

Qualifizierte Beratung und Service
aus einer Hand seit 35 Jahren

www.perpedale.de

PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT



SCAN ME



Ampelmast verschwunden

Vielleicht erinnert sich jemand noch daran: Im März 2017 (Frankfurt aktuell 2-2017) monierten wir, dass ein neu geschaffener Radweg in der Ostbahnhofstraße von einem alten, stillgelegten Ampelmast verziert wird. Sauber wurde um den Mast herum asphaltiert. Damals hieß es, der Radweg sei noch nicht komplett fertiggestellt, der Mast werde aber, sobald es soweit ist, entfernt. Daran hat man sich gehalten. Der Radweg sieht zwar unverändert aus wie im März 2017, gilt offensichtlich nun aber als fertiggestellt. Prompt wurde im vergangenen November der Mast entfernt. Dank dafür an die Mitarbeiter der Abteilung Lichtsignalanlagen im Straßenverkehrsamt. Überraschend dabei für erfahrene Radfahrende: Die Flickstelle im Asphalt ist glatt in den Radweg eingefügt und ohne Holpern zu befahren. Wer hätte gedacht, das so etwas möglich ist? Peter Sauer



Klaus Konrad (2)

Viel Neues im Westen

Die Sanierung der Königsteiner Straße schreitet voran

Auch im Frankfurter Westen tut sich etwas. Die Sanierung der Königsteiner Straße in Unterliederbach zieht sich zwar schon einige Jahre hin, es geht nur abschnittsweise und schleppend voran. Inzwi-

schon jedoch sind vorzeigbare Ergebnisse zu erkennen. Bild links zeigt den Zustand der „Königsteiner“ nahe der Querung der Johannesallee/Sieringstraße vor der Sanierung. Rad- und Fußweg wer-

den durch parkende Autos stark eingeschränkt, Radfahrende jonglieren zwischen Pollern und holpern auf welligem Untergrund in Richtung Höchst. Im Bild rechts dann zeigt sich der Zustand nach der Sanierung, die Straße ist aufgeräumt, die parkenden Autos verschwinden an den Rand der Fahrbahn hinter den Grünstreifen, der Radweg erhält eine glatte Asphalt-

decke. Der sanierte Abschnitt der Königsteiner Straße reicht jetzt von der Hans-Böckler-Straße bis zur Höhe REWE-Markt. Von der sehr gelungenen Radwegführung im Bereich der Kreuzung Wasgaustraße/Sossenheimer Weg haben wir schon in einer früheren Frankfurt aktuell-Ausgabe berichtet.

Klaus Konrad



Susanne Neumann (2)

Hessen Mobil leitet um

Sanierung Westkreuz: Vorbildliche Beschilderung am Niddaweg

Ihr kennt das sicherlich: Da fährt man nichtsahnend auf einem Radweg entlang – und muss plötzlich vor einer Baustelle anhalten. Der Radweg ist gesperrt, eine Umleitungsstrecke ist weder ausgeschildert, noch überhaupt vorhanden oder aber es wird angezeigt, dass man erst etliche Meter zurückfahren, die erste Querstraße links und die nächste rechts neh-

men muss, um wieder auf den richtigen Weg zu gelangen.

Dass dies auch anders geht, hat uns im Dezember 2019 Hessen Mobil gezeigt, als der Niddauerweg in Höhe des Westkreuzes der Autobahn wegen der dort fälligen Sanierungsarbeiten wechselseitig für jeweils eine Woche gesperrt werden musste. Auf allen Zufahrtswegen zum Niddauerweg im Be-

reich des Westkreuzes waren große Hinweisschilder aufgestellt, die die Sperrungen des Weges anzeigten – und das bereits weit vor den Umleitungspunkten, bevor sich Rad Fahrende und auch zu Fuß Gehende vor der Absperrung wiederfanden. Außerdem waren die angebotenen Umleitungen über das Sossenheimer Wehr und den „Blauen Steg“ in Rödelheim

vollständig ausgeschildert, sodass man sich zu keiner Zeit orientierungslos fühlen musste.

Uns hat dieses Vorgehen von Hessen Mobil erneut gezeigt, wie nachhaltig unser Protest zur Sanierung des Westkreuzes ist und wie wir es geschafft haben, dass die Bedürfnisse der Rad Fahrenden ernst genommen und berücksichtigt werden. Wer hätte das gedacht, nachdem uns Hessen Mobil vor gut zwei Jahren mit der Nachricht über die notwendige Sanierung des Westkreuzes und einer damit verbundenen mehrjährigen Vollsperrung des Niddauerwegs derart böse überrascht hat, dass wir innerhalb kurzer Zeit eine mehrwöchige Protestaktion auf die Beine gestellt haben. In *Frankfurt aktuell* 2/2018 wurde ausführlich darüber berichtet, aber auch darüber, dass Hessen Mobil recht schnell einlenkte und seine ursprünglichen Planungen überarbeitete.

Unterm Strich bleibt aber auch für uns die Erkenntnis, dass wir als ADFC mittlerweile eine starke Stimme mit ordentlich Gewicht haben, wenn es um die Belange der Rad Fahrenden in Frankfurt geht – und das ist auch gut so!

Susanne Neumann

Frankfurter Fundsachen



Roller War nicht immer von Rollern die Rede, die im Wege herumstehen? Das wird nicht besser, wenn die Fahrzeuge größer sind und deren Besitzer auf der Suche nach einem Abstellplatz für ihr Gefährt in unseren Gefilden fündig werden. Passt ja schön, und die Roller sind säuberlich durch einen Bügel voneinander getrennt.



Städtischer Pfeil Es ist noch gar nicht so lange her, als vor solch eleganten, frisch und perfekt gepflasterten Hofeinfahrten im Westend ein dazu passendes Automobil parkte. Und jetzt? Ist das Aushängeschild der Bewohner offensichtlich ein „Urban Arrow“-Transportrad, gut geschützt unter einer wetterfesten Plane. Geht doch!



Weihnachtsmarkt Normalerweise stehen diese beiden Fahrradständer nebeneinander am Liebfrauenberg. Jetzt aber sind die Ständer losgeschraubt und hinter die Altglascontainer geräumt worden. Den alten Platz nutzt ein Weihnachtsmarkt-Stand. Rad fahrende Besucher sind den Urhebern dieser Aktion wohl einerlei.

Ingolf Biehuse



Klimawandel? Haben wir uns nicht gerade erst über die allgegenwärtigen E-Roller beklagt, die unsere Wege nutzen und kreuz und quer durch die Stadt rasen? Was wird da erst im Verlaufe des Winters auf uns zukommen, wenn die Biathleten wieder, wie hier bereits im Sommer, unterwegs sein werden?

Peter Sauer (3)



Begrenzter Einfluss von Frankfurt aktuell Vor einem Jahr hatten wir an der Kreuzung Berger Straße/Höhenstraße bzw. Habsburgerallee einen Radweg bemängelt, dessen Markierung genau dort aufhörte, wo sie gebraucht wurde und einen Weihnachtsbaum, der gerade so breit war wie der Fußweg, so dass die Fußgänger auf den Radweg »



» auswichen. Die fehlende Radwegmarkierung wurde kurz danach dauerhaft ergänzt und auch der Weihnachtsbaum verschwand, allerdings nur saisonbedingt. Im November war er plötzlich wieder da, mit seinen ausladenden Zweigen sorgt er dafür, dass Fußgänger und Radfahrer miteinander in Konflikt geraten.

Ingolf Biehuse (2)

TERMINE

Fr.	31.01.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Sa.	01.02.		Frauen im ADFC, Saalbau Bockenheim, 11.00–16.00 Uhr (siehe Seite 11)
Mo.	03.02.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	05.02.	G	AG Kartographie & GPS
Do.	06.02.	MV	Mitgliederversammlung, Saalbau Bornheim, 19.00 Uhr
Mo.	10.02.	F	Foto-AG
Di.	11.02.	W	Radlertreff im Westen
Di.	11.02.	S	Stadtteilgruppe Süd
Do.	20.02.	N	Radlertreff im Norden
Mo.	24.02.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	28.02.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	02.03.	F	Foto-AG
Mi.	04.03.	G	AG Kartographie & GPS
Di.	10.03.	W	Radlertreff im Westen
Di.	10.03.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mo.	16.03.	VS	Vorstandssitzung

TREFFPUNKTE

F	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
G	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
N		Ort erfragen über gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00	„Ginnheimer Höhe“ am Diebsgrundweg Info bei stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion		Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 <i>Frankfurt aktuell</i> Auskunft unter Telefon 069-46 59 06
S	19.00	„Das Frankfurter Brauhaus/Henninger am Turm“ Hainer Weg 58 Info bei erich.luecker@adfc-frankfurt.de
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

Infoladen, Öffnungszeiten im Winter

Montag, Mittwoch, Freitag: 17.15 – 19.00 Uhr, Samstag: geschlossen bis 6. März 2020.

Critical Mass

Treffpunkt: Alte Oper immer am ersten Sonntag im Monat um 14 Uhr sowie am darauffolgenden Freitag um 19 Uhr. Nächste Termine: Sonntag, 2. Februar, 14.00 Uhr; Freitag, 7. Februar, 19.00 Uhr Sonntag, 8. März, 14.00 Uhr; Freitag, 13. März, 19.00

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

MUSCHELRAD



Ob es für ein Muschelessen reicht? Frisch aus dem Main, mit echten Mainmuscheln, direkt vom Kettenblatt zu zupfen. Guten Appetit.

Dagmar Berges

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 SchrauberInnen, denen das Werkzeug fehlt. Was gemacht wird, richtet sich nach den Wünschen der TeilnehmerInnen. 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 AnfängerInnen und Fortgeschrittene.**

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
25.01.	Paul Ruhnau	069 617670
15.02.	Ralf Paul	069 4940928
07.03.	Andreas Dammer	069 67779253
21.03.	Michael Genthner	michael.genthner@adfc-frankfurt.de

Bei Interesse an Ganztagskursen (kostenpflichtig) für Anfänger oder Fortgeschrittene senden Sie bitte eine E-Mail an (michael.genthner@adfc-frankfurt.de). Wir setzen Sie gerne auf unsere Warteliste für zukünftige Kurse. Evtl. weitere Termine sind unter www.adfc-frankfurt.de zu erfahren.

Codierungen

Codierungen: freitags in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 15.00–17.00 Uhr nach Voranmeldung bei Dieter Werner, Tel. 0152-51 46 42 89. Kosten: 13 Euro (8 Euro für ADFC-Mitglieder).

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 2/2020: 14. Feb. 2020

Mängel auf Radverkehrswegen in Hessen? www.meldeplattform-radverkehr.de!



Hier finden die jährlichen Weihnachtsfeiern des ADFC Frankfurt statt. Bitte vormerken für kommenden Dezember. Die Feuerwehr musste deshalb noch nie ausfahren.

Peter Sauer

Am Runden Tisch in der EZB

Auf der Weihnachtsfeier 2019 wurden erstaunliche Aktivitäten vorgestellt

2019 ist der ADFC vierzig Jahre alt geworden und erfreut sich dabei einer Aktualität wie wohl nie zuvor. Auf der Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt am 12. Dezember war das natürlich ein großes Thema, auch wenn ausgerechnet derjenige fehlte, der sonst immer dabei ist und tatsächlich bereits im Gründungsjahr 1979 eingetreten ist: Peter Sauer, der Chefredakteur dieser Zeitschrift. Die Weihnachtsfeier ist eben keine Pflichtveranstaltung, aber gut gefüllt war der große Saal im Saalbau Bockenheim trotzdem. Freiwillig – und oft spontan – kamen übrigens auch die vielen Helfer und Helferinnen, die von den Tellern mit abwechslungsreich belegten Broten bis hin zur Tischdekoration für alles sorgten, was zu einer festlichen Weihnachtsfeier gehört.

Der weihnachtliche Text, der in keinem Jahr fehlt, wurde diesmal von Rainer Tost vorgelesen. Die Geschichte von Hugo dem Esel stammt von dem Schweizer Schriftsteller Hans-Peter Hammel. Dieser erzählte nicht von einem lebendigen Tier, sondern von einem aus Ton selbst gekneteten Krippenesel, der Jahr für Jahr auf mysteriöse Weise in einem Päckchen eintraf und dann seinen Platz unter dem Weihnachtsbaum fand.

In ihrer Ansprache machte Anne Wehr deutlich, wie viel der ADFC in seinen ersten 40 Jahren bereits erreicht hat. Die Bundeshauptversammlung im November in Berlin und das Symposium #MehrPlatzFürsRad standen im Zeichen des Jubiläums. Bundesverkehrsminister Scheuer brachte zur Eröffnung des Symposiums die Zusage mit, 900 Millionen Euro in den nächsten vier Jahren für Radverkehrsmaßnahmen auszugeben. Auf eine solche Anerkennung unserer Arbeit haben wir wirklich lange warten müssen.

Auch auf lokaler Ebene hat der ADFC viel erreicht, wusste Anne Wehr zu berichten. 11% Mitgliederzuwachs auf eine Anzahl von 3.754, das ist für Frankfurt eine ganze Menge. Der

wichtigste Wachstumsfaktor ist dabei die „AG Klaunix“. Bei 1.500 Codierungen in einem Jahr kam viel Geld in die Vereinskasse, außerdem wurden 176 Mitglieder gewonnen. Auch alle anderen AGs fanden in dem Bericht Anerkennung und es gab weitere Superlative dabei. Die Tou-

3.754 Mitglieder hat der ADFC inzwischen in Frankfurt

ren-AG ist die größte, die Verkehrs-AG hat den niedrigsten Altersdurchschnitt, die bike-night mobilisierte die höchste Teilnehmerzahl und auch die meisten Ordner, über 100 waren es. Interessant war, wie viele Hände sich jeweils hoben bei der Frage, wer in der einen oder anderen AG mitmacht. Aktive Vereinsarbeit bedeutet beim ADFC offenbar wirklich das Anpacken und nicht nur das alljährliche Feiern.

Dabei muss die Arbeit gar nicht unbedingt in einer größeren Gruppe stattfinden. Viel Beachtung und viel Applaus bekam eine Videopräsentation zum letzten Radler-Fest, die Mirja Zindler

erstellt hat. Aus einem Standbild, das das Gelände des Radler-Festes am Alten Flugplatz aus der Vogelperspektive zeigte, entwickelte sich ein lebendiges Video, mit vielen Ein- und Überblicken und einem wirklich perfekten Filmschnitt. Es gibt so viele Talente im ADFC und die Weihnachtsfeier ist eine Gelegenheit, darauf aufmerksam zu machen.

Die Verkehrs-AG: jüngster Altersdurchschnitt und überaus erfolgreiche Arbeit

Nach einer Pause, die für intensive Gespräche genutzt wurde, zeigte Bertram Giebeler gewohnt routiniert eine Auswahl an Bildern aus den letzten 12 Monaten. Schwerpunkt war natürlich die überaus erfolgreiche Arbeit der Verkehrs-AG. Es wurde wieder deutlich, wie wichtig es ist, dass der ADFC und die Radentscheid-Initiative gemeinsam ihre Ziele verfolgen. Auch die größte Fahrraddemonstration, die Frankfurt je erlebt hat, die Sternfahrt zur IAA, war das Ergebnis der Kooperation verschiedener Organisationen.

Viele Aktivitäten werden Jahr für Jahr in der Pixelshow vorgestellt und sind es doch wert, immer wieder gezeigt zu werden. Das gilt vor allem für die drei Highlights RadReiseMesse, Radler-Fest, und bike-night.

Völlig ungewöhnlich war dagegen das Bild des Zentralbankrats der EZB. Rund um den Tisch, an dem sonst milliardenschwere Entscheidungen getroffen werden, hatte die AG Klaunix Platz genommen, allerdings nur für kurze Zeit, denn der Hauptzweck des Besuchs war eine Codieraktion für Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen gewesen. Es spricht sich herum, dass Arbeitgeber und Arbeitnehmer davon profitieren, wenn der ADFC in Unternehmen und Behörden während der Dienstzeit die privat genutzten Fahrräder inspiziert und codiert.

Gezeigt wurden viele Bilder von Fahrradtouren zu nahen und fernen Zielen und auch die so erfolgreich neu eingeführte Touren-Reihe „Wissen auf Rädern“ wurde nicht ausgelassen. Ebenfalls neu war das Auftauchen von Kindern im Schul- oder sogar Vorschulalter. Die Bilder verrieten viel Eifer und Begeisterung aller Beteiligten. Es ging um den 1. Sachsenhäuser Lauf-rad-Cup für Kinder zwischen 1 und 5 Jahren, veranstaltet von einer privaten Elterninitiative und um „Main Kai, dein Kai, unser Kai“, veranstaltet von Kidical Mass FFM in Kooperation mit dem ADFC und dem VCD.

Ein aktuelles Thema sind die E-Roller, die neuerdings den Fahrrädern Konkurrenz machen, eher ein Dauerbrenner ist der Radschnellweg von Frankfurt nach Darmstadt, von dem immerhin ein Teilstück im vergangenen Jahr eingeweiht werden konnte.

Mit der Pixelshow endete das Programm, aber nicht die Veranstaltung, denn so viele Gesprächspartner auf einmal findet man so schnell nicht wieder versammelt.

Ingolf Biehusen



Links:
Das ADFC-
Lastenrad

Rechts:
VCD und
ADFC sind
auch ohne
Auto mobil

Ansgar
Hegerfeld

Das neue ADFC-Lastenrad

Wieso kommt ausgerechnet der Fahrrad-Club mit dem Auto zu Fahrradveranstaltungen in der selben Stadt?" wurden wir einige Male gefragt. Es gäbe schließlich Lastenfahrräder, mit denen man auch vieles transportieren könne! Die Einwände waren berechtigt, sodass wir uns dazu entschlossen haben, ein eigenes ADFC-Lastenrad anzuschaffen. Damit möchten

wir auch unseren Anteil zur Verkehrswende beitragen und bei Veranstaltungen für Aufmerksamkeit sorgen. Wir haben glücklicherweise ein gebrauchtes Rad gefunden, das sich dank Elektromotor und einer wie beim „normalen“ Fahrrad sehr direkten Lenkung besonders einfach fahren lässt. Durch die große (und bei Bedarf fast ebene) Ladefläche lassen sich auch

große und sperrige Teile problemlos transportieren.

Übrigens: Über die Plattform *mein-lastenrad.de* kann man sich kostenfrei verschiedene Lastenräder in Frankfurt leihen! Auch diese Räder haben wir schon gemeinsam mit dem VCD und Radentscheid für Aktionen genutzt.

Ansgar Hegerfeld

Frauenpower für den ADFC!

Informieren, Vernetzen, Engagieren

Die Leistungen und Erfolge des ADFC sind ohne das Engagement unserer ehrenamtlichen Aktiven nicht denkbar. Bei aller Freude über dieses Engagement ist jedoch festzustellen, dass Frauen hier deutlich unterrepräsentiert sind. Lebenswerte Städte, sichere und umweltfreundliche Mobilität, Spaß am Radfahren sind aber Themen, die alle bewegen – und zu denen auch Impulse von allen gebraucht werden! Deshalb möchten wir gezielt Frauen dazu ermutigen, eine aktive Rolle im ADFC einzunehmen. Als eine Art Initialzündung laden wir dazu alle weiblichen ADFC-Mitglieder in Hessen am 1. Februar 2020 von 11 bis 16 Uhr in den Saalbau nach Frankfurt-Bockenheim ein, um sich über Möglichkeiten des Engagement im ADFC zu informieren, sich miteinander zu vernetzen und jede Menge Schwung mitzunehmen.

Geleitet wird diese Veranstaltung von Frauen für Frauen durch Rebecca Peters (Stellvertretende Bundesvorsitzende) und Johanna Drescher (Projektleitung Verband, Bundesgeschäftsstelle).

Wer an der Veranstaltung „Frauen im ADFC“ teilnehmen möchte, wird gebeten, sich bis zum 26. Januar 2020 per kurzer, formloser E-Mail anzumelden bei: petra.papendick@adfc-hessen.de.



Rebecca Peters, stellvertretende Bundesvorsitzende des ADFC Rolf Oeser

RADREISEN 2020

alle Reisen inkl. Bahnfahrt bzw. Flug, Gepäcktransport, Reiseleitung, Ü/F in ***-Hotels, ca. 50 bis 70 km pro Tag

24. - 29.06.	FÜNF FLÜSSE - RADWEG	Oberpfalz
30.07. - 03.08.	AMSTERDAM und Umgebung	per Rad entdecken
30.08. - 05.09.	DONAU – BODENSEE	Ulm – Bodensee – Ulm
15. - 21.10.	MALLORCA per Rad	Rund um Paguera

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 2020

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

18. - 25.01.	KLEINWALSERTAL	Winterwanderungen
29.03. - 04.04.	MALLORCA zu Fuß	Rund um Cala Ratjada
29.05. - 01.06.	WERRA-BURGEN-STEIG Hessen	Teil 2
17. - 19.07.	RHÖN	Milseburg – Wasserkuppe – Gersfeld
19. - 23.09.	BAYERISCHER WALD	Gläserner Steig, Teil 2
10. / 11.10.	LAHNWANDERWEG	Buchenau – Marburg
14. / 15.11.	ODENWALD	Herbstwanderwochenende

Und TAGES-WANDERTOUREN

Kidical Mass – mittendrin

Auf dem Hessenforum des ADFC stellte Anja Littig vom Radentscheid Kidical Mass Frankfurt vor. Vorbild ist die weltweite Bewegung Critical Mass, die auch in Frankfurt immer wieder Fahrradfahrende unter dem Motto „Wir behindern nicht den Verkehr, wir sind der Verkehr“ gemeinsam auf die Straße bringt.



U. Molter

Kidical Mass ist eine deutschlandweite Initiative, die sich besonders in Großstädten als regelmäßige Veranstaltung durchsetzt: ein Kinder-Fahrrad-Korso mitten durch die brausende Stadt. Auch in Frankfurt haben Mitglieder aus der Gruppe des Radentscheids in 2019 unterschiedliche Radfahrten durch Frankfurts Straßenschluchten organisiert. Die Anzahl der teilnehmenden Familien nimmt stetig zu, und ein entspanntes gemeinsames Radeln auf verkehrsfreien Straßen ist für alle Teilnehmenden Freude pur.

Die Strecke wird entlang von breiten Straßen geplant. Es sind in der Regel fünf Kilometer zu meistern. Das ist auch für die Kleinsten machbar, auch ein Zwischenstopp auf der Hälfte der Strecke kann zum Verschnaufen, Plauschen, Essen und Trinken genutzt werden. Denn auch Kinder auf Laufrädern nehmen teil, die nach den ersten 2,5 Kilometern eine Pause verdient haben. Eine Streckenführung verlief z.B. nach Start an der Alten Oper entlang der Hochstraße, am Eschenheimer Tor vorbei, über die Bleichstraße zur Friedberger Landstraße, am Friedberger Platz dann der Zwischenstopp. Die Strecke wird so ausgewählt, dass nach einer Stunde das anvisierte Ziel erreicht wird. In diesem Fall ist es

der Günthersburgpark, in einem anderen der Hafepark am Main.

Im Gegensatz zur Critical Mass, die ohne großartige Organisation auskommt und nur einen Treffpunkt wählt, um gemeinsam in großen Gruppen Fahrspuren zu nutzen, wird der Kinder-Korso als Demonstration angemeldet. Absprachen mit der Polizei sind wichtig, geschulte „Korker“ müssen die Straßen sichern, Tempomacher halten die Geschwindigkeit bei 9 km/h, ein Lastenfahrrad als „Besenwagen“ kann erschöpfte Kinder aufnehmen, und die Ersthelfer versorgen Kinder bei Bedarf mit Pflastern oder Kühlpacks. Bevor es losgeht, werden wichtige

Ansagen für die Teilnehmenden gemacht. Also alles super gut organisiert und im Vorfeld wird sehr viel Zeit und Engagement aufgewandt.

Das Ganze ist zwar eine vergnügliche Fahrradtour auf autofreien Straßen durch Frankfurt, aber die Veranstalter möchten darüber hinaus die verkehrspolitische Situation von Radfahrenden in Frankfurt in den Mittelpunkt von Kidical Mass stellen. Besonders die Herausforderungen für radelnde Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr sind wichtige Anlässe ihrer Aktion. „Die städtische Infrastruktur vernachlässigt die Bedürfnisse der jüngsten Verkehrsteilnehmer. Mit der Kidical Mass wollen wir bei

Kindern und Erwachsenen ein Bewusstsein für die gerechte Verteilung des öffentlichen Raums schaffen“ beschreibt Anja Littig das Anliegen. Die Aktion soll darauf hinweisen, dass in der Regel die Bewegungsfreiheit von Kindern und Jugendlichen in der städtischen Realität eingeschränkt ist. Ziel ist es, in der Verkehrspolitik den Blick auf die Schwächsten, nämlich auf die Kinder und Jugendlichen, zu richten und zu schärfen. In der Folge müssen verkehrspolitische Maßnahmen getroffen werden, die das Radfahren für Kinder im Straßenverkehr weitestgehend sicher ermöglichen.

Dagmar Berges



Kidical Mass 2020

Auch 2020 sind Kinderkorsos geplant. Am 22. März findet Kidical Mass parallel in 20 Städten statt. Weitere Termine sind der 15. Mai und 23. August jeweils um 15.30 Uhr, Startpunkt ist der autofreie Mainkai. Informationen:

www.radentscheid-frankfurt.de/kidicalmass.
Kontakt über
mail@kidicalmass-ffm.de

Wir trauern um Freya Linder

Der ADFC trauert um Freya Linder. Nach schwerer Krankheit ist sie am 3. November verstorben. Sie wurde 76 Jahre alt.

Seit 1991 war Freya Mitglied im ADFC und, für sie eine Selbstverständlichkeit, von Anfang an sofort aktiv. Mitte der 90er Jahren war Freya auch Mitglied im Kreisvorstand.

Ihre Aktivitäten für den ADFC waren insgesamt höchst vielfältig: Als immer auch politisch denkender Mensch war Freya klar, dass ein Medium, das über die vielfältigen Aktivitäten und „guten Taten“ der Aktiven berichtet, enorm wichtig für die Außenwirkung des Vereins ist. Sie unterstützte deshalb auch sofort unsere Vereinszeitschrift *Frankfurt aktuell* mit einer regelmäßigen Anzeige für ihr Bettengeschäft.

Freya war Mitbegründerin der Stadtteilgruppe Ginnheim, die sich bald zur Stadtteilgruppe Nordwest wandelte und die bis heute besteht. Für diese Gruppe organisierte sie viele Radtouren und sogar mehrere Mehrtagestouren. Aus dieser Stadtteilgrup-



Auch im Tierschutz aktiv: Freya Linder auf ihrem Trike vor dem Tierheim in Fechenheim (Dezember 2018)

Peter Sauer

pe heraus entwickelten sich diverse politische Aktivitäten, einmal sogar eine stadtweite Fahrraddemo mit Straßenfest, und die AG „Einkaufen mit dem Fahrrad“, für die sie, ebenso wie für die sich langsam entwickelnde Klaunix-AG, z. B. Infomaterial verschiedenster Art erstellte.

Gemeinsam mit ihrem Ehemann Alfred organisierte sie die legendären Karfreitags-Sternfahrten nach Ilbenstadt, an der sich bis zu 200 TeilnehmerInnen

aus dem gesamten Umkreis beteiligten.

Ihr allergrößtes Werk für den ADFC Frankfurt war die Erfindung und Anschub-Organisation des Verteilerwesens für *Frankfurt aktuell*. In Zeiten größter finanzieller Not des Vereins war der Fortbestand der Zeitschrift in Gefahr. Alleine die Kosten für den Versand an die Mitglieder überstiegen unsere finanziellen Möglichkeiten. Zusammen mit Alfred entwickelte Freya die geniale

Idee eines stadtweiten Austrägerwesens. Mit unzähligen Anrufen an ihr völlig unbekannte Menschen aus der Mitgliederdatei – ausgewählt nach Postleitzahl-Bezirken –, schaffte sie es, genügend Menschen für diese Aufgabe zu finden. Bis heute existiert diese Organisation der ehrenamtlichen Verteilung. Sie spart uns unglaublich viel Geld, und auf diese Weise können wir uns unser so wichtiges *Frankfurt aktuell* auch weiterhin leisten.

Auch als Freya gesundheitlich stark eingeschränkt war, engagierte sie sich weiterhin nach Kräften. Noch im letzten Jahr schrieb sie einen bemerkenswerten Artikel für *Frankfurt aktuell* (1/1919): „Hilft besser als ein Gehstock – Mobilitätserfahrung für Behinderte mit einem Trike“.

Nicht vergessen und vor allem nicht unterschätzen darf man, dass Freya immer alle Aktivitäten ihres Ehemanns Alfred für und mit dem ADFC tatkräftig unterstützt hat. Zusammen waren die beiden ein unglaublich starkes Team.

Danke Freya, wir werden dir ein ehrendes Andenken bewahren.

Anne Wehr für den Vorstand des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Leser MEINUNGEN

Frankfurt aktuell 6/19, Tun wir uns was Gutes!

Ich möchte noch mal von einer anderen Seite in eine ähnliche Kerbe schlagen. Ich ärgere mich natürlich auch über blöde Autofahrer- und Fußgänger/-innen. Andererseits freue ich mich darüber, dass im Kreis der Erstgenannten in den letzten Jahren eine verstärkte Berücksichtigung der Zweitgenannten im Verkehr zu beobachten ist. Und ich bin dazu übergegangen, mich für partnerschaftliches Verhalten im Verkehr mit einem freundlichen Nicken oder Handzeichen bei Autofahrern und einem „Danke schön“ bei Fußgängern zu bedanken.

Versucht es mal! Es ist erstaunlich, wie vielen Menschen solch eine Aktion ein freundliches Lächeln ins Gesicht zaubert oder einen netten Gegengruß entlockt. Seid doch einfach mal Bot-schafter in Sachen Fahrrad.

Ich weiß, es ist unpopulär, die „eigene Seite“ belehren zu wollen. Aber denkt einfach mal darüber nach. Vielleicht findet Ihr ja auch heraus, dass es sogar Stress reduziert und Spaß macht. Das tägliche Miteinander im Verkehr erleichtert es auf jeden Fall. *Jochen Waiblinger*

Nachdem ich sonst vor allem lese, was für die Radfahrer getan werden müsse, habe ich mich über Ihren o.g. Artikel sehr gefreut. Meiner Meinung nach haben wir wirklich ein Problem mit der Rücksichtslosigkeit einiger RadfahrerInnen (die große Mehrzahl fährt rücksichtsvoll). Als Fußgänger fühlt man sich schon bedroht vor allem durch: überhöhte Geschwindigkeit auf Wegen, die für Fußgänger UND Radfahrer gedacht sind, Fahren auf den Gehwegen (ich spreche das jetzt häufig an und ernte ab und zu Beschimpfungen), Nichtbeachtung von Zebrastreifen

und Ampeln. Ich würde mir wünschen, dass der ADFC weiterhin darauf einwirkt, das RadfahrerInnen rücksichtsvoll und die StVO beachtend unterwegs sind. Als Fußgänger fühlt man sich vom Radverkehr mehr bedroht als von den Autos. Wenn wir das Ziel erreichen wollen, dass mehr Leute auf das Fahrrad umsteigen, müssen wir disziplinierter Rad fahren (und da schließe ich mich ein). *Gerhard Kemper*

Nach einigen Ausgaben der ADFC Frankfurt aktuell dachte ich tatsächlich, hier schreiben Kampfradfahrer und Autohasser.

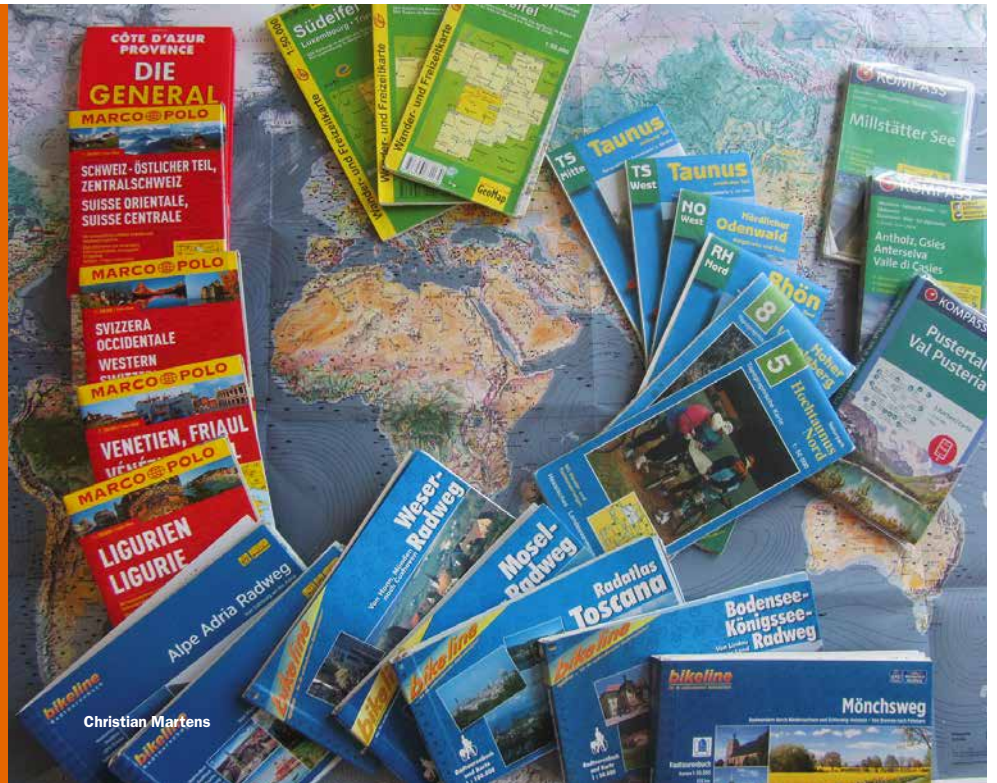
Sorry für die Wortwahl.

Daher ausdrücklich danke für die Titelstory, die auch mal das schlechte und gefährdende Verhalten mancher RadfahrerInnen beschreibt.

Jürgen Eibner

Wo gibt's jetzt noch gedruckte Karten?

Geschäftsaufgabe von Landkarten Schwarz – im November war die Nachricht vom baldigen Ende seines absoluten Lieblingsgeschäfts in der ganzen City für den Autor dieser Zeilen geradezu ein Schlag in die Magengrube. Die Ehefrau befürchtete beim Gatten gar ein längeres Versinken in Depression. Für einen analog veranlagten Menschen ist es eine Frage von Sein oder Nichtsein: wo und wie jetzt in Frankfurt persönlich – also nicht online irgendwo bestellt und per Paketdienst geliefert – eine gedruckte Landkarte erstehen?



Christian Martens

Nun, es gibt in Wiesbaden die kartographische Fachbuchhandlung Angermann in der Mauerstraße 21 (www.landkartenhaus.de), zu der auch einer der Betreiber von Schwarz jetzt gewechselt ist. Sie liegt mitten in der Stadt, unweit des Marktplatzes, ist sehr gut sortiert, aber eben in Wiesbaden. In Frankfurt ist die Wahrscheinlichkeit, eine gesuchte Karte gleich kaufen zu können, am höchsten bei Globetrotter am Ostbahnhof. Die dortige Reiseliteraturabteilung (www.globetrotter.de/buecher-karten-dvds-und-gutscheine) ist bei Karten ziemlich gut sortiert, man hat auch Platz zum Kartenbild- und Blattschnittvergleich. Die für RadfahrerInnen wichtigsten deutschen Serien BVA/ADFC Radtouren, BVA/ADFC Regional, Bikeline und Kompass sind zu einem sehr großen Teil vorhanden. Fürs nähere Ausland gilt dies auch für die Michelin-Serien in gelb (die mit den 3-er Nummern, sie enthalten die „voie verte“-Radrouten) und orange (für Benelux/Schweiz/Oberitalien/Spanien die beste Übersichtskarte) und die französische IGN-Serie mit Höhenlinien. Das Verkaufspersonal besteht zwar nicht aus ausgebildeten BuchhändlerInnen, ist aber freundlich und hilfsbereit. Die Frankfurter Niederlassung von „Globi“ ist allerdings rechtlich keine Buchhandlung. Bestellungen müssen über die Hamburger Zentrale abgewickelt werden und dauern daher ein paar Tage länger als beim Buchhandel.

Beim Buchhandel gibt es natürlich den Super-Platzhirsch Hugendubel mitten in der City. Dessen Reise- und Kartenabteilung ist nicht schlecht sortiert, war aber nie auch nur annähernd mit Schwarz vergleichbar, Bildbände spielen dort eine größere Rolle. Natürlich kann Hugendubel alles bestellen für den nächsten Tag,

was über die drei Buchgrossisten Libri, Umbreit und KNV-Zeitfracht lieferbar ist, aber das können andere Buchhändler auch. Alle Printerzeugnisse mit ISBN-Nummern sind für den Buchhandel prinzipiell bestellbar. Die meisten Verlage liefern auch an die „Barsortimente“ genannten Grossisten, von denen wiederum die Buchhändler am einfachsten beziehen. Von daher spricht nichts dagegen, auch beim „kleinen Buchhändler nebenan“ Karten zu kaufen, selbst wenn dort erst einmal kein großes oder sogar gar kein kartographisches Sortiment vorrätig ist.

Das setzt aber voraus, sich vorher präzise kundig zu machen, welche Karte es denn sein soll. Einfach erst mal rumschmökern geht leider

nicht mehr. Am besten schon mal online vorsortieren!

- Zum Beispiel bei BVA (Bielefelder Verlag), dem Kooperationspartner des ADFC: www.fahrrad-buecher-karten.de
- Oder beim österreichischen Verlag Esterbauer mit seiner beliebten bikeline-Serie: www.esterbauer.com
- Oder beim ebenfalls österreichischen Kompass-Kartenverlag mit seinen durchlaminierten Karten: www.kompass.de/produkte/fahrrad

Dann heißt es: Produkt aussuchen, möglichst Produktbeschreibung mit der ISBN-Nummer ausdrucken oder merken, zum Buchhändler gehen und bestellen lassen. Nicht nur für Wiederverkäufer, aber bei denen auch beliebt, ist das spezialisierte Webportal Mapfox (www.mapfox.de), über das ein Buchhändler auch Karten beziehen kann – eventuell sollte der „kleine Buchhändler nebenan“ darauf hingewiesen werden, wenn er das noch nicht kennen sollte. Im ADFC-Infoladen in der Fichardstraße 46 gibt es nach wie vor einige Fahrradkarten der weiteren Umgebung Frankfurts zu kaufen und die ganze BVA/ADFC-Radtourenkartenserie zur Ansicht. Außerdem haben wir die aktuellen Gesamt-Verlagsprospekte von BVA und Esterbauer zur Ansicht bzw. zum Mitnehmen da.

Na also, analog lebende Menschen werden auch in Frankfurt weiterhin genüsslich die Karte meterweit ausbreiten und, am besten abends im Lesesessel, begleitet von einem gepflegten Getränk aus der Zielregion, schon mal die Reise mit dem Zeigefinger antizipieren können. Es wird halt nur anstrengender ohne Landkarten Schwarz!
Bertram Giebeler



Derzeit bei Fahrrad-Karten am besten sortiert: Outdoor-Equipment-Filialist Globetrotter mit seiner Reiseliteratur-Abteilung

Bertram Giebeler

„Schlaraffenland für alle Freunde der Topographie“

Die Schließung von Landkarten Schwarz hinterlässt eine große Lücke in Frankfurt

Im November habe ich es zufällig aufgeschnappt: Landkarten Schwarz schließt zum Jahreswechsel. Eine gewisse Fassungslosigkeit machte sich breit, gehörte dieser Laden für mich doch zu denen, die ich in Frankfurt mit am häufigsten aufsuchte.

Ob nun Sommerurlaub oder Wochenendradtour – auf anständiges Kartenmaterial kann und will ich nicht verzichten. Und eins war bislang sicher: Bei Landkarten Schwarz gab es das Gesuchte. Ich habe es nie geschafft, Wünsche zu äußern, die derart exotisch waren, dass erst bestellt werden musste. Eine präzise Beschreibung der Reiseregion, ein gezielter Griff des Personals ins Regal, und schon hielt

ich die Karte in der Hand, die ich suchte – oder gleich mehrere mit kurzen fachkundigen Kommentaren zu jeder und dem Hinweis, ich möge mir die einzelnen Karten in Ruhe anschauen und dann entscheiden. Beim Stöbern im Laden blieben die Augen auch mal bei einem der ausliegenden Buchtitel hängen, der dann im Affekt als Beifang ebenfalls den Weg zur Kasse nahm, um hinterher für Lesegenuss zu sorgen.

Ja, im digitalen Zeitalter ist Orientierung auch ohne eine Karte aus Papier möglich, aber das ist nicht dasselbe. Eine Karte ist und bleibt eine Karte. Okay, ich bin erblich vorbelastet mit einer Mutter, die beim Landesvermessungsamt gearbeitet hat, aber die Kommentare im Internet zu Landkarten Schwarz,

die alle vor Bekanntgabe der Schließung verfasst wurden, zeigen, dass ich nicht der einzige bin, der so tickt. Die Kommentare changieren alle im Bereich von Begeisterung bis hin zu Euphorie. Mein Favorit unter all den Lobeshymnen: „Was für ein Schlaraffenland für alle Freunde der Topographie!“ Dem gibt es nichts hinzuzufügen. Das ist jetzt leider nach stolzen 116 Jahren Geschichte.

„Bei uns beginnt Ihr Urlaub“. So lautete bis vor kurzem der Werbeslogan auf der Website von Landkarten Schwarz. Als ich im Dezember einen der Inhaber vor Ort fragte, was das im Umkehrschluss heißt, wenn es sie nicht mehr gibt, bekam ich keine Antwort. Ich fürchte, die werde ich nie bekommen. *Christian Martens*



Peter Sauer

Der große Kartentisch

1991 kam ich als studierter Geograph aus dem Ruhrgebiet ins Rhein-Main-Gebiet, um bei der Stadtverwaltung Frankfurt zu arbeiten. Als Geograph hat man Vorkenntnisse in Sachen Kartographie sowie eine Vorliebe für Reisen, bei denen man eine geeignete Karte dabei haben sollte. Ich habe mich während des Studiums sogar sehr intensiv mit der sogenannten Fernerkundung in Form von Karten- und Luftbildinterpretation beschäftigt. Das Lesen und Deuten topographischer Karten war mir also vertraut.

Schon im Ruhrgebiet war ich aktives ADFC-Mitglied und u. a. als Tourenleiter tätig, wofür eine gute (Papier-) Karte ebenfalls sinnvoll und wichtig ist. Da der Infoladen des ADFC damals unweit vom Landkarten Schwarz in der Eckenheimer Landstraße lag, wurde ich bald auf dieses tolle Fachgeschäft aufmerksam und lernte noch die langjährige Inhaberin Barbara Schwarz persönlich kennenlernte.

Beeindruckend waren nicht nur die meterhohen Regalwände in den Altbau-Räumen, sondern auch

der große Tisch gleich am Eingang. Auf diesem wurden die Karten zur näheren Betrachtung ausgebreitet, aber nicht immer gleich wieder weggeräumt, sodass sich mit der Zeit eine mehr oder weniger dicke Papierschicht auf dem Tisch bildete. Frau Schwarz und ihr Team behielten erstaunlicherweise immer den Überblick, auch über alle Karten und Bücher die – scheinbar unsortiert – in den Regalen standen. Es erschien wenig sinnvoll, selbst in den Regalen zu stöbern. Eine Frage, ein Griff und schon lagen gleich mehrere unterschiedliche Titel zur gewünschten Region auf dem Tisch. Dieses Prinzip hat sich, auch nach dem Umzug in die Innenstadt, bis heute erhalten.

Die Gründe, warum bei Landkarten Schwarz jetzt leider Schluss ist, haben wir beim ADFC in den letzten Jahren hautnah mitbekommen, vor allem bei der Infoladen AG und der Kartographie AG.

Im Frankfurter ADFC spielte die Kartographie schon immer eine wichtige Rolle. Dies haben wir Dr. Harald Braunewell zu verdanken, der – zusammen mit einem kommerziellen Verlag – maßgeblich an



Das Sortiment ist inzwischen verkauft

Landkarten Schwarz

der Entstehung des ersten Frankfurter Fahrradstadtplanes beteiligt war, wie auch an der Entstehung des Frankfurter GrünGürtels und der dazu gehörigen Freizeitkarte des Umweltamtes. Die damalige Kartographie AG habe ich vor fast 20 Jahren von Harald übernommen und deshalb unmittelbar zu spüren mitbekommen, wie sich die schnell fortschreitende Digitalisierung ganz besonders in diesem Bereich ausgewirkt hat. Das sieht man einerseits an den stark ausgedünnten Karten- und Buchbeständen in unserem heutigen Infoladen, aber vor allem auch an dem

Wandel der Kartographie AG zur Kartographie & GPS AG. Nach wie vor spielen bei uns Papierkarten eine wichtige Rolle, denn wir sind immer noch bei vier Kartenwerken maßgeblich an den fahrradspezifischen Inhalten beteiligt. Neben dem Fahrradstadtplan des Geomap-Verlages und der GrünGürtel-Freizeitkarte sind das die regionalen Fahrradkarten der bikemedia-Gruppe und des Meki-Verlags. Doch seit gut 10 Jahren nimmt auch bei uns das Thema der elektronischen Satellitenavigation breiten Raum ein, nicht zuletzt aufgrund der gestiegenen Nachfrage bei den Verbrauchern.

Trotzdem habe ich neben dem GPS-Empfänger immer auch eine oder mehrere Papierkarten dabei. Die Karten bestehen heute aus feuchtigkeitsresistentem Papier. Doch leider wird es zunehmend schwerer, Papierkarten zu bekommen, und ganz besonders schwierig, sich diese vorher auch noch anzusehen. Denn jedes Kartenbild ist anders aufgemacht und zeigt einen anderen Ausschnitt der immer noch real existierenden Welt. *Wolfgang Preisng*



Torsten Willner (4)

Jetzt gilt es, dauerhafte Infrastruktur zu schaffen

Rouven Kötter, Erster Beigeordneter des Regionalverbands FrankfurtRheinMain, im Gespräch mit Frankfurt aktuell

Frankfurt aktuell: Sie waren als Bürgermeister in Wölfersheim überaus erfolgreich. Was war der Anlass dafür, das aufzugeben und eine neue Herausforderung beim Regionalverband zu suchen?

Rouven Kötter: Die Arbeit als Bürgermeister hat mir unwahrscheinlich viel Spaß gemacht. Ich war sehr gerne Bürgermeister. Es gibt wenige Berufe, in denen man so direkt etwas bewegen und erreichen kann und so direkt eine Rückmeldung bekommt – auch wenn etwas nicht funktioniert. Der Weggang ist mir sehr schwer gefallen. Aber ich bin mit 28 Jahren Bürgermeister geworden und es war für mich von Anfang an klar, dass ich nicht als Bürgermeister in Rente gehen kann. Es wäre weder für mich, noch für die Gemeinde gut gewesen, wenn ich dreißig, vierzig Jahre Bürgermeister geblieben wäre. Ich war von Anfang an auch in der Verbandskammer des Regionalverbandes engagiert und wusste, wie interessant die Arbeit dort ist. Als ich dann die Möglichkeit bekam, Erster Beigeordneter der Region zu werden, habe ich zugegriffen,

Radschnellwege in der Rhein-Main-Region stehen weit oben auf der politischen Agenda. Endlich. Fertig gebaut ist zwar erst ein einziger Teilabschnitt zwischen Darmstadt und Frankfurt, dafür ist die Zahl der beabsichtigten Raddirektverbindungen im Umland von Frankfurt inzwischen auf neun gewachsen. Dass es nun so ambitioniert in die Zukunft gehen soll, hängt auch mit Rouven Kötter zusammen, Erster Beigeordneter des Regionalverbands FrankfurtRheinMain. Mit dem Team der Stabsstelle Masterplan Mobilität arbeitet er daran, Voraussetzungen für die dringend benötigte Verkehrswende in der Region zu schaffen. Darüber sprach Rouven Kötter mit Paul van de Wiel, einem der stellvertretenden Landesvorsitzenden des ADFC Hessen.

denn so eine Chance bekommt man nicht oft. Es ist eine spannende Aufgabe, die ich mit Begeisterung angehe. Ich habe den Wechsel noch keinen Tag bereut.

Können Sie kurz erläutern, was der Regionalverband ist und welche Aufgaben er hat?

Der Regionalverband kommt aus der Tradition der Flächennutzungsplanung, also der Festlegung, wo beispielsweise Gewerbe- oder Wohngebiete entstehen können. Der Verband besteht aus der Stadt Frankfurt und 74 umliegenden Kommunen mit rund 2,5 Millionen Einwohnern. Mittlerweile sind viele Aufgaben hinzugekommen. Wir machen Lobbyarbeit für die Region in Brüssel, sind beim Ausbau des Glasfasernetzes dabei, wir beschäftigen uns mit den Themen Mobilität, Energie und Nachhaltigkeit. Wir verstehen uns dabei immer als einen Dienstleister für unsere Kommunen.

Dazu gehört auch die Aufgabe, eine Mobilitätsstrategie zu erarbeiten?

Gemeinsam mit meinem Team der Stabsstelle „Masterplan Mobilität“ wollen wir eine solche Mobilitätsstrategie innerhalb von zwei Jahren

entwickeln. Wir sind mittendrin in diesem herausfordernden Prozess, jetzt ist etwa Halbzeit.

Dabei haben wir immer gesagt, dass wir direkt in die Umsetzung gehen wollen, wenn wir Bereiche entdecken, in denen sofortiges Handeln sinnvoll und möglich ist. Die Radwegoffensive ist einer dieser Bausteine, bei dem wir gesagt haben: da können wir direkt anfangen – da dürfen wir nicht noch ein Jahr warten, bis die Gesamtstrategie fertig ist.

Waren Sie nicht verwundert, dass alle Kommunen da zugestimmt haben?

Nein, ehrlich gesagt nicht. Es gibt in der Gesellschaft mittlerweile eine ganz hohe Akzeptanz für den Radverkehr und dass mehr Platz für das Fahrrad geschaffen werden muss, wie es ja auch der ADFC in seiner Kampagne fordert. Im konkreten Einzelfall wird es dabei Interessenkonflikte geben, aber es gibt keinen Rathauschef, der ernsthaft negieren würde, dass der Ausbau des Radverkehrs eine große Chance und wichtige Aufgabe für uns ist.

Um einmal konkret auf die neun Radschnellwege zu sprechen zu kommen: Welches Zeitfenster ist realistisch, bis die Pläne tatsächlich umgesetzt sind?

Bei den neun Radschnellverbindungen gibt es unterschiedliche Geschwindigkeiten. Eine Verbindung – die nach Darmstadt – ist schon im Bau. Für zwei andere ist die Machbarkeitsstudie fertig, und da geht es jetzt ganz konkret um die bauliche Umsetzung. Aber eine seriöse Prognose, wie lange es dauern wird, bis der komplette Radweg fertig sein wird, kann ich nicht abgeben. Es kann sein, dass ein einzelner Bauabschnitt Probleme macht und noch nicht fertig ist, der Rest aber schon. Jedes fertige Teilstück hilft uns aber bereits weiter. Bei den zwei weiteren Radschnellwegen, für die die Machbarkeitsstudie abgeschlossen ist, gehe ich davon aus, dass wir jetzt zügig in die Bauphase hereinkommen und abschnittsweise direkt Erfolg erzielen können. Und bei den anderen sechs wollen wir

„Ein fertiger Radschnellweg ist eine so tolle Sache, dass wir auch die Baulastenträgerschaft noch lösen werden.“

nächstes Jahr gemeinsam mit den profitierenden Kommunen die Machbarkeitsstudien beauftragen. Wir rechnen dann mit maximal zwei Jahren, bis die Ergebnisse vorliegen und dann wollen wir auch dort direkt in die Bauumsetzung gehen. Ich denke, das sind ambitionierte aber vernünftige Zeithorizonte.

Inwiefern unterstützt die Landesregierung das Projekt der Radschnellverbindungen?

Wichtig für uns ist unser Kontakt über die AGNH, die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen. Das Land fördert auch finanziell – zum Beispiel werden die Kosten für die Machbarkeitsstudien zu 50 Prozent getragen. Und es hat die vorbereitenden Potenzialuntersuchungen gemacht. Aber das Land hat auch klar gesagt, es wird selbst keine Radschnellwege bauen.

Das wirft die Frage nach der Baulast für die Radschnellwege auf.

Wir als Regionalverband haben uns bereit erklärt, die Baumaßnahmen zu koordinieren und zu organisieren. Dafür haben wir den einstimmigen Auftrag unserer Kommunen.

Das heißt, dass wir gemeinsam mit den beteiligten Kommunen Planungsbüros suchen, den Bau beauftragen und die gesamte Bauaufsicht übernehmen. Das ist auch sinnvoll, weil nur so ein Radschnellweg aus einem Guss entstehen kann. So wie es Manfred Ockel als Koordinator beim Radschnellweg FRM 1 von Darmstadt nach Frankfurt getan hat. Das war eine echte Pionierleistung, auf die wir jetzt aufbauen können. Was zurzeit noch im Landtag diskutiert

„Wenn wir es schaffen, möglichst viele Leute aufs Fahrrad zu bringen, die damit ihre alltäglichen Wege zurücklegen, dann ist am Ende allen geholfen.“

wird, ist die Frage, wer anschließend die Baulast für Radschnellwege haben soll. Der Regionalverband würde es für sinnvoll halten, wenn das Land die Baulast übernimmt. Aber selbst, wenn es nicht dazu kommt – ein fertiger Radschnellweg ist eine so tolle Sache, dass wir dann auch die Baulastenträgerschaft noch lösen werden. Das wäre doch gelacht. Wenn das Land es nicht macht, müssen wir notfalls gemeinsam mit den beteiligten Kommunen eine Lösung dafür finden. Auf jeden Fall sollte es aber in einer Hand sein, damit nicht einzelne Abschnitte unterschiedlich gepflegt und instandgehalten werden.

Beim ersten Radschnellweg nach Darmstadt hat sich gezeigt, dass es Unstimmigkeiten zwischen den Kommunen geben kann. Denken Sie, diese in der Zukunft vermeiden zu können, jetzt wo alle Kommunen dem Strategiepapier zugestimmt haben?

Das ist wohl die wichtigste Aufgabe des Regionalverbandes. Darum bin ich auch der Meinung, dass es eine neutrale Stelle sein muss, die die Koordination übernimmt und die Interessen der gesamten Region vor Augen hat. Das wurde auch von den bisher beteiligten Bürgermeistern so bestätigt.

Das muss jemand organisieren und strukturieren, der das Gesamtziel vor Augen hat. Natur-



Der Macher aus der Wetterau

Rouven Kötter, 1979 in Friedberg geboren, begeisterte sich schon früh für Kommunalpolitik und trat mit 16 Jahren in die SPD in Wölfersheim ein. Nach seiner Ausbildung zum Bankkaufmann arbeitete Kötter bei der Sparkasse Wetterau und bildete sich in einem Aufbaustudium zum Diplombetriebswirt sowie zum Master in Business Administration und Public Administration weiter. 2005 wechselte er ins Wölfersheimer Rathaus und war dort vor allem für die Wirtschaftsförderung zuständig. Von 2008 bis 2018 war Kötter Bürgermeister von Wölfersheim. Im März 2018 übernahm der zweifache Familienvater das Amt des Ersten Beigeordneten im Regionalverband FrankfurtRheinMain.

Einen engen Bezug zu Fahrrädern entwickelte Rouven Kötter bereits in seiner Kindheit, als sein Großvater eine Fahrradwerkstatt im selben Haus betrieb. „Mein persönliches Umfeld, meine Heimatregion mitgestalten zu können“, gibt er als seine Hauptmotivation an.

lich müssen die beteiligten Kommunen dabei an Bord sein, mitentscheiden, mitfinanzieren und von dem Projekt überzeugt sein. Aber am Schluss ist es wichtig, dass eine Trasse entsteht, die die verschiedenen Interessen ausgleicht – der Regionalverband als neutraler Lobbyist der Region ist der Richtige, um das zu organisieren.

Der Nutzwert der Radschnellwege hängt entscheidend davon ab, wie sie in Frankfurt angebunden sein werden. Aber dazu hat die Stadt Frankfurt bisher keine konkrete Aussage gemacht. Bereitet Ihnen das nicht Sorgen?

Die Stadt Frankfurt hat uns klar signalisiert, dass sie diese Projekte unterstützt. Ich war beim Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling und habe das mit ihm persönlich vorbesprochen. In alle Gespräche geht auch Joachim Hochstein,

der Leiter des Frankfurter Radfahrbüros mit hinein. Vor Weihnachten haben wir Gespräche zu den Machbarkeitsstudien für sechs Radschnellwege geführt – und da ist immer ein Vertreter der Stadt Frankfurt dabei gewesen. Mein Eindruck ist, dass die Stadt Frankfurt da nichts blockiert, sondern durchaus gewillt ist, das konstruktiv anzugehen. Wir können uns bislang in keiner Weise über die Zusammenarbeit beschweren, ganz im Gegenteil.

Beim Bau von Radschnellwegen gibt es häufig Einwände seitens der Landwirtschaft, aber auch von Naturschutzbehörden, die immer wieder zu Verzögerungen führen. Wie gehen Sie damit um?

Ich verstehe Politik als ein Abwägen von Interessen, bei dem am Ende ein Kompromiss herauskommt. Kompromisse sind etwas Tolles und Wichtiges in unserer Demokratie. Wenn sich immer nur einer mit seinem Interesse durchsetzen würde, kann es nicht gut sein. Es muss Kompromisse geben. Hier ist das genauso. Es ist natürlich eine Herausforderung: Die Anforderung



„Es gibt keinen Rathauschef, der ernsthaft negieren würde, dass der Ausbau des Radverkehrs eine große Chance und eine wichtige Aufgabe für uns ist.“

an Radschnellwege, was Breite oder Beleuchtung angeht, sind Dinge, die nicht immer im Einklang mit anderen Interessen stehen. Die müssen abgewogen werden, aber an einem gewissen Punkt muss es eine Entscheidung geben, was uns wichtiger ist. Ich bin davon überzeugt, dass die Mobilität eine zentrale Herausforderung ist, die für die gesamte Gesellschaft von großer Bedeutung ist. Wenn wir es schaffen, möglichst viele Leute aufs Fahrrad zu bringen, die damit ihre alltäglichen Wege zurücklegen, dann ist am Ende allen geholfen. Auch dem Naturschutz, auch dem Klimaschutz, auch der Landwirtschaft und sogar denjenigen, die noch Auto fahren müssen oder wollen, denn die

haben dann weniger Staus. Ich bin mir sicher, dass wir die Radschnellwege mit einem breiten gesellschaftlichen Konsens realisieren können. Es wird aber immer Einzelne geben, die danebenstehen und sich beschweren, weil ihr individuelles Einzelinteresse nicht komplett berücksichtigt wurde. Das gehört bei Kompromissen dazu.

Haben Sie nicht manchmal Angst, dass in ein paar Jahren das Interesse und die politische Unterstützung für den Radverkehr wieder abflaut und dass diese Projekte dann auf halber Strecke stecken bleiben könnten?

Momentan haben wir ein Fenster der Möglichkeiten, das offen ist. Alle sagen, dass der Ausbau der Radinfrastruktur wichtig ist, alle unterstützen das. Deswegen legen wir beim Regionalverband momentan auch so ein Tempo vor. Jetzt gilt es, dauerhafte Infrastruktur zu schaffen. Jetzt ist die Gunst der Stunde zu nutzen. Ich glaube tatsächlich, dass diese Stimmung nicht dauerhaft sein wird. Aber das Rad muss und wird dauerhaft eine sehr wichtige Rolle im Mobilitätsmix spielen und darum müssen wir jetzt die Infrastruktur schaffen, von der die Radfahrer auf Jahrzehnte profitieren können.

Die Radentscheide in Darmstadt, Frankfurt und Kassel haben zehntausende Unterschriften gesammelt. So ist öffentlicher Druck entstanden, um die Bedingungen für den Radverkehrs zu verbessern. Wie beeinflusst das Ihre Arbeit?

Die Radentscheide helfen ungemein – sie haben eine tolle Vorarbeit geleistet, weil sie für ein gesellschaftliches Umdenken geworben haben. So wie es übrigens auch der ADFC schon sehr lange macht. Das baut in einem positiven Sinne Druck auf und zeigt: Hier ist eine große Gruppe, die das Fahrrad nutzt, den Platz dafür in der Stadt haben möchte und auch das Recht dazu hat. Auch wenn noch über keinen Radentscheid tatsächlich abgestimmt werden konnte, haben sie alle etwas bewegt. Darauf kann jeder, der mitgewirkt hat, stolz sein. Das war ein ganz wichtiger Baustein, um diesen Bewusstseinswandel in der Gesellschaft und in der Politik zu bewirken.

Blicken wir mal ein Jahrzehnt voraus: Wie erleben Radfahrende die Region im Jahr 2030?

Ich glaube fest daran, dass wir für das Fahrrad deutlich mehr Raum haben werden als heute, sowohl außerhalb als auch innerhalb der Ortschaften. Das Fahrrad bekommt mehr Platz und es wird deutlich mehr Infrastruktur dafür geben, auch Abstellmöglichkeiten und Ladestationen. Das Fahrrad wird im Mobilitätsmix eine viel, viel größere Rolle einnehmen als heute. Es wird für Radfahrer sicherer, attraktiver und schneller



„Ich hoffe, wünsche und fordere auch, dass der ADFC unsere weiteren Schritte kritisch, aber auch konstruktiv begleiten wird.“

sein, durch die Region zu kommen. Da glaube ich fest dran und hoffe darauf, auch aus eigenem Interesse (lacht)...

Wie sehen Sie die Zusammenarbeit mit dem ADFC rückblickend, aber auch für die Zukunft?

Die Zusammenarbeit ist hervorragend und funktioniert sehr gut. Ich glaube, es ist ein gegenseitiges Profitieren. Es ist natürlich Aufgabe des ADFC, zu fordern und auch an der richtigen Stelle zu kritisieren. Das erwarte ich auch. Wenn der ADFC diesen ganzen Prozess nur applaudierend begleiten würde, dann wäre ich schon etwas irritiert (lacht)... Es ist tatsächlich Aufgabe des ADFC, den Finger in die Wunde zu legen, wenn es nicht funktioniert und auch darauf hinzuweisen, wo es schneller gehen sollte. Sie haben mein Wort, dass der Regionalverband mit vollem Einsatz bei der Sache ist, aber natürlich wird es Hürden und Hindernisse geben, die Zeit in Anspruch nehmen. Dann hoffe ich auch auf Verständnis und Unterstützung. Die Zusammenarbeit mit dem ADFC ist besonders, und ich hoffe, wünsche und fordere auch, dass der ADFC unsere weiteren Schritte kritisch, aber auch konstruktiv begleiten wird.

Eine Ergänzung ist mir noch wichtig: Der Regionalverband übernimmt gerade eine Aufgabe, bei der er davon profitiert, dass viele Menschen sich deutlich früher engagiert haben. Radverkehr ist aktuell ein Thema mit breitem gesellschaftlichem Konsens, doch das war nicht immer so. Es gab aber schon immer Leute, die sich hierfür engagiert haben. Allen diesen Leuten möchte ich meinen Dank aussprechen. Wir bauen heute auf das auf, was viele Engagierte vorbereitet haben, als das Fahrrad noch nicht so „hip“ war wie heute.

Herzlichen Dank für das Gespräch!



Norbert Sanden vom ADFC Hessen übergibt die Urkunde an Norbert Lehmann, Detlev Dieckhöfer und Dominik Slawinski vom Mieterbund Offenbach

M. Hartmann

Mieterbund ist fahrradfreundlich

Als erster Betrieb in Offenbach erhielt der Mieterbund vom ADFC das Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“.

Kriterien für diese Auszeichnung sind die Motivation der Mitarbeiter, regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit zu kommen, z.B. durch Bereitstellung von Abstellplätzen, Werkzeuge und Service für die Räder, Möglichkeiten für die Mitarbeiter zum Duschen oder Waschen und Umziehen, Betriebsausflüge mit dem Rad und vielem mehr.

Nach einer Selbsteinschätzung des Arbeitgebers und Antragstellung auf die Zertifizierung werden die Gegebenheiten vom ADFC vor Ort geprüft und gegebenenfalls weitere Verbesserungen vorgeschlagen.

Die Kriterien sind zwar eher auf Großbetriebe und Behörden ausgelegt, können aber auch von einem Kleinbetrieb wie dem Mieterbund Offenbach mit vier Mitarbeitern erfüllt werden. Hier kann zwar nicht mit großzügigen Abstellanlagen oder Duschräumen gepunktet werden, dafür ist die Motivation der Mitarbeiter oft einfacher, z.B., wenn der Chef selbst täglich mit dem Rad kommt. Und von einer Radfahrer-Quote von 50-75 Prozent, je nach Jahreszeit, können Großbetriebe nur träumen.

Detlev Dieckhöfer

Das große ABC des Radfahrens in Offenbach

- A**utomobilisten und Radfahrer: Wie soll das zusammengehen?
- B**remser sind unsere wichtigsten Defensivwaffen.
- C**harismatische Verkehrsteilnehmer sind nur – die Radfahrer!
- D**unkelmänner unter Radfahrern? Hellwach musst du sein des Nachts.
- E**isglätte und Schnee – Winter, bitte adeln!
- F**ußgänger sind nicht unsere Opfer, sondern Verbündete.
- G**arage?? Wir brauchen nur Abstellbügel.
- H**ilfe! Ein SUV!!
- I**gel überfahren macht die Reifen platt.
- J**agd- oder Führerschein?
- K**urven mögen wir.
- L**ust und Frust, wir kennen beides.
- M**otorstärke, viel PS – eine andere Welt.
- N**eue Radwege braucht das Land.
- O**ffenbach wird Fahrradstadt.
- P**olizisten aufs Fahrrad!
- Q**üälend sind die Steigungen im Gebirge.
- R**ostet das Fahrrad, rostet sein Fahrer.
- S**türzen – nein danke!
- T**ramschienen bei Regen erhöhen die Fahrgreife.
- U**nerreicht ist das Fahrrad als umweltschonendes Vehikel.
- V**orfahrt für das Fahrrad in der City!
- W**arum sind die Ausgaben für Autoverkehr tausendmal höher als für Radverkehr?
- X**mal von Rechtsabbiegern geschnitten werden...
- Y**etis würden Fahrrad fahren.
- Z**ähflüssigen Verkehr kennen wir nicht.

Wolfgang Christian

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

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



Am Felsenkeller in der Bad Vilbeler Innenstadt, eine der für Radelnde in beiden Richtungen freigegebenen Straßen

Ute Gräber-Seißinger

Radelnde, freut Euch!

Mühsam nährt sich das Eichhörnchen ... oder, positiv formuliert: Was lange währt, wird nach und nach gut. Die Rede ist vom Thema Einbahnstraßenfreigabe für Radelnde in der Gegenrichtung.

Bad Vilbels Verkehrsdezernat hat jüngst entschieden, weitere Einbahnstraßen freizugeben. Konkret sind dies die Danziger Straße im Stadtteil Heilsberg, die stadtauswärts von der Frankfurter Straße nach rechts abzweigende Waldstraße, die parallel zur Frankfurter Straße verlaufende Alte Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Schützenstraße sowie die auf dem Niederberg vom Erzweg abzweigende Windecker Straße. Von

den rund 40 Einbahnstraßen im Stadtgebiet Bad Vilbels sind somit runde 30 Prozent zumindest passagenweise freigegeben. Das lässt darauf hoffen, dass künftig auch stärker frequentierte innerstädtische Verkehrsachsen als Kandidaten für eine Freigabe in den Blick genommen werden. Auch wenn das noch lange dauern mag: Wir bleiben vorsichtig optimistisch.

Ute Gräber-Seißinger

Des Autos Knecht

Von drauß' von der Straße komm ich her und muss euch sagen, es gibt keine Parkplätze mehr.

Allüberall in den Gassen stehen viel zu große Blechkarossen, und draußen vor der Städte Tor quellen lauter Autos hervor.

Wie ich so fuhr auf dem Autodamm, da rief's mich mit lauter Stimme an: „Theo“, rief es, „alter Gesell, gib Gas und spute dich schnell. Die Arbeit fängt an, das Tor ist aufgetan. Alt und Jung sollen nicht ruh'n! Es gibt Arbeit, viel zu tun!“

Ich sitz' in meinem Blechgeschoss und werd' des Ding net los. Ich sprach: „Oh lieber Herre Christ, meine Reise hier zu Ende ist. Ich will in diese Straße, an das Eck. Wo stell' ich nur die Karre weg?“

„Hast du den Parkplatz dort geseh'n?“ Ich glaub', da kann sie steh'n. Denn grad' ist einer weggefahr'n und ich bin der Nächste hintendran. „Hast du den Schlüssel auch bei dir?“

„Den Schlüssel, ja, den hab' ich hier.“ Ich steige aus und schließe ab. Und dann zur Arbeit – und zwar im Trab. Die Treppe hoch, zur Stechuhr hin. Und wieder mal zu spät ich bin! Die Einsicht kommt, in der Tat: Ab morgen fahr ich nur noch Rad!

Theo aus Bad Vilbel

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

Radverkehrspolitik by Flaschenpost

Es war ein Erlebnis von der Art, wie man sie sich selbst kaum vorstellen kann: Bei der Präsentation der Machbarkeitsstudie des Radschnellwegs Hanau-Maintal-Frankfurt im September 2019 wurde eine meterlange Planungsskizze gezeigt, die den Vorschlag einer neuen Brücke über die Kinzig in Hanau bildlich wiedergab. Das kam dem Autor nun doch nicht unbekannt vor, und so grub er einen Radroutenplan des ADFC Hanau aus dem Jahr 1997 aus seinem persönlichen Archiv aus, an dem er seinerzeit zusammen mit einem Dutzend weiterer Aktiver gearbeitet hatte. Und in der Tat: War es doch just genau diese Stelle, für die bereits vor mehr als zwanzig Jahren eine neue Brücke als dringend erforderlich bezeichnet worden war. Nun, doch nicht ganz genau; es liegen runde 50 Meter zwischen den beiden Vorschlägen.

Das rührt den in langjährigem Kampf ergrauten Fahrradlobbyisten doch ein bisschen. Es kam ihm vor, als habe man 1997 eine Flaschenpost losgeschickt – mit der bangen

Frage im Hinterkopf, ob sie je gefunden, dann auch noch gelesen, darüber hinaus verstanden, am Ende gar umgesetzt werden würde.

Im Rückblick auf einige Jahrzehnte im ADFC fallen einem noch mehr derartige Begebenheiten ein, die beispielhaft dafür stehen, dass die Früchte unserer Arbeit hier und da erst allmählich zu reifen beginnen. Jede und jeder wird sicherlich selbst einige Beispiele kennen – seien es Fahrradboxen, geöffnete Einbahnstraßen, aufgehobene Benutzungspflicht und Vieles mehr –, an deren Umsetzung eigentlich niemand mehr geglaubt hatte. Daher sollten wir unsere radverkehrspolitische Strategie um die Variante „Politik by Flaschenpost“ erweitern.

Allerdings wirft der zu erwartende Zeithorizont doch einige Fragen und Probleme auf. Haben denn auch die Adressaten die Möglichkeit, eine Flaschenpost zu erkennen? In der Janosch-Geschichte „Oh, wie schön ist Panama“ übersehen die beiden Helden zwei Mal eine Flaschenpost. Sie sind von ihrem Traum-

ziel so dermaßen überwältigt, dass sie jeden Hinweis, und ist er auch noch so abwegig, als Richtung zu ihrem Ziel interpretieren, während sie sich in Wirklichkeit nur im Kreis bewegen. Das letztlich erreichte Ziel ist zwar alt und marode, ihnen erscheint es aber als das Land ihrer Träume.

Erinnert das nicht fatal an die Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte? Sie dreht sich im Kreis, und alte Ruinen werden als das Paradies erklärt. In der Flaschenpost könnte eine geheime Botschaft stehen, mit Plänen für einen Schatz. Aber die Helden der Verkehrspolitik müssen auch gewillt sein, eine Flaschenpost zu bergen, zu lesen, zu verstehen – und dann zu handeln.

Denn eines ist auch klar: Wenn die Sintflut erst einmal da ist, dann verliert auch die Flaschenpost jegliche noch so kleine Wirkung!

Und für uns: Wer auf Flaschenpost setzt, der sollte unbedingt die Strömung kennen und den Platz gut wählen, an dem er sie loschickt.

Karl Pfeil



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

Wooqstr. 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

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

www.fahrrad-boettgen.de
www.mainrad.com

Zwei Schritte vor und drei zurück

Aus dem 2019er Tagebuch des ADFC Kreisvorstands Main-Taunus

Das letzte ADFC-Vorstandsjahr des Main-Taunus-Kreises war wieder arbeitsintensiv, aber diesmal ziemlich ernüchternd und hatte echt wenig Spaßfaktor.



Radwege sind wichtig, aber nicht in der Praxis – gesperrter Regionalpark-Radweg bei der Kletterwand am Deponiepark

Gabriele Wittendorfer

Januar: Akquise von Anzeigen und Organisation für das Tourenprogramm 2019

Eigentlich ist der Prozess immer gleich: Anzeigen einwerben, Tourentexte einsammeln und den immer gleichen Leuten hinterherlaufen. Und jedes Jahr glaubt man, dass es diesmal „von selbst“ geht. Tut es aber nicht.

Februar: Besuch des Sulzbacher Bürgermeisters

Wir machen den Bürgermeister auf Gefahrenpunkte und Schwachstellen in seiner Gemeinde aufmerksam und weisen darauf hin, dass Sulzbach eine wichtige Funktion für den Alltagsradverkehr vom Westen des MTK nach Eschborn und Frankfurt hat. Das interessiert ihn nicht wirklich, aber einen Versuch war es wert.

März: Bohren des dicken Bretts „Baulast für Radwege“ und des noch dickeren Bretts „MarxheimZwei“

Gemeinsam mit Johannes Baron, der für den Radverkehr zuständige Dezentrat im Landratsamt, überlegen wir, wie man aus der Falle herauskommt, dass alle ein übergreifendes Radnetz haben möchten, aber keiner Lust hat, es zu bauen. Hoch motiviert geht es aus diesem Termin in die Stadthalle, wo den Hofheimer Stadtverordneten innovative Mobilitätskonzepte aus der ganzen Republik vorgestellt werden. Die aber interessieren sich nur für eine zweite Autoschneise à la Rheingaustraße. Bei solchen Stadtverordneten gibt es für Alltagsradfahrende nur eine Lösung: wegziehen!

April: Ehrung die erste und Tag der Erde in den Weilbacher Kiesgruben

Birgit Buberl wird für ihr 25jähriges Engagement im Vorstand des ADFC in Bad Soden respektive MTK mit dem Ehrenbrief des Landes Hessen geehrt. Und am 28. März ehren wir unseren Planeten mit einem ADFC-Infostand in Weilbach.

Mai: Treffen mit dem Krifteler Landwirten und Auftaktveranstaltung für das Mobilitätskonzept in Bad Soden

Die Landwirte wollen nicht, dass Radfahrer auf Feldwegen fahren, daran ändert auch dieser Termin nichts. Auch bei der Erörterung, wem der öffentliche Raum in Bad Soden gehört, ist der ausgesprochene Imperativ

„wir wollen die Situation für den Autoverkehr ja nicht verschlechtern“. Alle mögen Radverkehr, nur nicht auf „ihrer“ Gass! Zum Glück waren einige ADFC-Mitglieder der Aufforderung gefolgt, bei der Bürgerbeteiligung Flagge zu zeigen.

Juni: Besuch des Flörsheimer Bürgermeisters und Bilanz Jahr 1 des MTK Radverkehrskonzepts

Beim Flörsheimer Bürgermeister finden wir ein offenes Ohr und sogar erste Ideen vor: Die Jahnstraße soll als Fahrradstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr unattraktiver gemacht werden, damit die RadfahrerInnen wirklich die Chance haben, zur dominierenden Verkehrsart auf dieser Straße zu werden. Wir sagen Danke!

Hochheim hat auch die erste und einzige Umbaumaßnahme aus dem MTK Radverkehrskonzept vorzuweisen: 450 Meter zwischen Weilbacher Weg und den Aussiedlerhöfen. Wir finden, Radwegebau im MTK geht noch besser.

Juli: Besuch des Hochheimer Bürgermeisters und die bittere Halbzeitbilanz zur Sanierungsoffensive des Hessischen Verkehrsministers

In Hochheim wird wirklich viel Alltagsrad gefahren – davon konnten man sich vor dem Termin im ausgelagerten Rathaus selbst überzeugen. Und auch davon, dass der Radverkehr in Hochheim Chefsache ist. Es wird an einem Radverkehrskonzept für Hochheim gearbeitet, und dann gibt es auch eine Beschilderung, sagt der Chef.

Ganz wenig positive Aussichten gibt es bei der Sanierungsoffensive 2016-2022, die aus Hessen ein Fahrradland machen wollte. Bei sämtlichen vier Vorhaben entlang von Landesstraßen im MTK ist kein Bagger in Sicht.

August: Vorbereitung und Durchführung der zweiten MTK Radnacht am 17.8.

Erste Vorfahrt mit dem wichtigsten Ordner der Veranstaltung, Felix Gath. Zweite Vorfahrt mit den Ordnern mit Sonderaufgaben, Oliver Stöppler und Jürgen Oberfrank. Dritte Vorfahrt mit den beiden Verantwortlichen der Polizei – es lebe der unbeschränkt freie Terminkalender der ADFC-Organisatorin. Als die bei der Radnacht selbst krankheitsbedingt ausfällt, bewahrheitet sich, dass der Erfolg jeder Großveranstaltung durch die Aktivitäten vor der Großveranstaltung ent-

steht. Danke an Frank Herzog vom Landratsamt fürs spontane Einspringen als Tourenleitung!

September: Ehrung die zweite und Kreis-Mitgliederversammlung am 22.9.

Auch Thomas Buch wird für 25 Jahre Vorstandsarbeit in Eschborn / Schwalbach und dem MTK mit dem Ehrenbrief des Landes Hessen „belohnt“. Sein Bürgermeister ist bei der Übergabe im Landratsamt nicht anwesend. Leider gibt es auch Leute in repräsentativen Ämtern, die nicht wissen, was sich gehört.

Den Bericht des ADFC Kreisvorstands hören ca. 30 Mitglieder, es wurde angeregt über die Zukunft des ADFC Main-Taunus diskutiert. 2020 soll dazu eine Zukunftskonferenz stattfinden.

Oktober: Das neue Codierteam im ADFC Main-Taunus legt los

Andreas Ripken und Nicole Köhler sind die Köpfe, Gesichter und Hände, die sich ab sofort des Themas Fahrrad-Diebstahlprävention im MTK annehmen. Und dafür gab es auch eine nigelnagelneue Codierpistole.

November: ADFC Main-Taunus erhält eine Spende der Taunus Sparkasse

Wir freuen uns über die Anerkennung unserer Bemühungen, und Hans-Jörg Simonis und Zita darüber hinaus über das dazugehörige, schöne Abendessen im Landratsamt.

Dezember: RTW die dritte und Aktion „Fördermitglieder gesucht“

Jedes Jahr werden im Frankfurter Umland neue Flächen versiegelt. Für Wohnraum, für Gewerbe und seit neuestem auch wieder für den Bau von schienengebundenem Verkehr. Für den Radverkehr geht das aber gar nicht, wegen der Unteren Naturschutzbehörde oder den Bauern. Deshalb gibt es jetzt laut dem Darmstädter Regierungspräsidium keinen Radweg mehr entlang der RTW. Außerdem haben wir alle Hände voll zu tun, damit sie uns die bestehenden Feldwegverbindungen nicht auch noch killen.

Wann endlich werden verkehrspolitische Entscheidungen mit Blick auf die Zukunft getroffen anstatt basierend auf Argumenten der Vergangenheit? Wir brauchen mehr Fördermitglieder – sofort! *Gabriele Wittendorfer*

Mutig oder lebensmüde?

Ein Fahrrad-Unfall auf der B 455 zeigt erneut, wie wichtig ein Radweg von Bremthal nach Eppstein ist

Am 15. August 2019 kam es zu einem Unfall zwischen einer Radfahrerinnen und einem überholenden Schulbus auf der B 455. Die Unfallstelle lag kurz vor Eppstein auf der Höhe der Straße Am Herrengarten. An diesem engen Straßenabschnitt wird seit langem auch von Eppsteiner Bürgerinnen und Bürgern ein Radweg bis Eppstein-Bremthal gefordert. Auch im aktuellen regionalen Flächennutzungsplan ist er als Lücke im Netz aufgeführt. Der Unfall hatte keine schwerwiegenden Folgen, doch kritische Situationen sind auf dieser Strecke an der Tagesordnung.

Die Anfrage der verunglückten Radlerin an Hessen Mobil lautete „Können Sie mir eine Auskunft über den Status des Radwegebaus entlang B 455 Abschnitt Bremthal–Eppstein geben? ... Im Zeitalter der zum Auto alternativen Mobilität ist es für mich nicht nachvollziehbar, warum hier keine konkreten Maßnahmen in Umsetzung sind. In diesem Sommer nutzte ich das Angebot meines Arbeitgebers und bin auf Job-Bike umgestiegen. Der 30 km lange Weg bis nach Niederrad ist ab Eppstein durchgehend als Radweg nutzbar, lediglich für den ersten Abschnitt zwischen Bremthal und Eppstein muss ich die Bundesstraße 455 alternativlos nutzen. Im August 2019 wurde



Unfallstelle B 455 / Hauptstraße in Eppstein Holger Küst

ich auf diesem Abschnitt von einem Schulbus angefahren und zum Glück nur verletzt. ... Wann kann ich mit einer Verbesserung dieser Situation rechnen?“ Die Antwort ist zunächst lapidar und zeigt, dass Hessen Mobil diese gefährliche Teilstrecke als nicht dringlich in der Warteschlange hat.

„Aktuell werden von Hessen Mobil im Rahmen der Sanierungsoffensive 2016 bis 2022 neben Maßnahmen im Bereich der Fahrbahnen auch die Herstellung von rund 60 neuen Radwegen vorangetrieben; zahlreiche bestehende Radwege werden saniert. Die in

der Sanierungsoffensive berücksichtigten Projekte wurden im Rahmen einer Dringlichkeitsreihung sowie unter Ausnutzung der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen festgelegt. Das Planungs- und Bauprogramm für den Zeitraum bis 2022 ist somit im Wesentlichen disponiert. ... Ihr Vorschlag für einen Radweg an der B 455 zwischen Eppstein und Bremthal ... wird im Rahmen der Fortschreibung der Sanierungsoffensive in die hierfür erneut erforderliche Bewertung und Priorisierung eingestellt. Wir bitten jedoch um Verständnis, dass Aussagen

über die Realisierungsaussichten noch nicht getroffen werden können, da der beschriebene Prozess gerade beginnt.“

Allerdings ist laut „informierten Kreisen“ in der Zwischenzeit wirklich etwas passiert und man munkelt, dass dieser Radweg als einer der ersten im MTK von Hessen Mobil angegangen wird. Auf dieser wichtigen Verbindung besteht dringender Bedarf für eine Radverkehrsanlage, denn alle Alternativen sind mit sehr steilen Anstiegen verbunden und keineswegs für den täglichen Berufsverkehr mit dem Fahrrad geeignet. Gabriele Sutor

Radweg zwischen Hofheim und Hofheim-Lorsbach

Der Radweg zwischen Hofheim und dem Stadtteil Lorsbach entlang der Landesstraße 3011 war am 20.11.2019 Gegenstand des Ausschusses für Bau-, Planungs-, Verkehrs-, Umwelt- und Energie beim Main-Taunus-Kreis. Hier hat Hessen mobil den aktuellen Stand zum Radweg berichtet und musste mitteilen, dass sich dieser seit über 30 Jahren in Planung befindliche Radweg um mindestens weitere fünf Jahre verzögert. Hier können sich unbedarfte Betrachter die Frage stellen, ob Hessen mobil den Radweg nicht planen kann oder nicht planen will. Im ersteren Fall gäbe es sicherlich die Möglichkeit, externe Unterstüt-

zung zu beauftragen, wie es bei anderen Vorhaben auch vorgenommen wird. Im zweiten Fall bleibt wohl nur die Direktive aus dem hessischen Verkehrsministerium, die Prioritäten anders zu setzen. Schließlich scheint ein sechsspuriger Ausbau der A 66 schneller plan- und realisierbar zu sein als dieser Radweg.

Zur Linderung der Problematik ist in Diskussion, dass die Nutzung des Heinrichsweg für Radfahrer optimiert werden soll, von einer Asphaltierung des gesamten Weges will man jedoch aus naturschutzrechtlichen Gründen Abstand nehmen. Die beiden Senken im Wegverlauf, die oftmals von Traktoren

ADFC Main-Taunus-Kreis

kontakt@adfc-mtk.de

Bad Soden

Birgit Buberl
Tel. 0 61 96 - 52 03 33

Eschborn/Schwalbach

Thomas Buch
Tel. 0 61 73 - 6 11 92

Hofheim/Eppstein/Kriffel

Holger Küst
Tel. 0 61 98 - 50 15 59

zerfahren und bei Nässe schlammig sind, sollen besser befestigt werden. Diese Optimierung be-

grüßt der ADFC, es stellt jedoch keine Alternative zu einem asphaltierten Radweg entlang der L 3011 dar. Zum einen sind deutliche Höhenunterschiede zu überwinden, es ist keine soziale Kontrolle gegeben und bei Feuchtigkeit auf der Oberfläche sehen RadlerInnen nach Befahren des Weges völlig verdreckt aus. So will niemand auf der Arbeit, beim Einkaufen oder in der Schule erscheinen. Außerdem war in den vergangenen Jahren der Weg regelmäßig für teilweise mehr als einen Monat aufgrund von Forstarbeiten gesperrt. All dies macht diese Verbindung für den Alltagsverkehr absolut nicht geeignet. Holger Küst

Hessen Mobil, eine Behörde des Landes Hessen, ist für den Betrieb und Bau von Bundes- und Landesstraßen zuständig. Neben den Radwegen von Hofheim nach Lorschbach und von Eppstein nach Bremthal (siehe separate Artikel) gibt es noch an weiteren Stellen in Hofheim, Eppstein und Kriftel massive Nachteile für den Radverkehr, die auf das Konto von Hessen mobil gehen.

Im Sommer wurde eine Baustelle auf der Bundesstraße 455 im Bereich der Brücke über die Main-Lahn-Bahn bei Eppstein-Bremthal eingerichtet. Diese Baustelle bedingte die halbseitige Sperrung der Fahrbahn. Mit einer Ampelschaltung bekam jeweils eine Fahrtrichtung grün. Leider hatte man den Radverkehr völlig vergessen – bergan fahrende RadlerInnen schafften die Passage der Baustelle nicht in einer Grünphase und wurden vom Gegenverkehr an den Rand gedrängt, der seinerseits grün erhalten hatte. Auf die Anregung des ADFC, zumindest Ausweichstellen für bergan fahrende



Hessen Mobil oder doch Hessen automobil

Radler zu schaffen, erhielt der ADFC keine Reaktion.

Seit 2015 wird eine Autobahnbrücke der A66 über die Main-Lahn-Bahn zwischen dem Krifteler Dreieck und Zeilsheim gebaut. Damit einher geht eine Vollsperrung beider Seiten der wichtigen Radverbindung zwischen Kriftel

und dem Gewerbepark Frankfurt-Höchst entlang der Bahnlinie. Seit langem drängt der ADFC darauf, hier zumindest zeitweise jeweils eine Seite für Radler zu öffnen, doch dazu sah Hessen mobil bislang keine Möglichkeit. Mitte 2020 sollen die Bauarbeiten abgeschlossen sein, doch die Sperrung der

Radverbindung soll noch ein Quartal länger dauern. Für die Fahrzeuge auf der A66 wurde die ganze Baumaßnahme ohne eine längere Sperrung realisiert, Radlern kann man den Umweg und die zusätzliche Steigung zumuten, jahrelang.

Zu der „Sanierungsoffensive 2016 – 2022“ gehört der Radweg zwischen Eppstein und Hofheim-Lorschbach. Wenn dieser Radweg bis 2022 fertig sein soll, hätte inzwischen schon mehr Aktivität entfaltet werden müssen. So scheint Hessen mobil trotz der geringen Zahl von hessenweit für den Radverkehr vorgesehenen Baumaßnahmen im Hintertreffen zu sein.

Wenn man jeden Punkt für sich betrachtet, könnte man auch einmal Einschränkungen hinnehmen. Sieht man jedoch alle Punkte gemeinsam, entsteht der Eindruck, dass bei Hessen Mobil der Radverkehr am Katzentisch Platz nehmen muss und äußerst stiefmütterlich behandelt wird. In anderen Bundesländern sieht dies deutlich besser aus, hier finden sich an vielen Bundes- und Landesstraßen Radwege. *Holger Küst*



FAHRRAD KULTUR

— RHEIN-MAIN —

26.04.2020

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

Hälfte des Lebens

Mit gelben Birnen hängt
Und voll mit wilden Rosen
Das Land in den See,
Ihr holden Schwäne,
Und trunken von Küssen
Tunkt ihr das Haupt
Ins heilignüchterne Wasser.
Weh mir, wo nehm' ich, wenn
Es Winter ist, die Blumen, und wo
Den Sonnenschein
Und Schatten der Erde?
Die Mauern stehn
Sprachlos und kalt, im Winde
Klirren die Fahnen.

(Friedrich Hölderlin, 1770-1843)



Der Dichter Friedrich Hölderlin (1770-1843) kam 1796 als Hauslehrer zur Bankerfamilie Gontard nach Frankfurt in den Großen Hirschgraben. Zwischen Hölderlin und der jungen Hausherrin Susette Gontard entwickelte sich eine enge Verbundenheit.

Als Gontard von dieser Liebe erfuhr, musste Hölderlin Frankfurt im September 1798 verlassen. Bis Mitte 1800 wohnte er daraufhin bei seinem Studienfreund Isaac von Sinclair in Homburg nahe dem Schloss, wo er in späteren Jahren eine Stelle als Hofbibliothekar innehatte.

An jedem ersten Donnerstag im Monat wanderte Hölderlin von Homburg nach Frankfurt, um mit Susette heimlich Briefe zu tauschen. Das letzte Treffen der beiden fand im Mai 1800 auf dem Adlerflychtot, dem Sommersitz der Gontards vor den Toren Frankfurts am Oederweg, statt.

Die untenstehende Karte zeigt den Hölderlin-Pfad, den er während seiner Zeit in der Stadt zurücklegte. Die Karte ist ein Werk von Frankfurter Autoren und ist unter www.hoelderlin-pfad.de zu finden.

Quelle: www.hoelderlin-pfad.de

The poet Friedrich Hölderlin (1770-1843) came to Frankfurt in 1796 as private tutor of Henry Gontard, the son of banker Jakob Friedrich and his wife Susette Gontard. A strong bond quickly grew between Hölderlin and the young housewife Susette.

When Gontard heard of this love affair, Hölderlin had to leave Frankfurt in September 1798. From then through mid 1800 he lived with his university friend Isaac von Sinclair in Homburg, not far from the castle where he worked as librarian in later years. On every first Thursday of the month Hölderlin wandered from Homburg to Frankfurt in order to exchange love letters with Susette. The last rendez-vous between the two took place at Adlerflychtot - the summer residence of the Gontard family off the gates of Frankfurt - in May of 1800.

Quelle: www.hoelderlin-pfad.de

Der Hölderlin-Pfad

Dies berühmte Gedicht „Hälfte des Lebens“ kann eigentlich nur auf dem Hof des Homburger Schlosses entstanden sein, denn nur von dort ist der Schlossteich zu sehen und sind die Windfahnen aus Metall auf den Türmen zu hören. Hölderlin hat gegenüber an der Ecke Löwengasse/Dorotheenstraße gewohnt und ist oft durch den Schlosspark spaziert.

Zwei Jahre lang ist er an jedem ersten Donnerstag im Monat zu seiner geliebten Susette Gontard, die anderweitig verheiratet war, nach Frankfurt gezogen – und auch wieder zurück, damals natürlich noch zu Fuß, ganz ohne Fahrrad. Das würdigt heute der Hölderlin-Pfad, der am Schlosstor beginnt. „Pfad“ klingt sehr nach Fußweg. Es zeigt sich jedoch, dass der Weg fast durchgehend befestigt und mit dem Fahrrad befahrbar ist – und das völlig legal.

Start ist am Tor des Homburger Schlosses. Die Wegmarkierung mit dem Kopf des Dichters ist für Radler durchaus groß genug. Allerdings sind die Zeichen relativ sparsam verteilt und die Richtungspfeile oft verblasst. Der Hölderlin-Pfad geht zunächst zum Regionalpark-Rundweg, dann über die Autobahn, am Stadtteil Riedberg vorbei und lange bergab bis an den Kalbach. Hier ist der Weg tatsächlich für ein paar Meter nur ein Pfad. Weiter unter der Autobahn hindurch bis zu einem unbeschränkten Übergang über die U-Bahn. Wenig später er-

reicht man den Alten Flugplatz und überquert auf der Robert-Gernhardt-Brücke die Nidda. Rechts steht das vom Namensgeber entworfene und „nach der Natur gebaute“ Grüngürteltier. Hätte Hölderlin das damals sehen können, wäre ihm sicherlich ein passendes Gedicht eingefallen. Aber er konnte die Nidda wohl nur über die alte Brücke in Bonames überqueren.

Jetzt fährt man ein Stück die Nidda aufwärts und biegt vor der Ampel nach rechts auf den breiten Radweg ab. Weiter aufwärts bis zur Main-Weser-Bahn. Der Hölderlin-Pfad unterquert hier die Bahn. Mit dem Fahrrad muss man aber an der Straße bleiben und die Bahn auf einer Brücke überqueren. Weiter auf der Homburger Landstraße bis zum Autobahn-Zubringer, davor nach rechts auf einen Sandweg abbiegen. Zunächst unter der Autobahn hindurch, dann über eine Brücke hinüber nach Eckenheim. Ab jetzt aufpassen, denn der Hölderlin-Pfad wird teilweise wirklich zu einem Pfad und windet sich am Rande von Eckenheim entlang. Hier muss man auf die Zeichen mit dem Kopf des Dichters achten. Man bedenke, dass Hölderlins Wanderung ein durchaus pikantes Ziel hatte und er deshalb wohl abseits von Wegen und mit wechselnden Routen unterwegs war. Ab der Gaststätte „Jahnvolk“ teilt sich der Hölderlin-Pfad den Weg mit der Radroute in die Frankfurter Innenstadt. Es ist einfacher, dieser Radroute bis zum Holzhauspark zu

folgen. Hier allerdings müssen Hölderlin-Verehrer nach links abbiegen und bis zum Oeder Weg fahren, denn dort lag der Sommersitz der Familie Gontard, Hölderlins Ziel nahe der heutigen Adlerflychtstraße. Bis hierher sind es etwa 20 km. Die konnte Hölderlin sicher

an einem Tag zurücklegen, musste jedoch vermutlich noch am selben Tag aus bereits genannten Gründen wieder zurück.

Nebenbei: Hölderlins 250. Geburtstag wird in diesem Jahr in Bad Homburg gebührend gefeiert werden. Günther Gräning

Liebe ADFC-Mitglieder im Hochtaunuskreis !

Wenn alles geklappt hat, liegen dieser Nummer von „Frankfurt aktuell“ zwei Exemplare des neuen Tourenprogramms 2020/2021 bei. Niemand, der am Radfahren Interesse hat, wird die Hefte unbesehen beiseite legen. Dennoch sei auf das Folgende hingewiesen:

Am Tourenprogramm haben viele Helfer mitgewirkt ...

- zunächst die Tourenleiter, die ihre Touren geplant, ausprobiert und beschrieben haben;
- dann die Redakteure, die die Texte eingegeben und geprüft haben;
- dann die Aktiven, die die Anzeigen akquiriert haben;
- dann die Inserenten, die ihre Anzeigen geliefert haben;
- dann die Gestalter der Druckvorlage;
- dann die Druckerei, die pünktlich wie immer geliefert hat;
- dann die Austräger, die das Heft unter die Leute gebracht haben.
- Und das alles, was die ADFCler angeht, ehrenamtlich. Ihnen (und natürlich den Inserenten) ist es zu verdanken, wenn der ADFC dabei eine „schwarze Null“ erzielt hat.

Wir hoffen, mit dem Heft auch denjenigen ein paar nützliche Informationen zu bieten, die nicht an Radtouren teilnehmen. Es wäre daher sehr nett, wenn eins der beiden Hefte weitergegeben würde – gerne auch an Leute, die noch nicht dem ADFC angehören.

Auf eine schöne Radsaison 2020/2021!

Günther Gräning



Luxemburg: Unter der Adolphebrücke, einer Steinbogenbrücke aus dem frühen 20. Jahrhundert, wurde einfach eine zweite Brückenebene aufgehängt. Hier unten gibt es zwei Fahrspuren für Fahrräder und eine Spur für Fußgänger. Oben fahren Autos und die Straßenbahn. So hat man zwischen den Stadtteilen eine schnelle, kreuzungsfreie und wetterunabhängige Verbindung für den Radverkehr geschaffen. **Thomas Fuchs**

£ 100.000 Verfahrenskosten

London: Ein Radfahrer passierte eine für ihn Grün zeigende Ampel. In diesem Augenblick trat eine Frau auf die Straße, den Blick fest auf ihr Smartphone gerichtet. Der Radfahrer stieß einen Warningschrei aus, womit er allerdings einen Zusammenprall nicht mehr verhindern konnte. Nach dem Unfall waren beide Teilnehmer kurzzeitig bewusstlos, die unaufmerksame Dame hatte darüber hinaus ein paar leichte Kratzer abbekommen, die jedoch nicht von ihrer „attraktiven Erscheinung ablenken“, wie das Londoner Gericht feststellte. Dem Radfahrer wurde attestiert, ein ruhiger und verantwortlicher Verkehrsteilnehmer zu sein, der mit moderater Geschwindigkeit unterwegs war.

Im Juni des vergangenen Jahres kam es zu einem überraschenden Urteil in diesem Fall. Die Richterin gab beiden Unfallgegnern zu gleichen Teilen die Schuld. Ein Radfahrer

müsse immer darauf vorbereitet sein, dass vor ihm überraschend ein Fußgänger auf die Fahrbahn tritt, meinte sie. Der Dame wurden 4,161.79 Pfund Schadenersatzansprüche zugestanden. Dem Radfahrer, der es versäumt hatte, seinerseits Ansprüche auf Schadenersatz anzumelden, wurden die Kosten des Verfahrens aufgebürdet – rund 100.000 Englische Pfund.

Jenseits aller Empörung in der britischen Fahrrad-Szene über den Schuldspruch zeigt dieser Fall Eigenheiten der englischen Rechtsprechung. Hätte der Radfahrer ebenfalls Schadenersatzansprüche gestellt, wären ihm die Verfahrenskosten erspart geblieben. Hätte er eine Versicherung gehabt, wären seine Kosten ebenfalls limitiert gewesen. Den Bankrott des Mannes versucht nun eine Crowdfunding-Kampagne zu verhindern. (ps)

Quellen: Guardian / Independent, Juni 2019



Und jetzt China wieder ...

Peking: Erster Radweg erweist sich als erfolgreich. Dieser Radweg wurde Ende Mai für den Verkehr freigegeben. Seit dem befahren durchschnittlich 4.975 RadfahrerInnen pro Tag die Strecke (an einem Tag wurden gar 19.000 gezählt), die meisten davon sind Pendler. Insgesamt 79 verschiedene Verkehrszeichen und 59 Überwachungsanlagen sind entlang der Strecke installiert. Darüber hinaus gibt es noch 45 Lautsprecher, die Passanten und Elektrofahräder ständig daran erinnern, nicht auf den Weg zu gehen. Auf dem 6,5 Kilometer langen Radweg gibt es acht Ein- und Ausfahrten. Die Pekinger Verkehrskommission will mit diesem Projekt mehr Menschen zu einer umweltfreundlichen Fahrt ermutigen.

Quelle: Radio China International (CRI)

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, Peter Sauer (ps), Birte Schuch, Torsten Willner; ADFC Main-Taunus: Gabriele Wittendorfer; 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:** 4.600

Redaktionsschluss für die März/April-Ausgabe: 14. Februar 2020

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillingsgasse 8-14
(Anzeige Seite 21)
www.fahrrad-boettgen.de

E BIKE Advanced Technologies GmbH
Stephanstraße 5,
<https://ebike-int.com/>

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 19)
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 32)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 12)
www.mainvelo.de

Montimare
Hanauer Landstraße 11-13
www.montimare.de

Per Pedale
Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 6)
www.perpedale.de

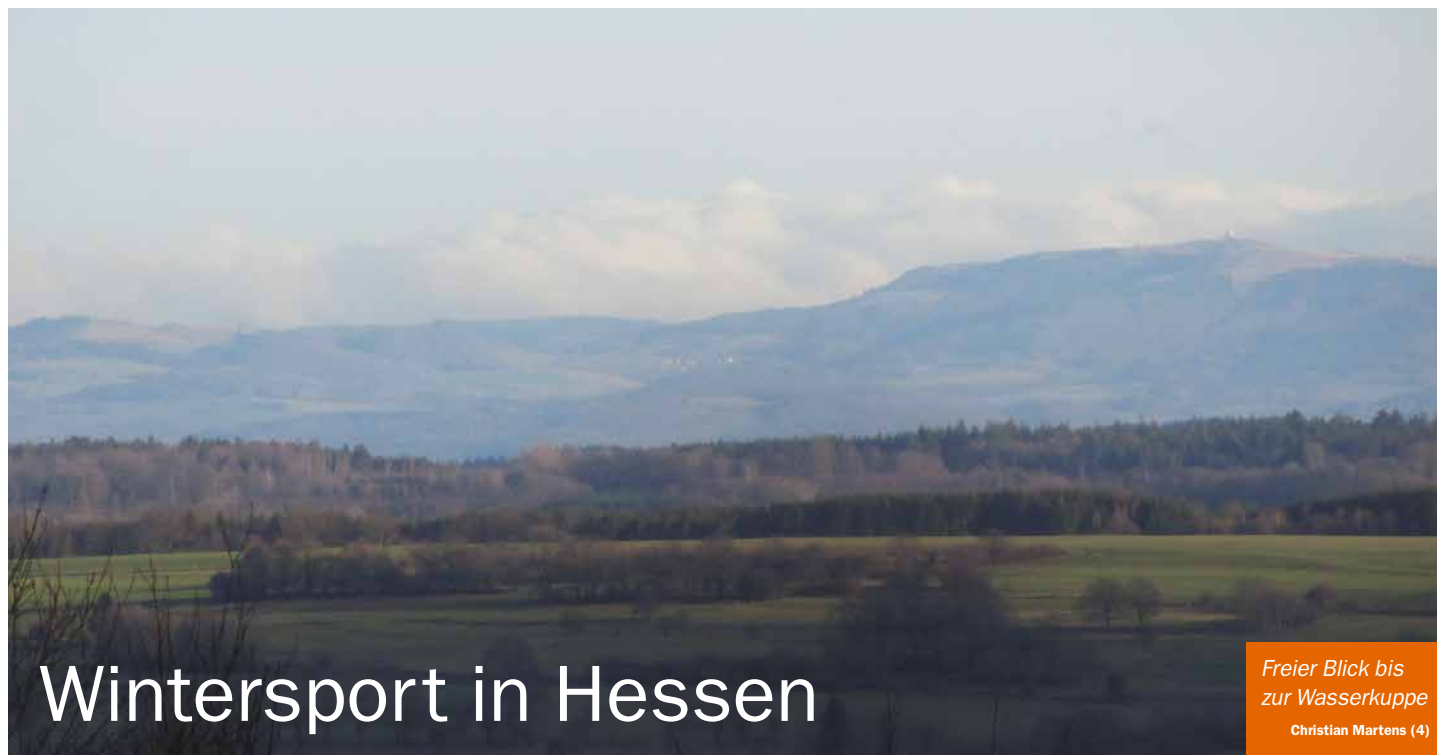
Radschlag
Hallgartenstraße 56
www.radschlag.de

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

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

Fahrradhaus Wagner
Woogstraße 21
(Anzeige Seite 21)
www.fahrradwagner.de

Fahrradhaus XXL
Hugo-Junkers-Straße 3
www.fahrrad-xxl.de



Wintersport in Hessen

Freier Blick bis
zur Wasserkuppe

Christian Martens (4)

Die medialen Spekulationen zum Thema „Weiße Weihnachten“ wollen 2019 gar nicht so recht aufkommen, haben die Meteorologen doch recht frühzeitig alle Hoffnung darauf zunichte gemacht. Am Samstag vor dem 4. Advent klettern die Temperaturen denn auch fast wieder in den zweistelligen Bereich, Sonnenschein kommt als Sahnehäubchen noch obendrauf. Zum Rodeln oder Loipen taugt das nicht, aber zumindest für den Monat Dezember sind das zum Radeln doch optimale Bedingungen – Wintersport der anderen Art oder, in Zeiten des Klimawandels, Wintersport der Zukunft. Da braucht es nur noch ein schönes Ziel. Auch das

ist schnell gefunden, Schlitz soll es sein, wirbt doch der dortige Weihnachtsmarkt seit knapp 30 Jahren mit der größten Kerze der Welt. Die will ich mir endlich einmal live anschauen. Also geht es los und der Vulkanradweg inklusive Verlängerung ins Schlitzer Land wird als Weihnachtsspeckprophylaxe unter die Räder genommen. Unterwegs überraschen mich die vielen Ausblicke in die schöne raue Vogelsberglandschaft, die im Sommer aufgrund des Buschwerks nicht möglich sind. Herbstein erstrahlt im Gegenlicht, die Wasserkuppe zeigt sich in der Ferne. Mit dem letzten Tageslicht erreiche ich mein Ziel, bewundere die angestrahlte Kerze

mit 42 Metern Höhe bei Glühwein und musikalischer Untermauerung, um mich dann – noch fahrtauglich – zurück zum nächsten Bahnhof Bad Salzschlirf aufzumachen. Hier findet meine weihnachtsselige Stimmung ein abruptes Ende, verweigert die Bahn doch tatsächlich wegen Überfüllung die Mitnahme meines Rades. Eine Stunde später – vorsichtshalber und rückblickend berechtigterweise bin ich zum Lauterbacher Bahnhof weitergeradelt – steigen aus dem auch jetzt wieder überfüllten Zug so viele Leute aus, dass meiner Heimreise nach Bad Vilbel nichts mehr im Wege steht.

Christian Martens



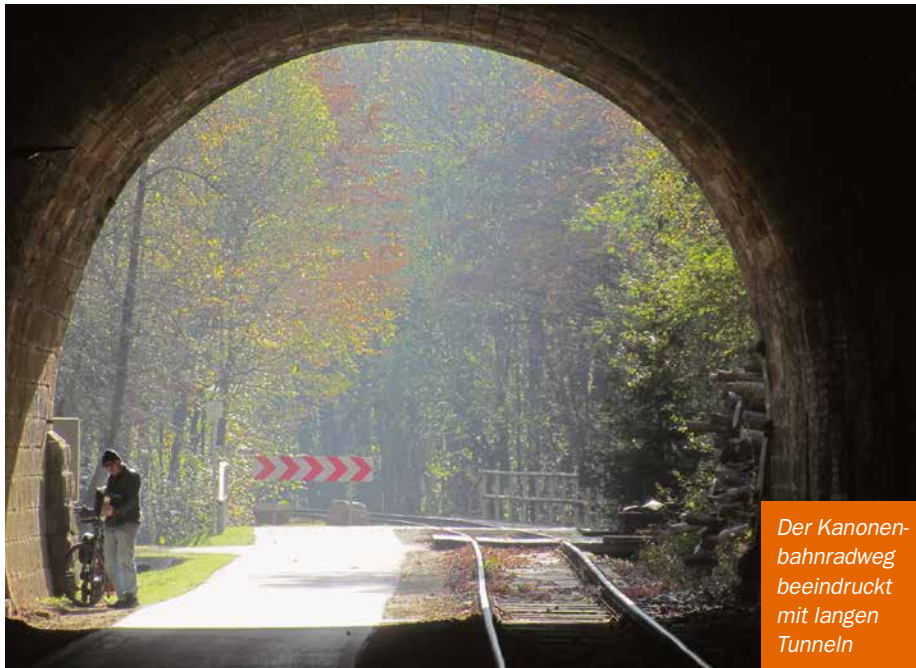
Vulkanradweg mit Herbstlaub



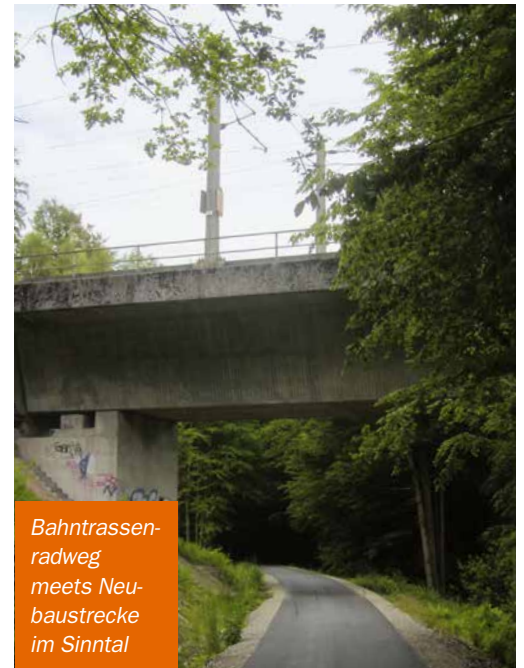
Frühe Dämmerung über Herbstein



Schlitz mit der größten Kerze der Welt



Der Kanonenbahnradweg beeindruckt mit langen Tunneln



Bahntrassenradweg meets Neubaustrecke im Sinnatal

Zuwachs bei den Bahntrassenradwegen

Rhönexpress-Bahnradweg und Kanonenbahn: Genuss pur, auf frischem Asphalt ohne größere Steigungen

Zunächst einmal wiederhole ich mich: Meine Faszination in Bezug auf Bahntrassenradwege kann denen, die die *Frankfurt aktuell* seit vielen Jahren lesen, nicht verborgen geblieben sein – habe ich sie doch in diesem Magazin bereits mehrfach thematisiert.

Seit 2002 bereitet Achim Bartschek auf seiner Internetseite www.bahntrassenradeln.de sehr akribisch alle Informationen zu diesem Thema auf. Bei genauerer Betrachtung erkennt man, dass die Fertigstellung hochwertiger längerer Radwege auf Bahntrassen seltener wird. Nach der Eröffnung eines Zubringers zur Vennbahn in der Eifel im Mai 2015 gab es diesbezüglich eine vierjährige Pause. Im Jahr 2019 sind dafür gleich zwei neue Wege feierlich eingeweiht worden, beide zwar nicht in Hessen, aber doch direkt angrenzend: zum einen der Rhönexpress-Bahnradweg in der bayerischen Rhön mit rund 26 Kilometern Länge, zum anderen die Kanonenbahn im thüringischen Eichsfeld mit rund 21 Kilometern.

Die Sinnthalbahn in der Rhön wurde 1891 eröffnet. Die Anbindung Bischofsheims von Wildflecken aus ist nicht erfolgt, und so blieb es bei einer Stichstrecke, die sogar durch Kriegsschäden ab

1945 sechs Jahre lang vom restlichen Netz getrennt war. Im Jahr 1988 fuhr der letzte Personenzug, 14 Jahre später der letzte Güterzug. Im Lauf mehrerer Jahre wurde darüber diskutiert, ob die Strecke reaktiviert oder zum Radweg umgebaut werden solle. Im Jahr 2014 wurde gegen den Erhalt als Bahnstrecke entschieden. Erst 2017 wurden die Gleise entfernt und im Anschluss mit dem Bau des Radwegs begonnen.

Die Kanonenbahn, wie der Volksmund sie bezeichnet, hat eine andere Geschichte. Nach dem Krieg 1870/1871 war sie aus militäri-

schen Gründen als Teilstück der Strecke Berlin–Metz gebaut worden. Anfangs eingleisig, wurde sie später um ein zweites Gleis erweitert, das allerdings aufgrund des Versailler Vertrags im Jahr 1920 wieder abgebaut wurde. Seit der Sprengung eines Viadukts im hessischen Frieda bei Eschwege im April 1945 war die Strecke nicht mehr durchgängig befahrbar. Dann teilte der eiserne Vorhang die Bahnlinie. Der Streckenteil in Thüringen wurde zu DDR-Zeiten noch betrieben, aber bald nach der Wiedervereinigung wegen technischer Mängel stillgelegt. Ab 2006 wurde

er als Draisinenstrecke wieder touristisch genutzt. Da die Strecke ursprünglich zweigleisig ausgebaut war, konnte nun parallel dazu der Radweg ergänzt werden.

Während die Strecke in der Rhön im Sinnatalgrund verläuft und damit wenig spektakulär ist, verbindet die Kanonenbahn das Werra- und das Unstruttal miteinander und zeichnet sich durch mehrere Tunnel und Viadukte aus. Dadurch ist der eisenbahnerische Hintergrund des Radwegs nochmals deutlich präsenter. Der Küllbergtunnel mit einer Länge von 1530 Metern hat sich zudem vom Milseburgtunnel in der Rhön den Superlativ „längster Radtunnel in Deutschland“ geschnappt – zumindest in dem Punkt ist es nichts mehr mit „Hessen vorn“.

Beide Radwege kann ich nur wärmstens empfehlen. Es ist einfach Genuss pur, auf frischem Asphalt ohne größere Steigungen dahinzugleiten, auch wenn in beiden Fällen einige Höhenmeter zu bewältigen sind.

Als Ausblick bleibt anzumerken, dass es voraussichtlich leider erneut einige Jahre dauern wird, bis ein weiteres Highlight der Kategorie Bahnradweg eröffnet wird. Daher: Erst mal auf in die hessischen Grenzregionen!

Christian Martens

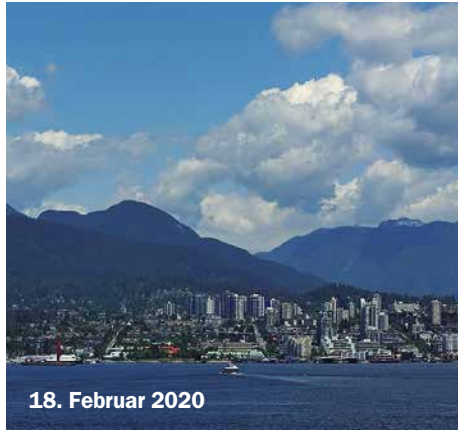


Viadukt in Lengenfeld unterm Stein: Leider den Fahrten mit der Draisine vorbehalten

Christian Martens (3)

Die Winterreisen

Wieder bietet der ADFC Frankfurt die beliebte Radreise-Vortragsreihe in den Wintermonaten an. Die Vorträge finden im Saalbau Bornheim, Arnburger Straße 24, 1. Stock/Raum 1, statt. (U4 / Bus 32 „Höhenstraße“). Der Eintritt ist frei, um eine Spende wird gebeten.



18. Februar 2020



17. März 2020

Dienstag, 21. Januar 2020, 19.30 Uhr

Michael Bunkenburg und Michael Schmidt, ADFC Frankfurt am Main

GPS-Navigation für Fahrradfahrer/-innen; mit kurzer Vorstellung der Navigations-App OsmAnd

Im Auto ist das Navi zum Standard geworden. Aber auch bei Radfahrern und Wanderern werden Navigationsgeräte immer beliebter. Der Vortrag gibt eine Übersicht über die Technik und die GPS-Geräte. Aber auch die Möglichkeiten zur Planung von Touren am PC und im Internet werden behandelt. Auf Grund des großen Interesses



referiert Sigrid Hubert, Mitglied der GPS-Gruppe, über die bekannte Navigations-App OsmAnd. Im Anschluss können Fragen gestellt werden.

Dienstag, 18. Februar 2020, 19.30 Uhr

Uwe Albinus, Bad Vilbel

Radeln auf einer der schönsten Pazifik-Inseln im Westen Kanadas – Vancouver Island

Vancouver Island wird von vielen Besuchern als „komprimiertes Kanada“ angesehen – und ganz falsch ist diese Vorstellung nicht. Die Reise beginnt mit einem leichten „Einradeln“ in Vancouver durch den berühmten Stanley Park. Auf

Vancouver Island führt die Tour über Victoria, die Provinzhauptstadt British Columbias, nach Norden mit einem Abstecher nach Ucluelet und Tofino an der Westküste von Vancouver Island. Zurück nach Vancouver geht es über die Sunshine Coast.

Dienstag, 17. März 2020, 19.30 Uhr

Paul Tiedemann, ADFC Frankfurt am Main

Grenzerfahrung

Ich berichte von einer Radtour rund um Deutschland, die ich vom 23. Mai bis zum 3. August 2016 unternommen habe. Die Tour sollte gleichsam wie ein Passageritus den Übergang von meiner aktiven Berufstätigkeit in den Ruhestand

markieren. Der Bericht beruht im Wesentlichen auf den Tagebuchnotizen, die ich während der Reise geschrieben habe.

Ich bin hart entlang der Staatsgrenze gefahren und habe mich immer wieder mit der Frage beschäftigt, warum die Grenze gerade hier verläuft und nicht anderswo. Das habe ich dann im Internet recherchiert.

In meinem Tagebuch habe ich auch einige Gedanken aufgeschrieben, die mir während der Fahrt gekommen sind. Manche davon haben etwas mit meinem Leben zu tun, andere mit den Weltläufen; manche regen die Zuhörerinnen und Zuhörer vielleicht zu eigenem Nachdenken an, andere sind schlicht etwas verrückt. Alle sind sie aber authentisch.

■ Weitere Informationen unter www.adfc-frankfurt.de/winterreisen

TEISER & HÜTER GMBH

MY SPALATO

Kroatiens traumhafte Inselwelt mit der Yacht und dem Fahrrad erleben

23.05. – 30.05.20
12.09. – 19.09.20*

Unser Top-Preis für Sie!
ab € 1499,- p.P.
Außenkabine, Hauptdeck

LEISTUNGEN:

- Flug mit renommierter Fluggesellschaft von Frankfurt nach Split und zurück
- Alle Transfers vor Ort
- 7x Übernachtung an Bord der Motoryacht SPALATO in der gebuchten Kabinenkategorie
- 7x Frühstück
- 6x Mittagessen
- 3x Abendessen
- Stilles Wasser an Bord ohne Begrenzung
- Bettwäsche und Handtücher
- Hochwertige Fahrräder/E-Bikes (gegen Aufpreis) für alle geplanten Touren mit Fahrradhelm, Trinkflaschen-Halterung, Ladestation, Ersatzschläuchen, usw.
- **Geplante Radtouren:** Insel Brač, Insel Hvar, Insel Vis, Insel Mljet, Insel Korčula, Halbinsel Peljesac, Makarska zu Biokovo (fakultativ)
- **Ausflugsprogramm:** Besichtigung des Diokletianpalasts in Split
- Inkludierte Eintritte: Nationalparkgebühren Insel Mljet
- Fachkundiger, örtlicher reisewelt Fahrrad-Guide

Aufpreis: E-Bike € 95,- p. P. · Saisonzuschlag: ** € 100,- p. P.
Zusatzkosten p. P. (vor Ort zu zahlen): Hafentaxe € 40,- / Kurtaxe ca. € 1,- pro Tag

Gute Gründe für diese Reise

- ✓ **Perfekte Kombination aus Erlebnis und Erholung**
- ✓ **Wunderschöne Orte zu Schiff, zu Rad und zu Fuß erleben**
- ✓ **Abwechslungsreiche Ausflüge / Radtouren inkl.**
- ✓ **Baden in traumhaften Buchten**
- ✓ **Seit 30 Jahren sind wir der Kroatien-Spezialist in der Region**

* Kabinenkategorien, Teilnehmerpreise in € pro Person

Kat.	Kabinentyp	ab Preis
HD	Außenkabine, Hauptdeck	1499,-
MD	Außenkabine, Mitteldeck	1649,-
OD	Außenkabine, Oberdeck	1739,-
AE	Außenkabine, Hauptdeck, zur Einzelbelegung	1994,-

Telefon 06655 9609-0
 Fuldaer Straße 2 | 36119 Neuhof | www.reisewelt-neuhof.de



Sachen aus Draht

Was ein Erfinder aus einer Fahrradspitze machen kann

Walter Günther ist Erfinder. Der Frankfurter Schlossermeister, im Nordend ansässig, erfindet Korkenzieher, Feuerzeuge oder Kartoffelkocher, meist in anachronistischer Technik. Jetzt hat sich der Erfinder der Fahrradspitze gewidmet.

Als Rohmaterial gehört dieses Stück Metall sowieso zur Grundausstattung der Erfinderwerkstatt. Haken, Ösen, ja sogar Federn lassen sich daraus je nach Bedarf herstellen. Im Rahmen eines Projekts, bei dem der Erfinder häufig mit einer großen Zahl an Zetteln konfrontiert wurde, wuchs vor dem geistigen Auge des Mannes eine Büroklammer. Eine große Büroklammer, eine, mit der man enorm viele Zettel zusammenheften kann. Da lag es nahe, statt mit dünnem Draht erste Versuche mit einer Fahrradspitze auszuführen. Das Ergebnis war dann eine Büroklammer von etwa 6 cm Länge, 2 cm Breite und einer Spannkraft von fast 7 mm.

Die Klammer erwies sich als Hingucker, und sie hatte einen praktischen Wert. Es entstand also ein neues Projekt im Erfinderkeller. Und da der Erfinder nicht nur erfindet, sondern im



Fotos © Matthias Wenger Fotografie

Hauptberuf als Fachkraft für Berufsförderung in einer Werkstatt für behinderte Menschen arbeitet, wurde die Klammer dort gleich in großer Stückzahl hergestellt.

Der nahezu überall herumliegende Rohstoff Fahrradspitze stand problemlos zur Verfügung, weitere Produktideen folgten alsbald. Vom Schraubkarabiner, bei dem alle Teile einer Spitze Verwendung finden, über Schlüsselringe bis hin zu kleinen Ketten. Upcycling heißt es neudeutsch, wenn aus alten Fahrradspitzen

neue Produkte werden. Und ein weiterer Umweltaspekt wäre noch zu erwähnen: Bis auf eventuelle Beleuchtung wird für all diese Arbeiten kein Strom benötigt.

Gleichzeitig entstand der an dem Frankfurter Stadtteil sich orientierende Name des Projektes (natürlich nicht ohne einen gewissen Hauch von Retro): „Fechenheimer Drahtwaren“.

Die Einrichtung, in der Walter Günther arbeitet, bietet inzwischen Handwerkskurse an, vermittelt werden Grundkenntnisse der Metallverarbeitung. Die Kurse firmieren passenderweise unter dem Titel „Sachen aus Draht“.

Im Internet ist der Erfinder unter www.die-mechanische-bratwurst.de präsent. Hier stellt er auch sein absolut sehenswertes Buch vor. Technisch anspruchsvolle, aber meist skurrile Erfindungen werden darin mit Zeichnungen und wunderbaren Fotos (von Matthias Wenger) präsentiert. Ein Klick dorthin lohnt in jedem Fall. Das Buch und die „Fechenheimer Drahtwaren“ eignen sich vorzüglich dazu, velomobilen Freunden eine Überraschung zu bereiten. Das nächste Weihnachtsfest kommt schneller, als ihr denkt.

Peter Sauer



Diebstahlprävention, minimalistisch

Christian Martens (2)



Aktivurlaub mit dem Rad

Rückenwind 
Erlebnisreisen mit dem Rad

**Ihr Radurlaub
in guten Händen**

Rückenwind Reisen GmbH
Am Patentbusch 14
26125 Oldenburg
Tel. 0049 (0) 441 485 97 0
Fax 0049 (0) 441 485 97 22
info@rueckenwind.de

www.rueckenwind.de



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

