

FRANKFURT *aktuell*

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



Beispielprojekt Oeder Weg

Stadtteilzentren zum Flanieren – zu Fuß und per Rad!



Wir wissen nicht, wie viele Radfahrerinnen oder Radfahrer hier schon verzweifelt umgekehrt sind, weil die Ampel partout nicht auf Grün wechseln wollte. Wer aber jetzt die vielbefahrene Offenbacher Straße in der Nähe des Neu-Isenburger Waldfriedhofes per Pedale queren will, gelangt dank der Initiative des ADFC Dreieich leicht hinüber, um dort geradeaus weiter nach Götzenhain, Offenthal oder Urberach zu fahren.

Peter Sauer



Hessen Mobil stellt Radverkehr in den Fokus

Dort, wo das Land Hessen für den Radverkehr zuständig ist, gibt es – freundlich formuliert – noch eine Menge Luft nach oben. Darauf hat der ADFC in den vergangenen Jahren immer wieder hingewiesen und auch angemahnt, dass die erforderlichen personellen Kapazitäten für die Planung von Radwegen an Landesstraßen dringend geschaffen werden müssen. Nun ist hier Bewegung in die Sache gekommen.

Bereits Ende 2018 hatte Hessens Straßenbaubehörde eine eigene „Steuerungsgruppe Radverkehr“ gebildet, die vor allem den Radwegebau an Landesstraßen voranbringen sollte. Durch die mit dem Jahreswechsel 2020/2021 veränderte Zuständigkeit für die Bundesautobahnen – sie liegt für alle Länder nun zentral beim Bund – entstand für Hessen Mobil der Anlass zu einer grundlegenden Strukturreform. Im Zuge dieser Umstrukturierung ist zum Januar 2021 eine eigene Abteilung „Mobilität und Radverkehr“ eingerichtet worden. Sie verfügt über beträchtliche personelle Ressourcen – oder wird dies zumindest in naher Zukunft tun.

Eine zum Jahreswechsel veröffentlichte Pressemitteilung kündigt an, dass bei Hessen Mobil künftig der „Radverkehr im Fokus“ steht: „Mit der Abteilung will Hessen Mobil das Radwegennetz zwischen den Städten weiter ausbauen und verbessern. Den Bürgerinnen und Bürgern soll es damit leichter gemacht werden, auf das Fahrrad umzusteigen“, heißt es in der Pressemitteilung.

Was das für die Radfahrer:innen in der Rhein-Main-Region, aber auch in ganz Hessen konkret bedeutet, interessiert uns natürlich. Die Redaktion von Frankfurt aktuell und der ADFC Hessen haben bereits um einen Interviewtermin mit dem designierten Leiter der Abteilung „Mobilität und Radverkehr“ bei Hessen Mobil gebeten. Wir gehen davon aus, dass wir dann in FFA 2021_2 Genaueres berichten können.

Torsten Willner

Räume gesucht

Die Zukunft der Fahrradwerkstatt ist gefährdet



Die Technik AG des ADFC Frankfurt existiert seit Sommer 1991(!!!!). Am Beginn stand der Aufbau einer Fahrradselbsthilfswerkstatt. Anfangs schraubten wir in einem privaten Keller, dann waren wir für zwei Jahre in der Waldorfschule in Eckenheim zu Gast. Seit Herbst 1994 sind wir im Rahmen einer Kooperationsveranstaltung im Kirchenkeller der St. Nicolai-Gemeinde am Zoo beheimatet.

Ab Frühjahr 2021 sind für etwa zwei Jahre umfangreiche Baumaßnahmen auf dem Gemeindegelände geplant. In dieser Zeit müssen wir unsere Werkstatt schließen und alle Materialien auslagern. Die neuen Gemeinderäume werden kleiner sein, daher wird auch der Kirchenkeller von der Gemeinde genutzt werden. Ob nach Abschluss der Bauarbeiten noch Platz für die Fahrradwerkstatt sein wird, steht aktuell noch nicht fest, ist aber leider sehr unwahrscheinlich.

Wir möchten gerne weiterhin unsere Fahrradreparaturkurse anbieten und suchen daher ab sofort ein neues Zuhause für die Fahrradwerkstatt. Wer kann uns helfen?

Die neuen Räumlichkeiten sollten möglichst samstags nutzbar sein. Unsere Termine finden bislang samstags alle zwei Wochen statt. Bei Bedarf können wir unser Werkstattkonzept in gewissem Umfang auf die neuen Räume abstimmen. Eine Kostenbeteiligung ist möglich. **Kontakt über: technik@adfc-frankfurt.de** Ralf Paul

Editorial

Eigentlich fängt das Jahr doch gar nicht so schlecht an für uns radverkehrspolitisch Engagierte. In Berlin hat das Oberverwaltungsgericht die Klage eines AfD-Abgeordneten abgewiesen, der die Aufhebung der neuen Pop-up-Radwege erreichen wollte. Die Vorinstanz sah das noch anders, doch jetzt dürfen die provisorischen Radwege bleiben.

In Hamburg will die Bezirksamtsleiterin des Stadtteils Altona die Hauptverkehrsachsen verengen, um mehr Platz zu schaffen. „Die Voraussetzung ist ein neuer Mobilitätsmix mit deutlich weniger Autoverkehr, Protected Bike Lanes, separaten Busspuren und viel Platz für Fußgänger*innen.“ wird die Leiterin in der taz Hamburg zitiert. „Das alles wird dem Autoverkehr Raum wegnehmen“. Weiter südlich, in der bayerischen Metropole München, will man die über die

Wintermonate entfernten Pop-up-Bikelanes im April wieder auferstehen lassen, einige davon sogar als feste Radspuren.

Und nun zu Frankfurt. Bei uns wurde, direkt vor dem Jahreswechsel, auf einem Abschnitt des vielbefahrenen Cityrings eine richtige Fahrradspur eingerichtet, mit roter Farbe, Pollern und reichlich Markierungen – auch hier zulasten einer Autospur. Alles in allem also ein recht spektakulärer Jahresbeginn. Das ist die eine Seite.

Doch nun zur anderen Seite. Ein Leser weist uns darauf hin (Seite 13), dass er im Westen der Stadt täglich mit Wurzelaufbrüchen, Bordsteinkanten, Verschmutzungen oder untauglichen Ampelschaltungen zu kämpfen habe. Einen Fortschritt in Sachen Radverkehr will er partout nicht sehen. Das erscheint mir, aller Fortschritte im „Großen“ zum Trotz, nachvollziehbar, hakt es

doch im „Kleinen“ an vielen Ecken und Enden, an Umlaufsperrern, Schlaglöchern oder unsinnigen Umleitungen. Das ist übrigens im Osten der Stadt nicht anders als im Westen oder gar im Stadtwald (Seite 6). Und trotzdem sehe ich, dass noch nie so viel für den Radverkehr getan wurde wie in den letzten Jahren. Und, eigentlich noch überwältigender, dass noch nie so viele Menschen in Frankfurt Rad gefahren sind wie jetzt – wenigstens so weit ich mich zurückerinnern kann. Und das sind nun auch schon einige Jahrzehnte.

Blieben wir dran, gehen wir den Ämtern auf die Nerven, melden wir jeden Wurzelaufbruch, jede Verunreinigung, jede Problemstelle. Wenn nicht wir, wer dann?

In diesem Sinne wünsche ich euch einen guten Start in dieses neue Fahrradjahr.

Peter für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e. V.

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

www.adfc-frankfurt.de
twitter.com/adfc_ffm
facebook.com/adfc.ffm
instagram.com/adfc.ffm

Öffnungszeiten Geschäftsstelle:

Coronabedingt ist bis auf weiteres geschlossen. Informationen unter www.adfc-frankfurt.de

Vorstand

Ansgar Hegerfeld
Sigrid Hubert
Rainer Hübner
Dr. Susanne Neumann
Denis Reith
Klaus Schmidt-Montfort
Svea Birte Schuch
Alexander Schulz
Schatzmeister: Helmut Lingat
vorstand@adfc-frankfurt.de

Kontoverbindung

Frankfurter Volksbank
IBAN:
DE69 5019 0000 0077 1119 48
BIC (SWIFT-CODE): FVBDFE33

Arbeitsgruppen / Themen

AG Aktionen: Claudia Nora Fischer
aktionen@adfc-frankfurt.de

AG Fotografie: Jörg Hofmann
foto@adfc-frankfurt.de

AG Geschäftsstelle: Anne Wehr
infoladen@adfc-frankfurt.de

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

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

AG Radler-Fest: Karin Soldan
radler-fest@adfc-frankfurt.de

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

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

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

bike-night: Denis Reith
bike-night@adfc-frankfurt.de

Team Touren: Thomas Koch
touren@adfc-frankfurt.de

Radreisen: Elke Bauer
radreisen@adfc-frankfurt.de

Medien:

Facebook: Denis Reith
Twitter: Dr. Susanne Neumann
Instagram: Simone Markl
Internet: Eckehard Wolf
www@adfc-frankfurt.de

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

Anzeigen/Werbung in Medien:
werbung@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen

Nord: Sigrid Hubert

Nordwest: Stephan Nickel

West: Klaus Konrad

Süd: Erich Lücker

Beauftragte

Fahrgastbeirat: Jürgen Johann

Firmen-Events: Wehrhart Otto

GrünGürtel: Ernesto Fromme

Senioren: Margret Wiener

Goethe-Uni: Lars Nattermann

Kontakte

Elke Bauer e.bauer@web.de

Claudia Nora Fischer
claudia.fischer@adfc-frankfurt.de

Ernesto Fromme
ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

Jörg Hofmann ☎ 069/53 12 79
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de

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

Rainer Hübner
rainer.huebner@adfc-frankfurt.de

Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de

Thomas Koch ☎ 069/90 54 79 90
thomas.koch@adfc-frankfurt.de

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

Helmut Lingat ☎ 069/37 00 23 02
helmut.lingat@adfc-frankfurt.de

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

Simone Markl

simone.markl@adfc-frankfurt.de

Lars Nattermann

lars.nattermann@adfc-frankfurt.de

Dr. Susanne Neumann

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

Stephan Nickel

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

Wehrhart Otto

☎ 069/95 05 61 29
wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de

Ralf Paul

☎ 069/49 40 92 8

Wolfgang Preisung

☎ 061 92/9 517 617
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de

Denis Reith

denis.reith@adfc-frankfurt.de

Peter Sauer

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

Klaus Schmidt-Montfort

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

Svea Birte Schuch

☎ 069/58 90 190
birte.schuch@adfc-frankfurt.de

Alexander Schulz

☎ 0176 496 85 859
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de

Karin Soldan

ksoldan@gmx.de

Anne Wehr

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

Dieter Werner

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

Margret Wiener

margret.wiener@live.de

Eckehard Wolf

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



Weihnachtsüberraschung an der Hochstraße!

Donnerwetter, da war die Stadt aber schnell! Beim ADFC wussten wir schon seit einiger Zeit von Absichten und Planungen. Die Umsetzung kam dann aber im vergangenen Dezember überraschend und ging mit einem Tempo voran, das in Frankfurt sonst nur gilt, wenn Fraport eine Landebahn oder ein Terminal bauen lässt: es gibt jetzt einen neuen, streckenweise sogar geschützten, auffällig rot markierten Radstreifen auf der Hochstraße zwischen Opernplatz und Eschenheimer Tor! Wie leider zu erwarten war, hatten einige Autofahrer:innen den breiten Radstreifen gleich als Einladung zum Falschparken missverstanden. Das ASE (Amt für Straßenbau und Erschließung) rüstete daher kurzfristig mit Flexi-Pollern nach, um dies zukünftig zu unterbinden.

Die Hochstraße ist bekanntlich Bestandteil des Cityrings, jenes inneren Einbahnstraßen-Halbkreises, auf dem der Autoverkehr im Uhrzeigersinn um die City herum geführt wird (der äußere Ring in Gegenrichtung ist der Anlagenring). Auf dem Cityring gibt es bislang absolut keine (in Zahlen: Null) Radverkehrs-Infrastruktur – außer eben jetzt an der Hochstraße. Dafür gibt es jede Menge Auto-Fahrspuren, von denen

ohne weiteres eine zugunsten eines Radstreifens umgewidmet werden kann.

Wir äußern daher an dieser Stelle die freudige Erwartung, dass wir im neuen Jahr eine frohe

Botschaft verkünden dürfen: der neue Radstreifen an der Hochstraße macht den Anfang zu einer kompletten Radverkehrs-führung am Cityring!
Bertram Giebeler



Sperrfläche gegen Türöffnung und Parkstände links daneben: so kann man auch einen Radstreifen schützen, wie hier abschnittsweise an der Hochstraße



Das erwies sich leider als zwingend nötig: flexible (Feuerwehr-verträgliche) Abpollerung des Radstreifens an der Hochstraße

Peter Sauer (3)

Radwegweiser jetzt auch im Bahnhofsviertel, Dornbusch und Goldstein

Die grün-weißen Radwegweiser stehen nun auch im Dornbusch, im Bahnhofsviertel und in Goldstein. Nach einer kurzen Weihnachtspause geht es unter anderem in der Altstadt weiter, so die Ansage von ASE-Leiterin Michaela Kraft. Nach Abschluss der Beschilderung im gesamten Stadtgebiet werden rund 6400 Schilder an circa 3400 Standorten installiert sein. Viel davon ist schon geschafft. Ob es noch in der Legislatur dieses Magistrats komplettiert werden kann, werden wir sehen.
Bertram Giebeler



Stadt Frankfurt

So sieht es jetzt aus (linkes Bild, derzeitige Straße), so ähnlich soll es in Zukunft aussehen (rechtes Bild, straßenbegleitender Radweg Harheim)

Stadt Frankfurt



Aufatmen in Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach:

Endlich Baurecht für neuen Geh- und Radweg!

Erfreuliche Post vom Regierungspräsidium Darmstadt (RP): Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau des Geh- und Radweges zwischen den Stadtteilen Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach ist eingetroffen. Damit besteht Baurecht und Planungssicherheit für die Stadt Frankfurt am Main.

Das sind hervorragende Nachrichten...“, freut sich Verkehrsdezernent Klaus Oesterling. Nach nunmehr 40 (in Worten: vierzig!) Jahren Diskussion darüber, unter einem halben Dutzend jeweils zuständiger Planungs- und Verkehrsdezernenten, ist die Beschluss-, Haushalts- und Rechtslage jetzt soweit klar, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit im Oktober 2021 die

Bauarbeiten beginnen werden. Früher geht es nicht, Belange des Naturschutzes verhindern dies.

Die Straße (und einzige Verbindung) zwischen Nieder-Eschbach und Nieder-Erlenbach ist eine zum Teil kurvenreiche Landstraße, auf der Tempo 70 gilt - für Radverkehr völlig ungeeignet, in der Hauptkurve lebensgefährlich. Der nun vorgesehene, rund 1,8 Kilometer lange Fuß- und Radweg wird parallel zur Landstraße gebaut. Er hat eine komfortable Breite von drei Metern. Zudem wird zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg eine Entwässerungsmulde mit einer Breite von 1,50 Meter angelegt. Als zusätzliche vorgezogene naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme wurde jetzt schon ein Blühstreifen ange-

legt. Auf der südlichen Seite des Geh- und Radweges ist zur Angleichung an den Bestand ein drei Meter breiter Grünstreifen vorgesehen. In diesem werden insgesamt 104 neue Bäume in regelmäßigem Abstand gepflanzt. Die Erfordernisse der Landwirtschaft haben die städtischen Planer:innen berücksichtigt. So wird die Baumreihe an zwei Stellen auf einer Länge von jeweils 60 Metern unterbrochen, so dass zur Erntezeit Rüben umgeladen werden können.

Die Nieder-Erlenbacher und die Nieder-Eschbacher warten schon sehr gespannt darauf, den neuen Geh- und Radweg endlich nutzen zu können. Die Ortsbeiräte fordern diese Verbindung schon seit Jahrzehnten. 2004 beschloss dann die

Stadtverordnetenversammlung die Vorplanungsvorlage für die gesamte Strecke von Nieder-Eschbach bis Nieder-Erlenbach. Es folgten eine Vielzahl von Querelen aller Art, die wir hier nicht näher kommentieren wollen. Am 1. Oktober 2020 endlich gab es grünes Licht für die Bau- und Finanzierungsvorlage. Der Gesamtinvestitionsbedarf liegt bei rund 2,8 Millionen Euro, davon Förderung vom Land Hessen in Höhe von voraussichtlich 1,5 Millionen Euro. Die Ausschreibung kann jetzt in die Wege geleitet werden. Mit geplantem Baubeginn im Oktober 2021 und vorgesehener Bauzeit von 18 Monaten würden dann im Frühjahr 2023 die ersten Fahrräder dort rollen.

Bertram Giebeler

Frankfurt ist ein Dorf

Frankfurt ist mit rund 75 landwirtschaftlichen Betrieben sicherlich eines der größten Bauerndörfer in Hessen. Während im Gärtnerdorf Oberrad die Zutaten der Grünen Soße wachsen, wird in den nördlichen Dörfern der Stadt, so auch in Berkersheim, mit der Unterbringung von Pferden Geld verdient. Nun informiert uns die Stadt, dass ein Feldweg parallel zur Straße „Am Dachsberg“ frisch asphaltiert sei. Das ist schön und erfreut die Radfahrenden auf ihren Wegen hinaus ins Grüne oder zum Wirtsgarten des „Lemp“ in Berkersheim. Dass dort, in Berkersheim, Pferde weiterhin eine Rolle im dörflichen Leben spielen, kündigt sich dank der Hinterlassenschaften der Reittiere schon früh an. Schade nur, dass der als Pflanzendünger wertvolle Pferdemist ungenutzt vom Regen über den Asphalt geschwemmt wird. Peter Sauer



Peter Sauer



Bilderrätsel: Nur schwer zu entschlüsseln, aber mit ausreichend Ortskenntnis wird man sich zurechtfinden

Hinkelsteinschneise wegen Bauarbeiten gesperrt

Über die Schwierigkeit, im Stadtwald den Weg zum Flughafen zu finden

Traurig flattert eine Klarsichtfolie an einem Schildermast. „Durchfahrt verboten“ signalisiert das Verkehrszeichen am Mast, und in der Klarsichtfolie im üblichen DIN A4-Format steckt offensichtlich die dazu passende Umleitungsempfehlung (Abb. 1). Der Radfahrer, der an der Unterschweinstiege, direkt am großen Airport-Hotel, in Richtung Goldstein fahren will, stoppt, zückt die Lesebrille und staunt. Das Papier in der Folie ist nass geworden, Stockflecken machen sich breit, viele der Linien und Striche sind mehr zu erahnen als zu erkennen, Markierungen mit Leuchtfarbe verwirren den erstaunten Radfahrer. Zum Glück hat man daran gedacht, das Bilderrätsel mit ein wenig Text zu ergänzen. So erfährt der Leser mehr über die Wegführung während der Bauzeit, ob südlich oder nördlich der Bahnstrecke 3520. Aha, denkt der Mann, dem die Nummernfolge von Bahnstrecken nicht geläufig ist, und versucht mit frischem Mut (Lesen bildet!) erneut, sich in dem Gewirr von Linien zurechtzufinden.

Prompt entdeckt er auch die gerade gelesenen Begriffe wieder, ein „Unterschweinstiegschneise“ genauso wie „Hinkelsteinschneise“ und „Eichengrundschnoise“, in einer Schriftgröße, die man sonst nur von der Zutatenliste auf Lebensmittelverpackungen kennt.

Unterdessen sausen unablässig Radfahrende, die sich nicht von dem Durchfahrtsverbot beeindruckt lassen, an dem Leser vorbei. Der aber ist nicht nur gesetzestreu, er befürchtet auch, auf verschlammten Irrwegen zu landen und folgt einer anderen Beschilderung in Richtung Stadt (Abb. 2).

Dank Ortskenntnis (der Radfahrer hat in seiner Jugend am großen Airport-Hotel gearbeitet) findet der Mann die Brücke über die Autobahn und die (komfortabel ausgeführte) Route um das Tunnelportal der neuen S-Bahnstrecke herum, bevor er auf eine weitere Umleitungsempfehlung trifft. Auch hier ein Plan im handlichen A4-Format, hier aber zieht sich nur ein einzelner roter Strich quer über das Papier. Die Bedeutung dieses Striches kann der

Radfahrer jedoch nicht erahnen – das Hinweisschild hängt für ihn schlicht zu hoch (Abb. 3). Also folgt der Mann der Umleitung und fährt auf der alten Flughafenstraße in Richtung Stadion. Unterwegs trifft er auf eine weitere Empfehlung, diesmal in auch für ihn erreichbarer Höhe angebracht. Darauf ist unter

anderem zu lesen, dass die Hinkelsteinschneise wegen Bauarbeiten gesperrt ist (Abb. 4). Moment mal, denkt der Mann, war nicht auf dem anderen Zettel am Airport-Hotel die Hinkelsteinschneise als Teil der Umleitung erwähnt? Kann man also dort entlang fahren oder kann man das nicht? Wo soll man fahren, wenn man zum Flughafen oder von dort in die Stadt will? Das zu erforschen, nimmt sich der Mann für die nächsten Tage vor.

Mit dem Rad zum Flughafen

Unterdessen ist dem E-Mail-Postfach zu entnehmen, dass ADFC-Bundesverband, ADFC Berlin und ADFC Brandenburg fordern, den neuen Berliner Flughafen an das Radwegenetz anzuschließen. Dies sei, wird hervorgehoben, unter anderem in Frankfurt längst der Fall, das dortige Luftverkehrskreuz sei bestens per Fahrrad zu erreichen, der Betreiber Fraport AG gar sei als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ vom ADFC zertifiziert. Alles bestens also – wäre da nicht die Deutsche Bahn.

Der Flughafen ist nicht nur an das Radnetz angeschlossen, sondern auch durch die S-Bahn mit der Stadt verbunden. Nach Inbetriebnahme der neuen Bahnverbindung über „Gateway Gardens“ zum Regionalbahnhof von „FRA“ wird die alte S-Bahn-Trasse nicht mehr benötigt. Die Deutsche Bahn baut diese zurück, entfernt die Gleise und forstet auf der ehemaligen Bahnstrecke fleißig auf. Dass dies mit Unannehmlichkeiten für Menschen, die den Flughafen per Rad



(1) Unterschweinstiegschneise gesperrt, Umleitungsempfehlung kaum lesbar

Peter Sauer (5)



(2) Innenstadt? Frankfurt? Finde den Unterschied!

erreichen wollen, verbunden sein könnte, ist der Bahn klar. Auf ihrer Website informiert sie mit einer Grafik über Umleitungen (Abb. 5), die Radfahrende während der Bauzeit in Kauf nehmen müssen. Und damit fängt das Problem, vor dem der oben beschriebene Radfahrer steht, schon an.

Auf der Grafik der Website zeigen rote Linien die Umleitungsempfehlung. Die von vielen genutzte direkte Verbindung von Goldstein (oder vom Mainuferweg) zum Flughafen taucht dort gar nicht erst auf. Vor Ort, im Wald, finden sich dann die nahezu unleserlichen, vom Regen verwaschenen und vom Wind verknitterten Hinweise, an vielen Stellen leider statt einer vernünftigen Umleitungsbeschilderung. Da liegt es nahe, sich auf der Plattform „Mainziel.de“ über den aktuellen Stand der Radverkehrsführung zu informieren. Doch dort wird eine überholte Version der Verbindung gezeigt – die längst abgerissene Brücke der ehemaligen S-Bahn-Trasse, die als Zickzack-Führung des Radwegs südlich der „Bahnstrecke 3520“ zu erkennen ist, ist dort noch zu sehen (Abb. 6). Die weitere Linienführung mit der weiträumigen Umfahrung der Unterschweinstiege findet sich dann im Wald als nahezu unbefahrbar und von Baufahrzeugen malträtiert vor. Radfahrende ignorieren diese Empfehlung und bleiben auf dem direkten Weg zum Airport-Hotel.

Nun mag man einwenden, dass auch „Mainziel.de“ nicht immer über jede Baustelle informiert sein kann. Allerdings stellt der enttäuschte Radler fest, dass dies für den Autoverkehr durchaus möglich

ist – die Bauarbeiten für den Radstreifen in der Hochstraße waren auf der Plattform ganz aktuell mit einem Warnhinweis aufgeführt.

Vier Wochen nach der Information an die Meldeplattform Radverkehr war im Wald keine Veränderung zu erkennen. Laut Radfahrbüro wurde die Meldung an die zuständige Stelle weitergeleitet, eine Rückmeldung von dort aber unterblieb. Der Radfahrer jedoch traut sich nun, die „Durchfahrt verboten“-Beschilderung zu ignorieren und stellt fest, dass im Wald längst wieder freie Fahrt möglich ist. Geradeaus führt die Unterschweinstiegschneise vom Goldsteiner Friedhof direkt zum Airport-Hotel. Mit Einschränkungen wegen querender Baufahrzeuge mag zu rechnen sein, auch mit verdreckten Abschnitten, aber eigentlich ist der Weg befahrbar (und wird deshalb auch häufig genutzt). Rückfragen dazu beim Projektbüro der Deutschen Bahn wurden leider nicht beantwortet.

Mit Mainziel in die Irre

Bleiben noch die Angaben zur Hinkelsteinschneise, die den Radfahrer verwirren. Ja, die Schneise ist wirklich gesperrt, hier mit einem „Durchgang für Fußgänger verboten“-Schild. Wer das jedoch übersieht, fährt auf der asphaltierten leeren Straße in Richtung Flughafen. Das findet auch „Mainziel.de“ gut und schickt den Radverkehr prompt über die verbotene Strecke.

Es bleibt noch viel zu tun, bis auch an Baustellen der Radverkehr gebührend berücksichtigt wird. Gerade bei einem Großvorhaben wie dem Rückbau der Bahntrasse sollte es aber möglich sein, eine feste, leicht nachvollziehbare (und vor allem lesbare) Umleitung einzurichten, die sich auch auf den Informationsplattformen wiederfindet. Davon sind wir noch weit entfernt, die Einrichtung von Umleitungen ist weiterhin geprägt von Schlampligkeit und Ignoranz, die sich offensichtlich jeglicher Kontrolle entzieht. Und das auf einer Route, die für viele Radfahrende der Weg zu „FRA“ ist, dem weitaus größten Arbeitgeber der Region. Da wollen wir den ADFC-Verbänden Berlin und Brandenburg mit ihrer Forderung nach einer Anbindung von „BER“ an das Radroutennetz mehr Erfolg wünschen.

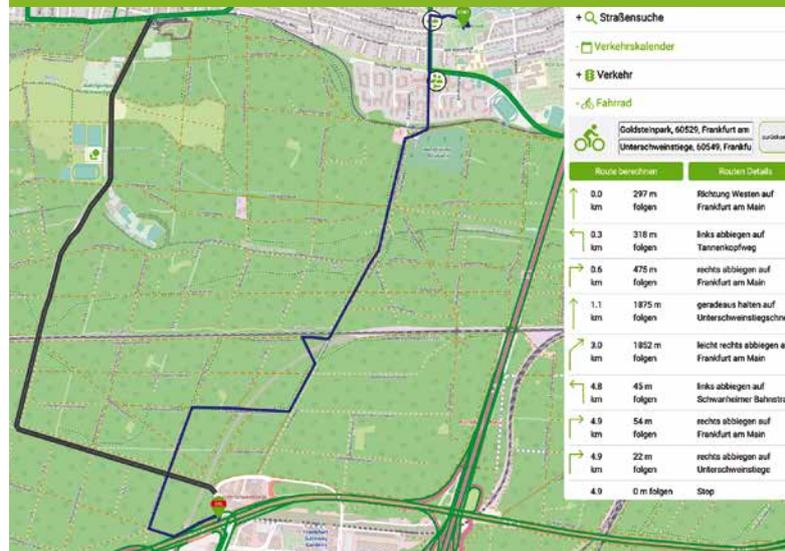
Peter Sauer



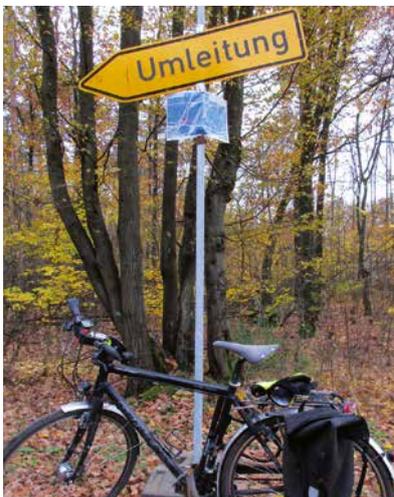
(4) Der Neubau der Flughafen-S-Bahn erfordert eine geänderte Wegeführung. Also wird schnell mal eine Umleitung gebastelt.



(5) Umleitungsempfehlung der Deutschen Bahn: Wo bitte geht's nach Goldstein oder zum Mainradweg? Quelle: www.s-bahn-gatewaygardens.de



(6) Mainziel.de kennt die Unterschweinstiegschneise als Radverbindung (blaue Linie), allerdings in einer veralteten Version Quelle: Mainziel.de



(3) Wer kommt da dran, wer hat das aufgehängt? Umleitung über alte Flughafenstraße

Sie fanden im ADFC zusammen

10 Jahre aktiv im Verein: Margret Wiener und Wolfgang Pischel

Margret wurde im Frühling 2010 Mitglied im ADFC. Als umtriebige Frau und vielseitiges Organisationstalent (schließlich hat sie fünf Kinder großgezogen) wurde sie sofort aktiv, zum Beispiel als Tourenleiterin, Kuchenbäckerin für diverse Events, Liedermacherin für die Weihnachtsfeier und und und.

„Radfahren ist meine Leidenschaft“, sagte sie und wurde so sehr schnell Tourenleiterin. Margret konnte alles leiten, von besonders gemütlichen „Seniorentouren“ (übriges ihre Erfindung) bis zu flotten 4-Sterne-Touren. Insgesamt bot sie im Programmheft 128 Touren an, in ihrem Spitzenjahr waren es 25. Sie hält auch den Teilnehmenden-Rekord mit 63 Mitradelnden. Bei bestem Wetter und mit Unterstützung einiger vor Ort rasch rekrutierten Hilfstourenleiter:innen war dies ein wunderschöner kleiner Ausflug durch den Regionalpark. Ohne Verluste

an Mensch und Material kamen alle wohlbehalten und zufrieden zurück.

Sehr erfolgreich und beliebt war Margrets Kategorie der „Seniorentouren“. So war schnell klar: Margret Wiener wird zur ADFC-Seniorenbeauftragten ernannt. Ja, Margret kann mit Menschen umgehen und zieht sie regelrecht an.

Ganz besonders traf das auf Wolfgang zu: Seit über neun Jahren sind die beiden ein Paar!

Wolfgang Pischel, begeisterter Radfahrer (früher meist Rennrad, jetzt eher Tourenrad – aber immer nur die allerfeinsten Modelle!), fährt auch sehr gerne Auto. Und das kann er, schließlich hat er dies viele Jahre lang beruflich getan. Wolfgang hat zehn Jahre lang höchst zuverlässig unser *Frankfurt aktuell* bei der Druckerei abgeholt und es in den Infoladen und zu den anderen Verteilerstellen gebracht. Die Drucktermine stehen zwar fest, aber sollte es aus redaktionellen Gründen zu einer Verschiebung kommen, muss Wolfgang umdisponieren. Termintreue ist hier wichtig, hängt daran doch eine lange Verteilerkette – alleine über 70 Austragende, die vorab schon informiert wurden. Mit der Verteilung des Tourenprogramms im Frühjahr waren das jeweils zwei volle Tage Arbeit.

Wolfgang kennt sich in Frankfurt und im Rhein-Main-Gebiet aus. Er findet alle Adressen und das, jüngere Leute aufgepasst, ganz ohne Navi! Wolfgang hat seine Urlaube und sonstige privaten Termine um die Abholtermine herum gelegt und es hat immer geklappt! Respekt!

Auch wenn bei anderen Events ein Fahrer für Transporte gesucht wurde, beispielsweise bei der bike-night, war Wolfgang immer bereit zu



Zehn Jahre lang, alle zwei Monate, null Ausfall, mit der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Schweizer Bundesbahn, lieferte Wolfgang Frankfurt aktuell und Tourenprogramm von der Druckerei in den Infoladen und an die weiteren Verteilerstellen.

Bertram Giebeler



Wolfgang und Margret fanden zueinander bei einer ADFC-Tour und waren jahrelang bei uns aktiv, einzeln und gemeinsam

(privat)

helfen. Er organisierte die Autoausleihe, das Ein- und Ausladen und die Rückgabe des Transporters. Es hängt halt immer mehr dran, als die meisten sehen, wissen oder sich auch nur vorstellen können. „Nach 10 Jahren höre ich auf!“ hat Wolfgang frühzeitig angekündigt, so dass die Nachfolge bereits geklärt werden konnte.

Liebe Margret, lieber Wolfgang! Ein ganz herzliches Dankeschön für euren Einsatz über all die Jahre. Wir wünschen euch alles Liebe und Gute für eure weiteren gemeinsamen Pläne.

Im Auftrag des Vorstands: Anne Wehr

Radeln im Winterhalbjahr – Tourenleiter auf neuen Wegen

Auch wenn es kälter wird, Radeln geht immer mit der richtigen Kleidung. Sobald Corona es zulässt plane ich wieder ADFC-Touren mit Online-Anmeldung anzubieten.

Hierfür war ich am 4. Adventswochenende unterwegs, immer auch neue Touren für 2021 im Blick, wie den Radschnellweg von Darmstadt nach Frankfurt am Main.

Über den Gehspitzweiher und den Flughafen Egelsbach ging es zur S-Bahnstation Wixhausen. Dort musste im Oktober 2020 die Einweihungsfeier des neuen Teilstücks des Radschnellweges von Wixhausen nach Erzhäusen wegen Corona leider abgesagt werden.

Der Rückweg erfolgte über den bereits fertig gestellten 4,5 km langen Radschnellweg bis zur S-Bahnstation Egelsbach und danach der aktuellen Wegplanung folgend bis Frankfurt am Main. Diese soll, teilweise mit Straßenkreuzungen und Engpässen versehen, auch durch belebte Innenstadt- und Wohngebiete gehen. Dagegen erhebt sich immer mehr Widerstand. Alternativ vorgeschlagen wird eine direkte Wegführung, großteils entlang der S-Bahntrasse. Ob diese sinnvoller wäre, kann dann jeder beim Mitradeln selbst beurteilen.

Schaut, besonders im Winterhalbjahr, immer auch in unser Online-Tourenprogramm (www.adfc-frankfurt.de/tp). Ab März liegt dann das gedruckte Tourenprogramm 2021 vor.

Thomas Fuchs



Thomas Fuchs

TERMINE

Mi. 20.01.	V	Verkehrs-AG
Di. 26.01.		Vortragsreihe im Winter (siehe Kasten) Fahrradnavigation mit GPS
Mo. 01.02.	VS	Vorstandssitzung
Mi. 03.02.	G	AG Kartographie & GPS
Mo. 08.02.	F	Foto-AG, Video-Treffen
Mi. 17.02.	V	Verkehrs-AG
Mo. 22.02.	VS	Vorstandssitzung
Mo. 01.03.	F	Foto-AG, Video-Treffen
Mi. 03.03.	G	AG Kartographie & GPS
Mo. 15.03.	VS	Vorstandssitzung
Mi. 17.03.	V	Verkehrs-AG
So. 21.03.	MV	Mitgliederversammlung (siehe Kasten)
Die Stadtteil- treffen entfallen bis auf Weiteres	N NW S W	Radlertreff im Norden Stadtteilgruppe Nordwest Radlertreff im Süden Radlertreff im Westen

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE/KONTAKTE

F	19.30	Videokonferenz, Teilnahme-Link über joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de
G	19.00	Videokonferenz, Teilnahme-Link über karten@adfc-frankfurt.de
N		Info: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW		Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion Frankfurt aktuell		Info: Telefon 069-46 59 06 frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
S	19.00	Info: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V	19.30	Videokonferenz
VS	19.00	Videokonferenz
W	19.00	Info: klaus.konrad@adfc-frankfurt.de

Codierungen

Weiterhin **freitags** 15–17 Uhr in der Wilhelm-Epstein-Straße 61, nur nach Terminvereinbarung unter adfc-frankfurt.de/codiertermine. Dieter Werner, Kosten: 13 Euro (8 Euro für ADFC-Mitglieder).

Weitere Codier-Termine unter adfc-hessen.de/codierung

Foto-AG

Die Treffen der Foto-AG finden zurzeit unregelmäßig und auf Zuruf statt, dazu meist als Videokonferenz. Infos: Jörg Hofmann, Tel. 069/531279, joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de

Selbsthilfe-Werkstatt Technik-AG

Die Selbsthilfe-Werkstatt der Technik-AG ist zurzeit in Winterpause.

Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt am Main e.V. ist für Sonntag, 21. März 2021 um 14 Uhr geplant. Die Einladung dazu findet ihr auf Seite 14 in dieser Ausgabe.

WINTERRAD



Noch vor dem großen Rodel-Ansturm auf den Feldberg ist dieser Radsportler bei schönstem Winterwetter auf das Plateau gefahren. Glück gehabt, die Straße war schneefrei!

Peter Sauer

Fahrradnavigation mit GPS,
inkl. Kurzvorstellung komoot

Seit Jahren schon erfreuen sich Navigationsgeräte bei Radfahrern und Wanderern großer Beliebtheit. Der Vortrag von Michael Bunkenburg aus der GPS-AG 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.

Die Navigations-App komoot hat sich in den vergangenen Jahren enorm weiter entwickelt. Deshalb referiert Olaf Schoo, Mitglied der GPS-AG, erneut über die bekannte App. Für diese wird kein GPS-Gerät benötigt, sie läuft auf einem Mobiltelefon. Im Anschluss können Fragen gestellt werden.

Referenten: Michael Bunkenburg und Olaf Schoo, GPS-AG des ADFC Frankfurt am Main

Termin: Dienstag, 26. Januar 2021 um 19:30 Uhr

Der Vortrag findet als Videoschaltung mit Synchronübertragung statt. Die Zugangsdaten werden wir zeitnah über eNEWS und unsere Webseite (adfc-frankfurt.de/winterreisen) mitteilen. Alle Interessierten können den Vortrag direkt am Bildschirm verfolgen und im Anschluss Fragen stellen.

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

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 2/2021: 19. Februar

Für die Präsenzveranstaltungen des ADFC gelten besondere Hygieneauflagen. Einige Treffen finden als Videokonferenzen statt. Aktuelle Informationen dazu bietet die Website – oder über die auf Seite 3 angegebenen Kontakte.



So kann sich eine citynahe Stadtteil-Straße auch „anfühlen“: Waldstraße in der Fahrradklimatest-Siegerstadt Karlsruhe, zur Fahrradstraße umgestaltet.

Bertram Giebeler

Attraktiv zu Fuß und per Rad – erfolgreich im Business!

Stadtteilzentren gehören zu einer lebenswerten Großstadt

Am Oeder Weg, der wichtigen Stadtteil-Geschäftsstraße im Nordend, beginnen erfreuliche Entwicklungen! In Umsetzung der Koalitionsvereinbarung mit dem Radentscheid plant die Stadt dort die Realisierung einer „fahrradfreundlichen Nebenstraße“. Problem dabei: so eine marginale Nebenstraße ist der Oeder Weg keineswegs. Im Gegenteil, von der A661 und den nördlichen Stadtteilen wälzt sich im morgendlichen Berufsverkehr pausenlos eine Blechkarawane mit dem Ziel City durch den beidseitig zugeparkten Straßenkanal. Am Nachmittag ist es weniger krass, reicht aber immer noch aus, um die Straße zu Fuß oder per Rad stressig bis gefährlich werden zu lassen.

Die Stadt will nun den Durchgangsverkehr umleiten und die Aufenthaltsqualität erhöhen, unter anderem durch Reduzierung der Dauerparkplätze zugunsten von mehr Außengastronomie und für übersichtlichere Kreuzungen. Es geht also nicht nur um Radverkehr, aber die Radfahrer:innen würden erheblich davon profitieren. Auch für sie ist der Oeder Weg eine sehr wichtige Verbindungssachse. Aber natürlich gibt es auch Widerstände: Anwohner anderer Straßen fürchten Ausweichverkehr, Geschäftsinhaber sehen sich auf Autopendler als Kunden angewiesen. Auf der letzten Sitzung des zuständigen Ortsbeirats 3 wurden die Pläne präsentiert. Die Diskussion verlief sehr gesittet, mit mehr positiven als negativen Statements aus dem Publikum. Da die Diskussion aber genereller Natur ist und überall immer ähnlich verläuft, wollen wir allgemeiner darauf eingehen.

Zu einer lebenswerten Großstadt gehört nicht nur eine vitale City, dazu gehören auch at-

traktive Stadtteilzentren – je größer die Stadt, umso wichtiger. Stadtteilzentren sprechen vorwiegend eine Zielgruppe aus dem näheren Umfeld an. Das heißt, dass das Stadtteilzentrum für viele zu Fuß oder per Fahrrad am leichtesten und schnellsten erreichbar ist. Logische Konsequenz müsste daher sein, den Weg dorthin, die Mobilität im Stadtteilzentrum selbst und den Aufenthalt so zu gestalten, dass sich dort zu Fuß und per Rad alle wohl fühlen. Es muss auch möglich sein, einfach mal anzuhalten, ohne Todesangst die Straße zu überqueren und jemandem Hallo zu sagen. Nach der Devise: **Hier bin ich gern, hier kauf ich ein!** Und dann nehme ich auch noch einen Cappuccino!

Im Unterschied zu Shopping-Centern wie dem Hessen-Center bestehen gewachsene Stadtteilzentren zumeist aus einer Straße oder einem Straßenabschnitt, vielleicht noch erweitert in Nebenstraßen. In der Regel findet „ganz normaler“ Straßenverkehr statt. Autos, Fahrräder, Fußgänger:innen (auch mit Kinderwagen oder Rollator), Lieferwagen, Busse, eventuell auch die Straßenbahn – alles bewegt sich dort und hält dort auch an. Es muss einen verträglichen Mix verschiedenster Straßenraumnutzungen geben. Vorrangig muss eine hohe Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit und stressfreie Bewegungsfreiheit langsamer und ungeschützter Menschen erreicht werden. Drei Phänomene stören dabei massiv und müssen aus einer Stadtteil-Zentrumsstraße ferngehalten werden:

- schnell fahrende Fahrzeuge – in so einem Umfeld ist alles über 30 km/h definitiv zu schnell. Das gilt übrigens auch für Fahrräder! Es sollte dabei völlig egal sein, ob die Straße eine „Grundnetzstraße“ ist oder nicht.

- Durchgangsverkehr von KFZ-Lenker:innen, die eigentlich gar nicht dorthin wollen und in aller Regel auch gar nicht vorhaben, einen Shopping-Zwischenstopp einzulegen
- Dauerparker – die nützen den Geschäftsleuten nichts, sie blockieren nur die knappen Parkplätze für Kunden und Lieferanten

Stadtteilzentren – einmal rund um den Stadtplan

Gehen wir einmal alle relevanten Stadtteil-Geschäftsstraßen Frankfurts nach den oben genannten Qualitätskriterien durch – beginnend im Oeder Weg und weiter im Uhrzeigersinn auf dem Stadtplan, von innen nach außen.

Innere Stadtteile

Oeder Weg, westliches Nordend – siehe oben: wenigstens Tempo 30, aber massiver Durchgangsverkehr und geparktes Blech wo es nur irgend geht – immerhin ein paar ganz neue Fahrrad-Bügelgruppen.

Glauburgstraße, zentrales Nordend: zwischen Stalburg-Theater und Glauburgplatz hätte sie durchaus Potential. Per Rad unangenehm, da sehr eng wegen der Straßenbahnschienen (die müssen nun mal sein) und der Querparker (das ginge anders).

Berger Straße, östliches Nordend / Ostend / Bornheim: unterschiedliches Szenario abschnittsweise. Gut: Durchgangsverkehr ist weitgehend draußen. Im unteren Bereich zu viel stehendes Blech, dadurch arg eng für Fußgänger und Gastronomie – und viele Auto-Poser, die ihren Boliden aufröhren lassen.

Elisabethenstraße / Darmstädter Landstraße, Bereich Lokalbahn, östliches Sachsenhausen: erstickt jeden Werktag im Dauerstau vor dem Wendelsplatz

Schweizer Straße, westliches Sachsenhausen: für Fußgänger zu eng, für Radfahrer richtig gefährlich, eingezwängt zwischen Straßenbahnschienen und parkenden Autos. Immer noch Tempo 50 – warum eigentlich? Die Stadt will einen Planungswettbewerb zur Umgestaltung initiieren – das wird höchste Zeit!

Bruchfeldstraße, Niederrad: breite Straße, Straßenbahn in der Mitte, Parken rechts und links, Fußgänger und Radfahrer sind Restgrößen – unattraktiv, 60er Jahre Standard.

Mainzer Landstraße zwischen Schwalbacher und Rebstocker Straße, Gallusviertel: wenigstens breite Bürgersteige und ein neues Stück Radweg vor dem Aldi. Ansonsten eine hektische Verkehrsschneise, mit Straßenbahn und Schwerverkehr.

Europaallee östlicher Teil, Europaviertel. Hierzu lässt sich erst etwas sagen, wenn alle Baustellen fertig sind. Kommerzieller Kern bleibt wahrscheinlich das Shopping-Center Skyline-Plaza.

Leipziger Straße, Bockenheim: Kein Durchgangsverkehr, aber sehr enge Einbahnstraße mit Parkplätzen auf einer Seite (muss das sein?). Die Idee eines autofreien Platzes in der Mitte



Bisher zu Fuß oder per Rad stressig: zu viel Auto-Verkehr im Oeder Weg. Hier will die Stadt den Durchgangsverkehr umleiten und die Aufenthaltsqualität erhöhen.

Peter Sauer



Ein Fall für kampferprobte Radfahrer:innen – aber auch nur für die! Die Schweizer Straße muss dringend komplett neu gestaltet und verkehrsmäßig umorganisiert werden!

Foto-AG ADFC Frankfurt



Alt Schwanheim: ganz gut gemacht – parkende Autos nur auf einer Seite, Bürgersteig und Fahrbahn in Niveau und Pflasterung angenähert. Tempo 30, Radfahren in Gegenrichtung freigegeben.

Bertram Giebeler

(zwischen Weingarten und Kurfürstenstraße) wurde leider schon einmal abgelehnt.

Grüneburgweg, Westend: interessanter Laden- und Gastro-Mix, kaum Durchgangsverkehr, aber trotzdem: aller Platz dem Auto! Auch da gibt es ein Veränderungskonzept aus Radentscheid-Kreisen, das mit der Stadt diskutiert wird.

Äußere Stadtteile

Eschersheimer Landstraße in den Bereichen Am Dornbusch und Lindenbaum, Dornbusch/Eschersheim: komplizierter Fall, solange die U-Bahn-Trasse alles zerschneidet. Die Umgestaltung des nördlichen Teils 2015-16 brachte immerhin den Fahrrad-Schutzstreifen und etwas mehr Gehweg.

Homburger Landstraße / Gravensteiner Platz, Preungesheim: Die zwei Kreuzungen der Homburger mit Ronneburg- und Weilbrunnstraße sind andeutungsweise so etwas wie Preungesheims Stadtteilzentrum. Reicht gerade zum Brötchenholen. Der nahegelegene Gravensteiner Platz wirkt ansprechender: kein Durchgangsverkehr, Straßenbahn-Endhaltestelle mit Fahrradabstellanlage, kleiner Wochenmarkt.

Wilhelmshöher Straße zwischen Hofgartenstraße und Leonhardsgasse, Seckbach: ohnehin nur minimale Zentrumseigenschaft, aber Vollkatastrophe in Sachen Durchgangsverkehr. Die Seckbacher leiden massiv darunter und protestieren auch.

Marktstraße, Bergen: weniger Parkplätze, und aus dem Bereich östlich des alten Rathauses ließe sich ein attraktives Ensemble machen!

Alt Fechenheim, Fechenheim: nicht schlecht gestaltet – Parken nur auf einer Seite, Bürgersteige und Fahrbahn im Niveau angenähert.

Schäfflestraße, Riederwald: kein Durchgangsverkehr und gestalterisch gelungen, aber kein einziges Geschäft mehr – alles geht ins nahegelegene Hessen-Center.

Offenbacher Landstraße, Oberrad, von Buchrainplatz bis Speckgasse: massiver Durchgangsverkehr mit Tempo 40 (wieso nicht 30?), extreme Enge wegen Straßenbahn und Parkplätzen, enge Gehwege zu Fuß unkomfortabel.

Alt Schwanheim, Schwanheim: nicht schlecht gemacht: Parkplätze zumindest streckenweise nur auf einer Seite, Niveauannäherung von Gehweg und gepflasterter Fahrbahn, interessanter Geschäfts- und Gastro-Mix.

Königsteiner Straße, Höchst: Fußgängerzone, Radverkehr Schrittempo. Kämpft verzweifelt gegen das übermächtige nahegelegene Main-Taunus-Zentrum.

Alt Nied, Nied: sehr kleines Stadtteilzentrum, erst kürzlich verkehrsmäßig etwas umreguliert und städtebaulich aufgewertet – hoffentlich bewirkt es etwas

Alte Falterstraße, Griesheim: Einbahnstraße, Tempo 30, aber null Gestaltung und Aufenthaltsqualität; Parkplätze beidseitig, keine Niveauangleichung Bürgersteig-Fahrbahn, Radfahren in Gegenrichtung nicht freigegeben.

Alt Sossenheim / Westerbachstraße, Sossenheim: ähnlich wie auf der Wilhelmshöher Straße in Seckbach enormer Durchgangsverkehr, zu Fuß und per Rad ist man eingezwängt, trotz Tempo 30 sehr stressig. Aufenthaltsqualität und Gestaltung Null.

Radilostraße / Thudichumstraße / Lorscher Straße, Rödelheim: Rödelheims Zentrum ist eher eine Straßenkreuzung, die aber leider ganztägig im Autoverkehr erstickt.

Ginnheim, Hausen, Praunheim, Nordweststadt, Niederursel und Heddenheim brauchen keine Stadtteilzentren mehr – es gibt schließlich das **Nordwestzentrum!** Das ist immerhin ÖPNV-technisch sehr gut angebanden. Nur mit Fahrradstellplätzen hapert es nach wie vor, und der Radweg am Erich-Ollenhauer-Ring ist ein schlechter Witz – aber der Ortsbeirat 8 beschließt ständig, dass das alles so in Ordnung sei.

Riedberg-Zentrum, Riedberg: Problemlose Anbindung an den ÖV mit zwei Stadtbahnlinien – aber ein Ärgernis für Radfahrer:innen: der rot eingefärbte Radstreifen an der Altenhöferallee wird permanent illegal zugewinkt – trotz Tiefgarage unter dem Zentrum.

Homburger Landstraße, Bonames-Mitte: hier wälzt sich permanenter Durchgangsverkehr hindurch – nicht nur unangenehm, sondern schon

gefährlich. Ein Stadtteilzentrum entwickelt sich so niemals. Der OBR 10 fordert schon seit Jahren Abhilfe.

In „dörflichen“ Stadtteile an der Peripherie wie Sindlingen und Zeilsheim im Westen sowie Kalbach, Berkersheim, Harheim, Nieder-Eschbach und Nieder-Erlenbach im Norden gibt es, auch aufgrund der niedrigen Einwohnerzahl, keine Stadtteilzentren. Allenfalls in den historischen Dorfkernen besteht ein Mini-Cluster aus Gasthof, Bäckerei/Metzgerei, kleiner Lebensmittelladen und Kiosk. Berkersheim, Harheim und Nieder-Erlenbach können immerhin den Durchgangsverkehr aus dem Dorfkern heraushalten.

Frankfurt braucht viele „urbane Wellnessbereiche“ in Wohnungsnahe!

Wenn die Corona-Lockdowns Geschichte sind, wird Amazon-Chef Jeff Bezos noch mal zig Milliarden Dollar reicher sein, das steht fest – ob es einem gefällt oder nicht. Also in Zukunft alles nur noch aus dem Paket-Lieferwagen? Bitte nicht! Die lokalen Geschäftszentren brauchen mehr Aufmerksamkeit. Vielen sieht man an, dass seit 60 Jahren sich niemand mehr um ihre Gestaltung Gedanken gemacht hat. Das ist ein bundesweites Phänomen, und in manchen weniger wohlhabenden Städten nimmt die Verlotterung von Sub-City-Zentren schon slumartige Züge an.

Da helfen nicht viele große Parkplätze. Da muss für diejenigen ein angenehmes Umfeld geschaffen werden, die es als Vorteil begreifen, in der Nähe einkaufen und einkehren zu können. Das tun sie problemlos zu Fuß oder mit dem Rad, denn mit dem Auto kann jede:r auch gleich nach Unterliederbach ins MTZ fahren. Deshalb ist es wichtig, die Prioritäten richtig zu setzen. Ein neu gestalteter Oeder Weg, nach wie vor autogängig aber ohne Durchgangsverkehr, mit mehr Platz zum Verweilen und Flanieren zu Fuß und per Rad, und das real und gefühlt sicher und stressfrei – das gibt ein Signal in die richtige Richtung! *Bertram Giebeler*



Jan Annendijck vor Ort in Bockenheim – an einer der zahlreichen Straßenkreuzungen, an denen auf seine Initiative und in reibungsloser Zusammenarbeit mit dem Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE) das Falschparken unterbunden, den Radfahrern Abstellmöglichkeiten geboten und den Fußgängern freier Platz geschaffen wurde.

Bertram Giebeler

Der Meister der vielen kleinen wichtigen Dinge!

Jan Annendijck sorgt im Radfahrbüro für die Zusammenarbeit der Ämter

Es sind nicht nur die spektakulären „roten Teppiche“ auf der Friedberger Landstraße oder die auffallenden Doppelstock-Fahrradparker an den S-Bahn-Knoten. Auch viele kleinere Dinge, die das Radfahren leichter, komfortabler und sicherer machen, werden peu à peu und über das ganze Stadtgebiet verteilt realisiert. Bei genauer Betrachtung des eigenen Umfelds fällt es unweigerlich auf: hey, schon wieder eine Gruppe von Fahrrad-Abstellbügel! Und hoppla, jetzt noch eine, sogar auf der Straße als Ersatz für einen Autoparkplatz – alle Achtung! Oder hier, wo kein Durchkommen war an dieser ständig zugewinkelten Kreuzung, ist das ja mit Sperrflächen, Pollern und Fahrradbügel gelöst, sogar die Bordsteinabsenkung ist da! Und es ist kaum zu glauben, diese ärgerliche Lücke im Radnetz, die uns bislang einen halben Kilometer Umweg aufnötigte, ist jetzt befahrbar, und dazu auch noch richtig neu asphaltiert!

Damit das alles passiert, müssen viele Rädchen ineinander greifen. Mehrere Ämter der Stadt, in der Zuständigkeit mehrerer Dezernate, müssen im Sinne der Radverkehrsförderung ergebnisorientiert kooperieren. Das ist nicht selbstverständlich, jemand muss ständig ein Auge darauf haben. Diesen jemand gibt es: Jan Annendijck aus dem Radfahrbüro!

Jan, geboren 1976 und aufgewachsen im flämisch-belgischen Sint-Pieters-Leeuw bei Brüssel, kam nach dem Studium der Ingenieurwissenschaften und den ersten beruflichen Praxisjahren in der Automobilindustrie (bei VOLVO in Gent) im Jahr 2004 nach Frankfurt. Passionier-

ter Rennradler wie viele seiner Landsleute, faszinierte ihn eine berufliche Perspektive rund ums Fahrrad. So begann seine Laufbahn nach einem Aufbaustudium bei der kommunalen Serviceagentur IVM, hier besonders beim Aufbau der Meldeplattform Radverkehr. Nach einem Zwischenstopp bei DB Netz verstärkte er seit 2015 Joachim Hochsteins Team im Radfahrbüro. Mit seinen zwei Söhnen (10 und 13) ist er oft per Rad im Nordwesten Frankfurts unterwegs.

Jans Hauptaufgabe und auch besondere Stärke ist das interdisziplinäre Arbeiten mit anderen Ämtern und Institutionen. Es geht gleichzeitig um Projekte in vielen Bereichen, sei es Fahrradparken oder Radwegweisung, sei es Lückenschluss, Radverkehr in Grünflächen, Radverkehr in Nebenstraßen – um nur einige zu nennen. Jan bearbeitet Anfragen oder Beschwerden von Bürgern, Geschäftsanliegern, Ortsbeiräten, anderen Ämtern und Nachbarkommunen, nimmt zu deren Anliegen und Vorschlägen Stellung, gibt planerische Impulse für Verbesserungen. Mit Grünflächenamt, Naturschutzbehörde, Stadtplanungsamt, ASE (Straßenbauamt), ABI (Amt für Bau und Immobilien), Stadtentwässerung (zuständig für Flussuferwege) und Hessen Mobil arbeitet er gemeinsam an Lösungen. Wer mit Jan zusammenarbeitet, bekommt niemals das Gefühl, herumkommandiert zu werden – die Zusammenarbeit ist immer auf Augenhöhe. Deshalb funktioniert sie auch und erbringt Resultate. Wir Radfahrer:innen in Frankfurt können darauf vertrauen, dass wir auch in Zukunft davon profitieren werden!

Bertram Giebeler

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. SA 9.00-13.00 UHR) MI. GESCHLOSSEN

Umweltamt Frankfurt mit Gold-Standard

Mit der Auszeichnung als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ will das Amt noch mehr Mitarbeitende aufs Rad bringen.

Als erste Behörde der Frankfurter Stadtverwaltung hat sich das Umweltamt vom ADFC für die Auszeichnung als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifizieren lassen – und auf Anhieb die Plakette in Gold erhalten. „Das Umweltamt fördert Radverkehr mit vielen verschiedenen Maßnahmen. Das bringt gleich mehrere Vorteile: Es stärkt die Mitarbeiter:innenbindung sowie das Teamgefühl“, sagte Sara Tsudome, Projektleiterin beim ADFC-Bundesverband.

Nach einer Analyse des Ist-Stands durch den ADFC entwickelte das Umweltamt eine Reihe von Verbesserungen für Radfahrende. So wurden unter anderem ein Pkw-Stellplatz zugunsten weiterer Fahrrad-Abstellplätze gestrichen, ein mobiler Werkstatt-Tag im Innenhof des Amtes organisiert und Radrou-

ten vom Amt zu gängigen Zielen in der Stadt zusammengestellt.

Ein für den Dienstad-Fuhrpark neu angeschafftes Lastenrad kann von den Mitarbeitenden für Transporte oder Veranstaltungen genutzt werden. Insgesamt verfügt das Umweltamt über zehn Dienstfahrräder – davon fünf E-Bikes – und zwei Lastenräder. Außerdem können Radfahrer:innen im Amt duschen und bei Bedarf Werkzeug ausleihen. 50 Abstellplätze stehen zur Verfügung, die Hälfte davon ist überdacht.

An „Stadtradeln“ nimmt das Umweltamt nicht nur regelmäßig teil, die Behörde ist in Frankfurt sogar Organisatorin der Kampagne. Auch bei der ADFC-Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ macht das Amt mit. Alles zusammen ergab die Auszeichnung in Gold.



Torsten Willner vom ADFC Hessen überreicht Umweltamt-Leiter Peter Dommermuth die Auszeichnung als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“

Stadt Frankfurt, Eckhard Krumpholz

„Die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zeigt uns, dass wir bei diesem Thema auf dem richtigen Weg sind“, sagte Amtsleiter Peter Dommermuth bei der Übergabe der Auszeichnung. Auch Umweltdezernentin Rosemarie Heilig freut sich über den Erfolg des Umweltamtes: „Es wäre schön, wenn dieser Erfolg Schule macht, weitere Ämter vom Umweltamt ler-

nen und auch ihren Mitarbeiter:innen und Mitarbeitern die nötige Rad-Infrastruktur bieten. Und wenn es anfangs nur ausreichend Fahrrad-Abstellplätze sind. Je besser wir als Stadt da werden, desto leichter fällt der Umstieg aufs Rad. Selbstverständlich gehört auch dazu, dass noch mehr Autosparken zu Radwegen werden. Das ist längst überfällig.“ (ps)

Leser:innen MEINUNGEN

FRANKFURT aktuell 6/2020 „Editorial“

Der Aufruf im Editorial, die Kleinigkeiten zu melden, die das Radfahren erleichtern, hat mich doch überrascht. Mir scheint, dass dieser neue „Positivismus“ weniger der Radfahrersituation als vielmehr der Vorbereitung des Kommunalwahlkampfes in Frankfurt geschuldet ist.

Als regelmäßiger Vielradfahrer im Frankfurter Westen kann ich darüber nur den Kopf schütteln. Hier ist die Situation nach wie vor sehr schlecht und sollte ich alle Wurzelaufrüche, Absenkungen, massiven Schäden am Fahrbahnbelag, viel zu schmale gemischte Rad-Fußwege, gefährliche Fahrbahnüberquerungen, in den Radweg wachsende Büsche usw. melden, wäre es eine kleine Broschüre.

Insbesondere am Rad-Fußweg entlang der Nidda sowie auf der Strecke Höchst über Griesheim nach Ffm gibt es seit Jahren der-

maßen viele problematische und gefährliche Stellen, dass ich mich frage, ob Frankfurt überhaupt ein Radfahrbüro hat und ob sich die Mitarbeiter:innen nur um die Innenstadt kümmern.

Ich finde den Jubel über einen abgesenkten Bordstein, einen abmontierten Pfosten, einen neuen Fahrradbügel oder eine weiße Linie auf Bürgersteig oder Straße geradezu albern angesichts des insgesamt sehr Fahrrad- und Fußgängerunfreundlichen Klimas in dieser Stadt. Das alles sollten Selbstverständlichkeiten sein und ich wundere mich über die „lumpige Bescheidenheit“ (B. Brecht) des ADFC in Frankfurt.

Frankfurt braucht eine echte Verkehrswende, in der Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und der öffentliche Nahverkehr Vorrang haben und das Leitbild einer autogerechten Stadt durch das Leitbild einer menschenfreundlichen Stadt abgelöst wird.

Viele der Kleinigkeiten, die gemeldet werden sollen, sind doch nichts anderes als „greenwashing“ in der städtischen Verkehrspolitik.

Dieter Staadt

FRANKFURT aktuell 6/2020 „Bockenheim: Schloßstraße neu markiert“

In Ihrem Artikel werben Sie leider für die denkbar schlechteste Lösung für die Schloßstraße.

Die „Überfahrbarmachung“ des Gleiskörpers würde bedeuten, dass sich die Straßenbahn, die dort bald wieder fahren soll (Linie 13 zwischen Industriehof und Hauptbahnhof), die Strecke mit dem Autoverkehr teilen müsste. Das würde aber die Straßenbahn ausbremsen (auch führt es zu großen Problemen bei der Errichtung barrierefreier Haltstellen). Gerade werden in Frankfurt Straßenbahn und Busse mühsam wieder an eini-

gen Stellen entmischt, nachdem die Liniengeschwindigkeit in den letzten Jahren stark rückläufig war. Deshalb sollte man alte Fehler hier nicht wiederholen.

Schade, dass Sie die bessere Lösung von vornherein ausschließen: Nämlich den Radweg dort zu errichten, wo derzeit die Autos parken. Das ist vielleicht politisch schwerer durchsetzbar. Aber der ADFC sollte nicht aus vorseilendem Gehorsam auf diese Forderung verzichten!

Sollte sich diese Lösung dennoch nicht umsetzen lassen, ist die derzeitige Lösung immer noch die zweitbeste. Dafür, dass sie weiter kostenlos im knappen öffentlichen Raum parken dürfen, sollte es doch ein vertretbares Opfer für die Autofahrer sein, auf dieser kurzen Strecke etwas langsamer zu fahren.

Danke für Ihre stets sehr informative Berichterstattung.

Kristine Schaal

E-Bike-Fahrende sind gefragt!



Wer sind die Nutzer:innen und wie sicher ist der Straßenverkehr für sie – Umfrage im Rahmen einer Bachelorarbeit

Neue Radwege an der Großen Friedberger, dem Eschenheimer Tor und der Hochstraße. Man merkt, es tut sich was in Frankfurt am Main. Doch was passiert jenseits des Radwegebaus tagtäglich auf Frankfurts Straßen? Diese Frage beschäftigt mich im Besonderen: Wer sind die Nutzer:innen von Elektrofahrrädern und wie sicher ist der Straßenverkehr für diese immer stärker expandierende Gruppe von RadfahrerInnen?

Ich möchte Sie, die Elektrofahrradfahrer:innen (Pedelecs, S-Pedelecs, und Lastenfahrräder) mit regionalem Bezug zu einer Umfrage einladen. Diese Umfrage ist ein Sprachrohr für eine Gruppe von Radfahrer:innen, deren Erfahrungen besonders im lokalen, wissenschaftlichen Kontext deutlich unterrepräsentiert sind. Doch womit helfen Sie mir mit Ihren persönlichen Erfahrungen?

Ich habe im Rahmen meiner Bachelorthesis

„Verkehrswende in Frankfurt am Main – eine Analyse zur Nutzung, Sicherheit und Unfallgeschehen bei Elektrofahrrädern“ einen Fragebogen entworfen, bei dem Sie Auskunft zur Nutzung Ihres Elektrofahrrads und zu Ihren Unfallereignissen geben dürfen. Ich möchte mit den Umfrageergebnissen das Dunkelfeld von Unfällen mit Elektrofahrrädern im Straßenverkehr von Frankfurt erhellen und Aussagen zu spezifischen Unfallursachen treffen. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit für Sie im Straßenverkehr zu erhöhen und Erkenntnisse für eine zukunftsfähige, sicherheits- und bedarfsorientierte Verkehrswende in Frankfurt am Main zu präsentieren.

Die Bachelorthesis schreibe ich im Rahmen meines Studiums an der Hessischen Hochschule für Polizei und Verwaltung in Mülheim im Studiengang „Schutzpolizei“. Mein Name ist Joshua Heindl, ich bin 24 Jahre alt und wohne selbst in Frankfurt am

Main. Mir ist die Problematik um die Verkehrsinfrastruktur in Frankfurt bekannt, da ich selbst Alltagsradfahrer bin und auf ein Auto verzichte.

Die Umfrage rufen Sie bitte mit folgendem Link auf (oder über den QR-Code oben):

adfc-ffm.de/=PQWg

Wenn Sie an der Umfrage teilnehmen, dann wird Ihnen nochmals der Ablauf der Umfrage vor Beginn erklärt. Die Umfrage erfolgt datenschutzkonform und anonym. Sie benötigen zum Ausfüllen maximal fünf Minuten.

Bei Rückfragen, Problemen, Anregungen oder Wünschen bitte ich Sie, mich über folgende E-Mail-Adresse gerne zu kontaktieren:

jheindl_thesis@web.de

Ich danke Ihnen sehr herzlich für Ihre Teilnahme! In diesem Sinne: Keine Gnade für die Wade und bleiben Sie gesund!



Fahrrad Böttgen GmbH

www.fahrrad-boettgen.de

Große Spillingsgasse 8 - 14

60385 Frankfurt am Main

☎ 069 - 945108 - 0

☎ 069 - 945108 - 88

✉ info@fahrrad-boettgen.de

Meisterwerkstatt

Terminvereinbarung unter ☎ 069 - 945108 - 30

Beratungstermin für Fahrradkauf vereinbaren unter

☎ 069 - 945108 - 70 oder ☎ 069 - 945108 - 90

exklusiv bei uns
MainRad

Neue Öffnungszeiten:
Montag - Freitag 9.00 - 18.00 h
Samstag 9.00 - 15.00 h

Finanzierung - Leasing - Wertgarantie

Mitgliederversammlung 2021 des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Der Vorstand lädt gemäß §8 unserer Satzung alle Mitglieder zur Mitgliederversammlung 2021 ein. Die Versammlung findet statt am **Sonntag, den 21.03.2021 um 14.00 Uhr im Saalbau Titusforum im NordWestZentrum Frankfurt.**

Diesen Termin bitte auf jeden Fall vormerken! Wir hoffen auf rege Beteiligung und fruchtbare Diskussionen.

Anträge müssen bis zum 09.02.2021 im Infoladen eingegangen sein.

Vorgeschlagene Tagesordnung:

- 1) Begrüßung
- 2) Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollant:in
- 3) Festlegung der Tagesordnung
- 4) Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 5) Genehmigung des Protokolls der letzten Mitgliederversammlung (im Infoladen einsehbar)
- 6) Tätigkeits- und Kassenbericht des Vorstands
- 7) Bericht der Kassenprüfer
- 8) Entlastung des Schatzmeisters und des Vorstands
- 9) Beschlussfassung über den Haushalt
- 10) Wahl der Kassenprüfer
- 11) (Kurz-) Berichte aus den verschiedenen Arbeitsgruppen
- 12) Wahl des Vorstands
- 13) Anträge
- 14) Wahl der Delegierten zur Landesversammlung 2021 des ADFC Hessen e.V.
- 15) Sonstiges

Der Kreisvorstand

Toxische Männlichkeit

Ghostbikes erinnern an die Opfer von zumeist männlicher Gewalt im Straßenverkehr

Gedenkminute für einen getöteten Radfahrer am Börneplatz
Peter Sauer (2)



Im September 2019 rast ein Autofahrer nachts über die Taunusanlage, ignoriert eine rote Ampel und überfährt dann einen bei Grün kreuzenden Radfahrer. Der Radfahrer überlebt diese Begegnung nicht. Im November 2020 beschleunigt in der Sonnemannstraße ein Autofahrer seinen PS-starken, tonnenschweren Boliden so heftig, dass er die Kontrolle über das Fahrzeug verliert und dadurch in der Oskar-von-Miller-Straße zwei Menschen, darunter ein Radfahrer, getötet werden, eine weitere Person wird schwer verletzt. „Toxische Männlichkeit“ attestiert Falko Görres von „Ghostbike Frankfurt“ vielen Teilnehmern im Straßenverkehr. Es seien fast ausschließlich Männer, zumeist jüngere, die für Unfälle dieser Art verantwortlich seien, Männer, die ihr Auto weniger als Transportmittel als vielmehr zu Selbstdarstellung und Machtdemonstration benutzen.

Anlässlich des letzten schweren Unfalls im Frankfurter Ostend hatten ADFC Frankfurt, VCD Regionalgruppe Rhein-Main, Ghostbike Frankfurt und der Betriebsrat Lieferando Ffm/Of zu einer Gedenkfahrt aufgerufen, mit Zwischenkundge-

bungen an den Orten tödlicher Folgen des Autoverkehrs. Rund 200 Radfahrende kamen am 5. Dezember auf dem Goetheplatz zusammen, viele davon Kolleg:innen des in der Oskar-von-Miller-Straße getöteten Lieferdienst-Radfahrers, die meisten gekleidet im auffälligen orangefarbenen Outfit der Firma. Nach einleitenden Worten von Werner Buthe, Organisator der Veranstaltung, rollte der Demonstrationzug mit Polizeibegleitung in die Taunusanlage zu dem dort stehenden Ghostbike. Hier wurde an den schweren Unfall mit einer Gedenkminute erinnert. Danach prangerte Falko Görres das Verhalten vieler, überwiegend männlicher Verkehrsteilnehmer, an, die mit tonnenschweren und übermotorisierten Fahrzeugen auf den städtischen Straßen unterwegs sind und damit zu einer Gefahr für die Allgemeinheit werden. Im Anschluss bewegte sich der Gedenkzug weiter über den Anlagenring zur Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße/Battonstraße. Dort verstarb vor wenigen Jahren ein Radfahrer, der von einem Lkw übersehen wurde. Auch hier erinnert ein weißes Geisterrad an den Toten. Mathias Biemann vom VCD

Rhein-Main nahm dies nach einer Gedenkminute zum Anlass, Zweifel an unserem Miteinander im Straßenverkehr zu äußern. Ist es wirklich richtig, Kinder verkehrsgerecht zu erziehen, anstatt den Verkehr kindergerecht zu gestalten und damit für alle Teilnehmenden ungefährlicher zu machen?

Der nächste Halt fand dann schon am Ort des Schreckens in der Oskar-von-Miller-Straße statt. Blumen und Kerzen erinnern vor dem dortigen Aldi-Markt an den tödlichen Unfall. Ein Kollege des umgekommenen Lieferdienst-Radlers, ein junger Mann aus Bangladesh, machte aus seiner Betroffenheit über den Tod keinen Hehl. Danach erinnerte António Fernandes Coelho, Betriebsrat bei Lieferando Ffm/Of, daran, dass der Job der Essenslieferanten geprägt ist von Hektik und Stress, dass man immer mit gefährlichen Situationen rechnen müsse. Doch sei dieser Job, gerade für ausländische Kolleg:innen, eine der wenigen Möglichkeiten, neben Ausbildung oder Studium etwas Geld zu verdienen.

Ansgar Hegerfeld vom ADFC Frankfurt brachte es in seinem

Schlussplädoyer auf den Punkt: Es darf nicht sein, dass Vergehen im Straßenverkehr, auch solche mit tödlichen Folgen, weiterhin so milde bestraft werden, wie dies in Deutschland der Fall ist. Selbst nach schweren Unfällen drohe nur ein kurzzeitiger Führerscheinentzug, oftmals noch mit freier Auswahl des Entzugszeitraums. Die Überwachung des Verkehrs sei unzureichend, die Behörden seien weder personell noch materiell ausreichend ausgestattet. Vergehen im Straßenverkehr blieben in der Regel folgenlos, was sich dann eben auch auf das Verhalten auf der Straße auswirke. Andere Länder seien da weiter. Ansgar Hegerfeld nannte die Schweiz, in der Bußgelder deutlich höher ausfallen und die Fahrerlaubnis schneller und länger weg ist als bei uns. Prompt werde dort rücksichtsvoller und deutlich regelkonformer gefahren.

Die Gedenkveranstaltung wurde beendet mit der Aufstellung eines weißen Ghostbikes am Unfallort. Hier wird nun auch zukünftig an den tödlichen Unfall, verursacht durch einen Mann in einem übermotorisierten, überschweren Automobil, erinnert. Peter Sauer

Sportlich?

Auf der Mainzer Landstraße wird ein Autofahrer mit einer Geschwindigkeit von über 100 km/h geblitzt. Angesichts der schweren Unfälle, verursacht durch rasende Boliden, ist es erschreckend, wenn in einem Polizeibericht dazu von „sportlichem Fahrverhalten“ die Rede ist. Ist doch diese Wortwahl typisch für das kumpelhafte Verhalten unter Männern, dieses „jetzt mal langsam, Sportsfreund“, hervorgebracht mit einem Augenzwinkern – statt die Sache beim Namen zu nennen, nämlich dass es sich hier um gemeingefährliches Verhalten im Straßenverkehr handelt, dem bereits viele Menschen zum Opfer gefallen sind.

Dramatisch.

Ein weiterer Anlass für die Aufstellung eines Ghostbikes: Nur wenige Wochen nach dem Unfall im Ostend wurde in Ginnheim ein Radfahrer getötet. Ein rechts abbiegender Lkw wurde dem Mann zum Verhängnis. Der 73-jährige Getötete war der Seniorchef des lokalen Fahrradgeschäfts Fahrrad-Wagner, ein versierter und fitter Radfahrer, der mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut, dort täglich unterwegs war. Trotzdem kam es zu dem schrecklichen Unfall.

Unser Mitgefühl gilt den Angehörigen und den Mitarbeitenden im Fahrradhaus Wagner, das die Arbeit des ADFC seit vielen Jahren unterstützt. Peter Sauer



Vor der Kommunalwahl am 14. März:

Wie positionieren sich die Parteien zum Radverkehr?

Irgendwie kommt im ganzen Corona-Lockdown der Jahreswende 2020/2021 keine richtige Wahlkampfstimmung auf, obwohl die Kommunalwahl schon recht bald stattfindet. Es ist in einer großen Koalition CDU-SPD-GRÜNE auch nicht so ohne weiteres möglich, permanent auf Konfrontation zu gehen, um das eigene Profil zu schärfen. Die Auseinandersetzung um den autofreien Mainkai im Sommer und Herbst 2020 ließ ein wenig Wahlkampf aufblitzen, und die pausenlose AWO-Skandalisierung sollte OB Feldmann und damit natürlich der SPD schaden. Aber inhaltlich reicht das lange noch nicht für eine Profilierung. Immerhin wurde von der CDU bei ihrer Wahlkampf-Eröffnungsveranstaltung im FSV-Stadion im Spätsommer 2020 die Verkehrspolitik als erstes Thema in den Vordergrund gestellt. Das ist nicht selbstverständlich und zeigt, dass der ADFC mit seiner Radverkehrs-Agenda mitten im Zentrum der Kommunalpolitik steht.

Kommunalwahlprogramme für 2021 der demokratischen Parteien konnten wir von CDU, GRÜNE, LINKE und FDP vorfinden. Von der SPD, die immerhin den Verkehrsdezernenten stellt, liegt noch kein Dokument vor, das sich selbst so nennt oder den Charakter eines Programms hat. Da kommt sicher noch etwas nach.

Im Folgenden wird darauf verzichtet, Programm-Versatzstücke der Parteien zu zitieren und Textbausteine aneinanderzureihen. Damit bringen wir unsere Leser nicht weiter. Wer die Kommunalwahlprogramme lesen will – allemal sinnvoll, wenn auch z.T. anstrengend – kann sie im Netz sehr leicht googeln. Wir versuchen hier eine inhaltliche Zusammenfassung und Wertung.

Vorrang für nachhaltige Mobilitätsformen – ja oder nein?

Alle genannten Parteien ordnen den Radverkehr in ein mehr oder weniger detailliertes Gesamt-Mobilitätskonzept ein. Keine der genannten Parteien äußert sich in der Richtung, dass sie das derzeitige Wachstum des Radverkehrs zurückdrehen möchte. Radverkehr wird mindestens als eine wichtige Option der Alltagsmobilität anerkannt. Die Unterschiede zeigen sich an der Frage, ob man bereit ist, in Richtung einer Verkehrswende den Radverkehr explizit zu priorisieren, im Sinne einer Neuverteilung des Verkehrsraums, wenn nötig auch auf Kosten des rollenden und ruhenden Autoverkehrs.



Hier zeigt sich schon eine Sortierung in zwei Lager. Während CDU und FDP das Miteinander aller Verkehrsarten und das Primat eines Gesamt-Mobilitätskonzepts in den Fokus stellen, stellt für GRÜNE und LINKE die Radverkehrsförderung Teil eines Verkehrswendekonzepts, bei dem das Auto (das fossil betriebene sowieso) in der Stadt zurückgedrängt werden muss. Bei der SPD weiß man auch ohne Programmtext, dass mindestens der Planungs- sowie der Verkehrsdezernent auch in diese Richtung denken und agieren. Ginge es nur um Verkehrspolitik, hätte Rot-Rot-Grün („R2G“) durchaus eine inhaltliche Basis.

Die Parteien im Einzelnen

Das Thema nachhaltige Mobilität durchzieht das umfangreiche Kommunalwahlprogramm der GRÜNEN an vielen Stellen. Wie schon vor der letzten Kommunalwahl 2016 haben die GRÜNEN von allen Parteien insgesamt das elaborierteste Konzept im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Wie viel sie davon anzupacken bereit und in der Lage sein werden, ist eine andere und spannende Frage. Die Wahlarithmetik lässt es sehr wahrscheinlich erscheinen, dass die GRÜNEN auf alle Fälle in einer wie auch immer gearteten Magistratskoalition dabei sein werden. Ob sie dann das Verkehrsdezernat beanspruchen können oder wollen wie in der schwarz-grünen Koalition bis 2016, bleibt offen.

Der CDU tut man sicher nicht unrecht mit der Annahme, dass zumindest der Mehrheit ihrer Mandatsträger momentan die ganze Richtung nicht passt. Radstreifen statt Fahrspuren, Tempo 30, Fahrradbügel statt Parkplätze, ständig solche Begriffe wie „Verkehrswende“ oder „autofrei“ – das widerspricht dem Lebensgefühl eines suburbanen Konservativen. Dazu kommt, dass die IHK auch in Frankfurt reflexartig alles bekämpft, was dem Autoverkehr auch nur einen (kostenlosen) Parkplatz nimmt oder den Druck aufs Gaspedal reduziert. Daher findet sich im Programm der CDU viel von „Miteinander“, „abgestimmt“ und „ganzheitlich“ – alles immer richtig, aber es dient auch oft dazu, Prioritätensetzung zu vermeiden und konkretes Handeln auf die lange Bank zu schieben. Ein konkreter Vorschlag ist, den Radverkehr auf Nebenstraßen zu kanalisieren – das wäre für uns ein Rückschritt, denn auch auf Hauptstraßen muss eine nachhaltige und sichere Verkehrsinfrastruktur



Rad fahren möglich machen. Ein interessanter Programmpunkt ist übrigens den Fußgängern gewidmet: die CDU befürwortet eine störungsfreie Gehwegbreite von 2,5 Metern. Prima! Das hätte allerdings die zwingende Konsequenz, in den dicht bebauten Gründerzeitvierteln in den meisten Straßen das Gehwegparken abzuschaffen, was dann dort den Wegfall der Hälfte aller Parkplätze zur Folge hätte. Chapeau!

Die **LINKE** ist seit jeher in der Opposition und muss daher eigentlich nicht auf Koalitionsüberlegungen Rücksicht nehmen. Was sie programmatisch zum Radverkehr formuliert, ist aber keineswegs utopisch oder provokant linksradikal. Die LINKE will den Fuß- und Radverkehr in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik stellen mit dem Ziel, Frankfurt soweit es geht zu einer „Stadt der kurzen Wege“ zu machen. Die konkreten Forderungen, wie z.B. breite und möglichst auf der Fahrbahn separierte Radwege, die den Fußgängern nicht den Platz streitig machen, sind anderswo schon Beschlusslage (Berlin) oder seit Jahren selbstverständliche Realität (Niederlande). Zumindest mit den radverkehrspolitischen Aussagen verbaut sich die LINKE keine für sie realistische Koalitionsoption.

Die **FDP** hat ein Positionspapier veröffentlicht mit dem Titel „Mobilität neu denken“. Dieser Text hat durchaus den Charakter eines Kommunalwahlprogramms für den Bereich Verkehr. Der Text liest sich keineswegs wie ein Manifest für immer mehr Autoverkehr – obwohl man das von der FDP ja erwarten könnte. Es wird stattdessen gefordert, dass alle Magistralen und Ringe einen separaten Radweg bekommen sollen. Es sei zu prüfen, bei derzeit vierspurigen Straßen eine Autospur wegzunehmen zugunsten je eines Radwegs auf beiden Seiten. Die FDP konstatiert sogar – IHK bitte genau mitlesen –, dass für die Erhöhung der Attraktivität von Einkaufsstraßen wie z.B. der Schweizer Straße Parkplätze zugunsten von Fahrradabstellplätzen entfallen müssen, denn: „Die Kunden der Einzelhändler sind zunehmend auf das Fahrrad umgestiegen und erwarten entsprechende Abstellmöglichkeiten“.

„Die Partei“ müsste für sich langsam die Frage klären, ob sie partout eine Satirepartei bleiben will oder nicht. In einem Kommunalwahlprogramm Headlines zu setzen wie „E-Scooter töten“ oder „Innenfreie Autostadt“ ist sicher ganz lustig, aber irgendwie auch belanglos. Dabei sind einige Leute aus der „Partei“

durchaus in der Lage, innerhalb und außerhalb der Stadtgrenzen ernstzunehmende Arbeit zu liefern, auch für die Förderung des Radverkehrs. Zwanghafte „Witzschkeit“ verschwendet auf die Dauer Ressourcen!

Die **SPD** hat wie erwähnt noch kein Kommunalwahlprogramm ins Netz gestellt, wohl aber den wahlkämpferischen Slogan #StolzAufEinFrankfurtFürAlle. Dort werden zu den aus SPD-Sicht wichtigsten sechs Themenbereichen der Frankfurter Kommunalpolitik die bisherigen Erlungenschaften der SPD in der letzten Legislatur dargestellt und Positionen für die Zukunft formuliert, aber sehr knapp. Zum Radverkehr heißt es lapidar: „Radverkehr weiter fördern“. Nun ist die Ausführlichkeit eines Wahlprogramms nicht das entscheidende Kriterium für die Qualität der daraus resultierenden Politik. Klaus Oesterling kann als Verkehrsdezernent aus unserer Sicht durchaus auf erfolgreiche fünf Jahre für den Radverkehr zurückblicken. Seine bisherige Amtszeit hat dem Radverkehr spürbar und sichtbar gut getan.

Voraussichtlich handelnde Personen

Was natürlich neben den Programmaussagen auch interessiert: wer aus den Parteien wird künftig in der Verkehrspolitik eine führende Rolle spielen? Bei der CDU wird – neu – Frank Nagel die Verkehrspolitik maßgeblich mitbestimmen; der derzeitige verkehrspolitische Sprecher Martin Daum kandidiert nicht mehr für die Stadtverordnetenversammlung. Die GRÜNEN stellen mit dem langjährig erfahrenen Wolfgang Siefert derzeit den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses, er kandidiert auch wieder. Außerdem kandidiert bei ihnen auf vorderer Position – neu – der Radentscheid-Ko-Sprecher Heiko Nickel vom VCD. Bei der LINKEN kandidiert der verkehrspolitische Sprecher Martin Kliehm wieder auf einem aussichtsreichen Listenplatz. Bei der FDP ist Annette Rinn wieder Spitzenkandidatin, die auch derzeit die FDP im Verkehrsausschuss vertritt. Bei der „Partei“ darf wieder mit den halb-satirischen Auftritten Nico Wehnmanns gerechnet werden. Last not least die SPD, die seit 2016 mit Klaus Oesterling den Verkehrsdezernenten stellt. Aus dem hauptamtlichen Pool der Referent:innen und Mitarbeiter:innen im Dezernat hat sich vor allem Stefan Lüdecke erhebliche Meriten bei der Radverkehrsförderung erworben. Was die SPD-Fraktion angeht, so kandidiert der bisherige verkehrspolitisch Sprecher

Eugen Emmerling aus Altersgründen nicht mehr. Wer künftig für Die SPD-Fraktion zu diesem Thema den Hut aufhat, wird wohl nach der Wahl in der neuen Fraktion entschieden.

Wer schlussendlich nach der Wahl (der Dezernent selbst ist gewählt bis 2022) das Verkehrsdezernat übernimmt, ist Verhandlungssache der dann gebildeten Magistratskoalition und jetzt absolut nicht vorhersehbar. Eins wissen wir aber schon, und das ist nicht für alle Städte Deutschlands selbstverständlich: der Grad der Begeisterung und Entschlossenheit für die Sache des Fahrrades mag unterschiedlich sein, aber alle verkehrspolitisch profilierten Kandidat:innen haben ein positives Verhältnis zum Fahrrad als Alltags-Verkehrsmittel, und viele sind auch selbst aktive Alltags-Radfahrer:innen. Von daher gehen wir als ADFC davon aus, dass unsere kritisch-konstruktive Herangehensweise auch in der nächsten Legislatur im Interesse der Rad fahrenden Frankfurter:innen die richtige sein wird.

Bertram Giebeler

Wählen gehen? Wählen fahren!

Die Kommunalwahl wird wohl trotz Pandemie-Einschränkungen im März dieses Jahres stattfinden. Dazu erreichte uns Mitte Dezember eine Pressemitteilung der GRÜNEN im Römer. „Auch Drive-in Wahllokale für Fahrradfahrer*innen bei der Kommunalwahl am 14. März“, fordert die Partei in der Hoffnung, dadurch zu einer hohen Wahlbeteiligung beitragen zu können. Gerade in den Zeiten der Corona-Pandemie sei es sinnvoll, „Wahllokale so auszustatten, dass sich alle sicher sein können, im Sinne des Gesundheitsschutzes ihre Stimme abgeben zu können.“

„Auch wenn die Idee eines Auto Drive-in eine gute Ergänzung des Angebotes an Wähler*innen ist, so sollte der Magistrat auch dafür sorgen, dass Frankfurter*innen mit dem Fahrrad an den Wahllokalen vorfahren und ihre Stimme außerhalb des Wahllokals abgeben können“, meinen grüne Verkehrspolitiker im Römer. Es gäbe bereits viele Frankfurter:innen, die ganz ohne eigenes Auto auf Fahrrad und ÖPNV setzen. Deshalb erwarte man ein Konzept, das eine Stimmabgabe auch per Rad ermöglicht. (ps)

Positiver Zwischenschritt für ein sicheres Radwegenetz in Offenbach. Weitere müssen nun folgen.

Auf der Bieberer Straße gibt es jetzt in Fahrtrichtung Stadion einen Radstreifen

Detlev Dieckhöfer (2)



Der ADFC Offenbach freut sich darüber, dass die Stadt Offenbach die Sanierung der Bieberer Straße dazu genutzt hat, direkt einen Radstreifen auf der Strecke stadtauswärts in Richtung Stadion einzurichten. Damit wurde nun endlich eine langjährige Forderung des ADFC zur besseren Sicherheit des Radverkehrs in Offenbach, die auch im Radverkehrskonzept von 2007 enthalten ist, umgesetzt.

Diese Maßnahme war ein wichtiger Schritt für verbesserte Mobilität und saubere Luft in Offenbach. Dadurch haben Radfahrende eine weitere Möglichkeit erhalten, sicher und schnell durch Offenbach zu fahren. Weil nun Umwege wegfallen können, wird der Radverkehr attraktiver und kommt für mehr Menschen in Frage. Für eine wachsende Stadt sind mehr Radwege notwendig, um weiterhin eine ausreichende Mobilität gewährleisten zu können. Nicht nur wegen der Corona-Pandemie steigen immer mehr Offenbacher zur Fahrt zur Arbeit oder zum Einkaufen auf das Rad um.

Der neu angelegte Radstreifen kann aber nur ein Zwischenschritt in Richtung Fahrradstadt sein. Zum einen hofft der ADFC Offenbach darauf, dass der Weg vom Stadion über den Leonhard-Eißnert-Park zum neuen Weg von Bike Offenbach saniert und beleuchtet wird, damit der komplette Weg dann als sichere Verbindung in Richtung S-Bahnstation Offenbach-Ost dienen kann. Zum anderen fordert der ADFC Offenbach den neu geschaf-

ten Radstreifen so zu optimieren, dass er stärker vom Autoverkehr respektiert und beachtet wird. Es würde die Sicherheit für den Radverkehr enorm verbessern, wenn entlang des Radstreifens Protektoren installiert würden, was den Radfahrstreifen nachhaltig vor Befahren, Halten oder Parken durch den Autoverkehr schützen kann. Auch eine Rot-Färbung des Streifens, ähnlich wie in den Fahrradstraßen, würde zumindest helfen, den Radstreifen deutlicher in seiner Funktion hervorzuheben.

In einem nächsten Schritt sollte sich die Stadtverwaltung zudem vornehmen, den Kreuzungsbereich bei der Unteren Grenzstraße und den Rest der Bieberer Straße fahrradfreundlich umzugestalten. Aktuell ist es für Radfahrer nicht möglich, sicher aus der Stadt über die Bieberer Straße auf den neuen Radstreifen zu gelangen.

Aus Sicht des ADFC Offenbach ist es notwendig, dass alle aktuell vierspurigen Straßen, wie die Sprendlinger Landstraße oder die Waldstraße, straßenbegleitende

Radstreifen erhalten, die vor dem Autoverkehr geschützt werden.

All diese Maßnahmen können schnell und kostengünstig durchgeführt werden. Hier kann der ADFC gerne mit seiner Expertise helfen. Die Schaffung einer besseren, sicheren, modernen Fahrradinfrastruktur ist kein Luxus, sondern dringend notwendig, um den Verkehrskollaps zu vermeiden. Der Radverkehr braucht viel weniger Platz und ist gesünder und umweltfreundlicher als der motorisierte Individualverkehr. *Henning Kühl*

Dein handgefairtigtes Bambusfahrrad in Frankfurt am Main Probe fahren

my Boo
www.my-boo.de

Fixiestube

Kurt-Schumacher-Str. 2 - 60311 Frankfurt am Main
069 37 40 40 00 - hallo@fixiestube.de
www.fixiestube.de



FIXIESTUBE

Radverbindung vom Main bis Bieber-Nord

Wichtige Teilstücke des Projekts Bike Offenbach fertig

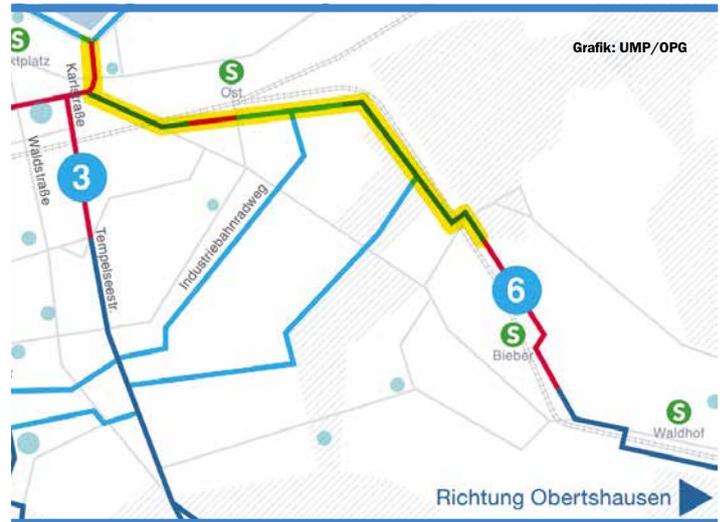
In Offenbach wurden im Herbst 2020 neue Radverbindungen vom Mainufer bis nach Bieber-Nord realisiert und der weitere Ausbau bis Obertshausen für 2021 planerisch begonnen.

Damit schließen wir eine große Lücke im Radnetz der Stadt Offenbach“, freut sich Planungs- und Verkehrsdezernent Paul-Gerhard Weiß. Der Ausbau der Achse 6 im Radprojekt Bike Offenbach könne gerade Pendlerinnen und Pendler zum Umsatteln bewegen. Das reduziere Staus und trage zur Luftreinhaltung bei.

Die ausgebaut Radverbindung führt vom Mainuferweg über die neu gestaltete Fahrradstraße in der Austraße auf die Bieberer Stra-

ße. Zwischen Mathildenplatz und Friedhofstraße/Hebestraße fordern nun Fahrradpiktogramme auf dem Tempo-30-Abschnitt zur Rücksichtnahme auf. Im weiteren Verlauf entstand eine durch einen Fahrbahnteiler gesicherte Linksabbiegerspur für Radfahrende, um in den Lämmerspieler Weg abbiegen zu können. Auch dieser Weg ist nun zwischen Bieberer Straße und Ostbahnhof eine Fahrradstraße. Das bedeutet: Grundsätzlich hat der Radverkehr dort Vorrang. Der folgende Teilabschnitt von Bieber-Nord/B 448 über den Leonhard-Eißert-Park bis zur Maybachstraße ist bereits seit dem Frühjahr 2020 durchgehend asphaltiert.

„2021 werden wir die Fahrradachse bis in die Nachbarkommune



Obertshausen weiter optimieren“, kündigt Ivonne Gerdts, Radverkehrsbeauftragte der Stadt Offenbach, an. Die Ampelanlage an der Mathildenstraße/Austraße wird ebenso fahrradfreundlich ausgebaut wie die Ampelanlage über den Zubringer der B 448 in Bürgel. Die Maybachstraße erhält eine Que-

rungshilfe für Radfahrende, und die Seligenstädter Straße wird – nach einer Abstimmung dazu in der Verkehrskommission, die Mitte Januar zusammenkommt – deutlich sicherer für den Radverkehr gestaltet. Weitere Infos:

www.bikeoffenbach.de

PM Stadt Offenbach/(ps)

RADREISEN 2021

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

24. - 28.06.	WESERBERGLAND	Rund um Holzminden
10. - 12.07.	RHÖN	Bahnradwege Rhön und Fränk. Saale
01. - 07.08.	HAMBURG und Umgebung	per Rad entdecken
01. - 06.09.	ROMANTISCHE STRASSE	Augsburg – Würzburg

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 2021

alle Reisen *inkl.* Bahnfahrt, Gepäcktransport, Reiseleitung, Standquartier, Ü/F (z.T. HP) in *** - ****-Hotels

23. - 30.01.	KLEINWALSERTAL	Winterwanderungen
23. - 26.04..	FRÄNKISCHE SCHWEIZ	Rund um Gößweinstein
13. - 16.05.	WESTERWALDSTEIG	Herborn – Westerbürg
11. - 13.06.	RHÖN	Hessische und Bayerische Rhön
24. - 26.09.	PFÄLZER WEINSTEIG	Neuleiningen – Neustadt
16. / 17.10.	LAHNWANDERWEG	Buchenau – Marburg
13. / 14.11.	ODENWALD	Wanderwochenende

UND WANDERTOUREN

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

Das Wunder vom Pappelweg

Ein Quantensprung für den Radverkehr zwischen Bad Vilbel und Karben

Unterwegs auf dem Wunder, hier in Fahrtrichtung Karben

Peter Sauer

Elektronische Archive geraten an ihre Grenzen, wenn es darum geht, herauszufinden, seit wann es die Forderung nach einem fahrradfreundlichen Ausbau des sogenannten Pappelwegs, der Verbindung zwischen Alt-Dortelweil und dem Industriegebiet Karben, gibt. Der Ausbau dieser Strecke wurde stets durch das Argument blockiert, dass dann Auto-Schleichverkehr nicht zu verhindern sei.

In den 1980er Jahren wurde auf Betreiben eines Landwirts eine Schranke als Gegenmaßnahme gerichtlich untersagt. Und so blieb es jahrzehntelang bei einem Zustand, der durch Schlaglöcher und Matsch nach Regen nur Hardcore-Radelnde nicht davon abhielt, diese direkte Verbindung zu nutzen. Die Bezeichnung des Wegezustands als „schlecht“ hätte noch als Euphemismus durchgehen können.

Bewegung kam 2014 in die Sache, als die Idee der „Kurzen Wetterau“ geboren wurde, einer Radverbindung zwischen Butzbach und Bad Vilbel, die vor allem das vorhandene Wegenetz an der Nidda so ergänzen soll, dass möglichst direkt geradelt werden kann. Und ja: Ein kurzer Blick auf eine Karte lässt sofort erkennen, dass der Schwenk der Nidda über Gronau dieser Direktheit widerspricht.

Im Jahr darauf, 2015, überraschte die Stadt Karben mit dem Ausbau ihres – allerdings sehr kurzen – Teilstücks, das insofern für den Radverkehr noch keinen deutlichen Qualitätsgewinn brachte. Auffallend war ein Schild, das an der Gemarkungsgrenze postiert wurde, mit der freundlichen Aufschrift „Auf Wiedersehen in Karben“. Das hatte für mich schon den Unterton von „Sie verlassen den amerikanischen



Die Polleranlage, von Ferne steuerbar und mit Solarstrom betrieben

Christian Martens

Sektor“, fast eine leichte Provokation in Richtung der Nachbarstadt Bad Vilbel.

Der Ausbau des Bad Vilbeler Abschnitts wurde im Radverkehrskonzept der Stadt Bad Vilbel vom August 2017 festgehalten und dort sogar mit den Attributen „hohe Priorität“ und „kurzfristig“ bedacht. Die Hoffnung auf eine nachhaltige positive Veränderung wurde also wieder genährt. Im Dezember 2019 stellte

der Bad Vilbeler Verkehrsdezernent Sebastian Wysocki eine Umsetzung bis Ende 2020 in Aussicht, nachdem man sich geeinigt hatte, dass ein durch die Landwirte per Fernsteuerung versenkbarer Poller das Problem des drohenden Auto-Schleichverkehrs lösen soll. Und tatsächlich: Es wurde Wort gehalten. Kurz vor Weihnachten konnten die Fahrradreifen erstmals über den neuen Asphalt surren.



MainVelo.de

Und daher kann jetzt in den Worten der Weihnacht formuliert werden: Siehe, ich verkündige euch große Freude, die allem Radlervolk zwischen Bad Vilbel und Karben widerfahren wird, denn Euch ist jetzt ein Radweg eröffnet, welcher setzt ganz neu Maßstäbe. Und weiter: Kommet, ihr Radler, ihr Männer und Fraun, kommet, den herrlichen Radweg zu schau. Verzeihung, wenn die Weihnachtsstimmung noch mit mir durchgeht: Ich schreibe dies am 27. Dezember.

Die Strecke vom Alten Rathaus in Bad Vilbel bis zum Bürgerhaus in Karben ist durch den Ausbau des Pappelwegs gegenüber dem Niddaradweg um 3,4 Kilometer kürzer geworden, also etwa 10 bis 15 Minuten schneller. Sie misst nun nur noch 6 Kilometer und verläuft größtenteils abseits des Straßenverkehrs. Wäre die Fertigstellung nicht mitten im harten Lockdown erfolgt – und überdies zu einer Jahreszeit, die nicht gerade als Hochsaison für den Radverkehr gilt –, so wäre ein großer Festakt nach dieser Vorgeschichte sehr angemessen.

P.S.: Manche mögen sich über den Begriff „Pappelweg“ wundern. Bis Oktober 2012 wurde der Weg von mehr als 50 Pappeln gesäumt, die weithin sichtbar waren. Die Pappeln wurden gefällt, der Name blieb und wird wohl auch noch ein Weilchen fortbestehen.

Christian Martens

Eine Anfrage an den ADFC Bad Vilbel zum Ausbau des Pappelwegs beantwortete der Autor mit einer Vorabversion seines Beitrags. Prompt erreichte ihn bereits vor Erscheinen dieses Heftes der erste Leserbrief:

Lieber Herr Martens, Sie haben wirklich recht, es ist wirklich ein Quantensprung und grenzt an ein Wunder, dass die Radstrecke jetzt doch so schnell und so schön ausgebaut wurde. Ihr Bericht ist sehr treffend und lustig geschrieben und wird hoffentlich noch viele Radler anziehen. Auch die älteren Schulkinder der europäischen Schule werden den Weg nun sicher im Frühjahr benutzen ihr Kinderlein kommet ... unsere junge Nachbarin hat es schon mal vor!
Patricia Gudelius

Zusammenlegbarer Transportwageninformationsstandfahrradanhänger

Für unsere Ausrüstung benötigen wir etwas für den Transport. Ein Handwagen sollte ausreichen, so die Überlegung. Gute Handwagen in der nötigen Größe sind teuer und die Qualität der preisgünstigeren fragwürdig. Also, was blieb? Selbst machen.

Und wenn schon selbst bauen, dann sollte der Wagen auch gleich ein mobiler Infostand sein, der sich ans Fahrrad anhängen lässt. Platzsparend zusammenlegen, einfach und ohne Werkzeuge auf- und abbauen sollte man ihn können. Da hatten wir doch mal eine Aufgabenstellung.

Jetzt ging es um die Abmessungen. Ein Stehtisch mit 1,10 Metern Höhe eignet sich gut für die Kommunikation auf Augenhöhe; das wäre eine gute Länge für den Kasten. Und die Breite, da war doch etwas mit dem goldenen Schnitt. Wenn sich schon Künstler wie Dürer, Michelangelo und da Vinci einst dieses Konzepts bedienten, dann konnte es für uns nur gut sein. So sollte der Kasten rund 70 Zentimeter breit und 40 Zentimeter hoch sein. Mit einer um 12 Zentimeter herausragenden Radachse je Seite würde die Breite weniger als einen Meter betragen. Passt!

Natürlich war es angeraten, die Empfehlungen und Regelwerke für solche Projekte zu studieren. Doch da gibt es außer den §§32 und 67a der StVZO sowie dem RWTÜV-



Platzsparend zusammengelegt, ohne Werkzeug aufbaubar: Transportwagen des ADFC Bad Vilbel, ganz im Eigenbau

Theo Sorg (3)

Merkblatt für das Mitführen von Anhängern hinter Fahrrädern von 1999: nichts.

Eine Skizze für den Kasten musste zum Bau genügen, die Materialliste war zu erstellen und der Preis zu ermitteln, rund 200 Euro kamen da schon zusammen.

Der Vorstand war gefragt, er musste das Budget freigeben – was er auch tat – und so fing ich an, Material zu beschaffen. Wiederverwertung finde ich gut, also schaute ich nach Gebrauchtem. Einiges konnte ich bei Vereinsmitgliedern und Freunden sammeln, manches erstand ich über Kleinanzeigen und das eine oder andere gab aus dem Bastelkeller her. Den Rest lieferten die örtlichen Baumärkte oder der Onlinehandel.

Dann ging es ans Bauen. Rohre waren für den Grundrahmen auf Länge zu schneiden und zusammenzuschweißen, Sperrholzteile zuzusägen, zu schleifen. Lackierarbeiten blockierten tagelang unsere Waschküche. Der Zusammenbau ging recht flott, aber manche Ideen waren etwas anders zu lösen als zuvor gedacht, Zeichnungen gab es halt nur in meinem Kopf.

Für unseren faltbaren Transportwageninformationsstandfahrradanhänger verarbeitete ich eine Tafel wasserfest verleimtes Sperrholz, drei Stangen Vierkantrohr, zwei Klavierbänder, zwei Laufräder, vier Scharniere, zwei weiße und zwei rote Rückstrahler, je einen halben Liter der Farben Reinorange und Saphirblau, etwas Holzwachs, viele Schrauben, Nieten, Splinte und natürlich wasserfesten Holzleim. Zum Verbrauch kamen noch

an die 45 Tassen Tee für Recherchen und Bestellungen im Internet, sieben Flaschen Feierabendbier und eine Flasche Wasser. Zu guter Letzt verweigerte mir noch der Schwingschleifer mit lautem Getöse seine Arbeit, gerade als er mit dem letzten Blatt Schleif-

papier beschäftigt war; der Rest war dann Handarbeit.

Bei der Probefahrt verhielt sich der Fahrradanhänger erstaunlich gutmütig, bergauf aber muss man schon den einen oder anderen Gang herunterschalten.

Theo Sorg



Der Anhänger ohne Deichsel und Räder lässt sich bequem als Info-Stand nutzen

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

Pedelects von Riese & Müller, Simphon und I:SY
Stadt, Trekking- und Tourenräder

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

Kindertransporträder von Babboe,
Bakfiets, Urban Arrow, Riese & Müller, Carqon,
Nihola und Yuba

Kinder- und Jugendräder
von Woom, Puky und Stevens

Falträder von Brompton und Riese & Müller

Qualifizierte Beratung und Service

aus einer Hand seit 35 Jahren

www.perpedale.de



VERKAUF: ADALBERTSTRASSE 5 • 60486 FRANKFURT

WERKSTATT: ROBERT-MAYER-STR. 54 • 60486 FRANKFURT



(1) Illegale Radverkehrsführung in Sossenheim – nun bereits seit einem Jahr Gebrielle Wittendorfer (3)

Stadt Frankfurt führt Radverkehr in die Illegalität

Die Stadt Frankfurt kappt eine Verbindung für täglich bis zu 1.000 Radfahrende* zwischen Sulzbach und Sossenheim – und tut so, als ginge sie das nichts an

Wie relevant das Fahrrad als Verkehrsmittel im Ballungsraum ist, konnte spätestens seit dem letzten Frühjahr auch der letzte live und in Farbe erleben: Alle, die den ÖPNV meiden wollten, pendelten per pedale zur Arbeit. Die anderen, die im Homeoffice festsaßen, nutzten jede freie Minute, um sich zu Fuß oder auf dem Rad mit Bewegung und frischer Luft von sozialer Distanz und/oder Lagerkoller zu erholen.

Eine zentrale Radverbindung sowohl für Pendler:innen als auch Freizeitfahrer:innen zwischen MTK und Frankfurt führt immer am Sulzbach entlang: zunächst durch den unsäglichen Rattentunnel unter der A66 hindurch und nordöstlich der Henri-Dunant-Siedlung über das Sossheimer Unterfeld an die Nidda.

Über Nacht wird die geöffnete Einbahnstraße für den Radverkehr geschlossen, eine Alternative nicht angeboten

Als ich vor Corona 2020, von der Nidda kommend, gewohnheitsmäßig in die bisher freigegebene Lindenscheidtstraße radelte, fiel es mir auf: An der Einfahrt von der Kurmainzer Straße war ein Vorschriftszeichen 267 (Verbot der Einfahrt) aufgestellt worden. Daran änderte sich bis zum 24. März nichts, so dass ich das Problem in die Meldeplattform Radverkehr eingab. Für alle, die diese Stelle nicht kennen: Durch die Lindenscheidtstraße leiten nicht nur normgerechte Radschilder, sondern auch der Regionalpark führt hier seine Safariroute von Zoo zu Zoo. Bis heute (Foto 1).

Einen Monat nach meiner Meldung folgte der automatisierten „Vielen Dank für Ihre Meldung (Meldungsnummer 2020234601)“-E-Mail eine

zusätzliche E-Mail aus dem Frankfurter Straßenverkehrsamt: „Vielen Dank für Ihre Meldung. Wir haben die Meldung mit der Bitte um Prüfung und Beseitigung des Mangels an den zuständigen Kollegen vom Radfahrbüro weitergeleitet. Aufgrund der Corona-Pandemie hat das Straßenverkehrsamt zur Minimierung der sozialen Kontakte die Anwesenheit der Mitarbeitenden im Büro auf ein Minimum reduziert. Aus diesem Grund bitten wir Sie um Geduld bei der Bearbeitung Ihrer Meldung.“

Bitte bei zukünftigen Meldungen aussagekräftige Bilder mitschicken! Hier hätte ich schon stutzig werden sollen: Ein genau beschriebener Mangel (Ortsangabe plus Verbot der Einfahrt) braucht keine Bilder.

Ehrenamtlicher ADFC macht Arbeit der Stadt Frankfurt

Weitere zwei Monate gingen ins Land, ohne dass sich etwas getan hatte. In der Zwischen-

zeit fuhren auch Corona-bedingt immer mehr Radfahrende durch die Lindenscheidtstraße (gewohnheitsgemäß oder der Beschilderung folgend). Also habe ich mir erlaubt, beim Frankfurter Radfahrbüro anzurufen. Ein längeres Telefonat mit dem dortigen Sachbearbeiter vermittelte mir zunächst das Gefühl, dass das Problem angekommen sei und meine Lösungsvorschläge – entweder Ausschilderung einer Umleitung oder weg mit dem VZ 267 – verstanden wurden. Wieder wurde ich gebeten, die Stelle zu fotografieren, was ich dann auch gemacht habe. Ich bin extra in meiner Mittagspause zur Einmündung gefahren. Dafür musste ich mich – Corona hin oder her – durch den viel zu engen Rattentunnel quetschen. Bin ich es eigentlich, die hauptamtlich für den Radverkehr zuständig ist?

Seit dem 22. Juni lag der Stadt Frankfurt also nicht nur die Mängel-Meldung samt der gewünschten Fotos vor. Am 8. Juli war die Lage vor Ort unverändert, worauf ich mein Unverständnis in einer E-Mail an das Radfahrbüro zum Ausdruck gebracht habe und um einen Ortstermin bat. Der ADFC Frankfurt war in Kopie gesetzt. Von der Stadt Frankfurt habe ich seitdem nichts gehört, der Ortstermin hat nie stattgefunden. Stattdessen meldete sich eine Ehrenamtliche des ADFC Frankfurt bei mir, um zu berichten, dass bereits bei den Ortsbeiratssitzungen zu diesem Thema (die Beschilderung war eine Folge von Umbauplänen in Sossenheim) sowohl die Herren vom Amt für Straßenbau als auch die Leiterin des Baubezirks West einfach nur genervt waren, als man sie bereits im Februar 2020 auf die Folgen der Baustelle für den Radverkehr aufmerksam gemacht hat. Ungefähr zur gleichen Zeit hat der ADFC Frankfurt auch das Radfahrbüro bereits über die fehlende Umleitung informiert.

Radverkehrsförderung auf der Homepage, Radverkehrsignoranz in der Praxis

„Wir schaffen Platz für den Radverkehr“ verkündet Verkehrsdezernent Oesterling auf der Homepage der Stadt Frankfurt. Aber bis heute wird eine der meist frequentierten Radverbindungen zwischen Frankfurt und dem Main-Taunus-Kreis ignoriert und seit dem letzten Frühjahr faktisch geschlossen. Anstatt, wie das beispielhaft beim Kirdorfer Bach an der Ostseite des Bad Homburger Golfplatzes (Foto 2) ge- >>



(2) Überbauung des Kirdorfer Bachs



(3) Brücke für den Rad- und Fußverkehr bei Bonames

Hessen fossil?

In *Frankfurt aktuell* 1/2020 hieß ein Artikel „Hessen Mobil oder doch Hessen automobil?“ Jetzt ist ein Jahr ins Land gegangen, viele Personen sind auch Corona-bedingt mit dem Rad gefahren und die Frage stellt sich nicht nur vor diesem Hintergrund erneut. Vor einem Jahr wurde Hessen Mobil neu aufgestellt und in diesem Rahmen würde uns interessieren, wie den folgenden Unzulänglichkeiten begegnet werden soll:

- Anfang Dezember 2020 drohte beim Bahnhof Niedernhausen die marode Brücke der L3027 einzustürzen. Folglich sperrte Hessen Mobil den Verkehr über und unter der Brücke. Infolge dessen wurde während der dreiwöchigen Stabilisierung der Bahnverkehr zwischen Frankfurt und Limburg sowie Wiesbaden und Limburg unterbrochen, einzige Alternative war der Schienenersatzverkehr, der jedoch keine Fahrräder mitnimmt. Der Abriss dieser Brücke war bereits zuvor für Mai 2021 vorgesehen, dort wird es somit nochmals Streckensperrungen geben.
- Autobahn A66 Querung Taunusbahn: Die fünfjährige Baustelle verursachte die Sperrung der wichtigen Radverbindung Hofheim–Kriftel – Frankfurt-Höchst. Kurz nach Erscheinen der letzten *Frankfurt aktuell*-Ausgabe wurde endlich die Sperrung aufgehoben (siehe Foto).



Wieder geöffnete Durchfahrt unter der A66 an der Main-Lahn-Bahn

Holger Küst (2)



Schadstelle auf L3011 zwischen Hofheim-Lorsbach und Hofheim

Ferner ist für die Zukunft sicherzustellen, dass gravierende Gefahrenstellen umgehend entdeckt und beseitigt werden und nicht erst der ADFC aktiv werden muss:

- Bundesstraße 455 in Eppstein: Hier wurde eine Radspur bergan angelegt, erst nach sofortigem Protest des ADFC (siehe *Frankfurt aktuell* 4/2020) wurde auch die Mittellinie der Kfz-Fahrbahn verlegt. Noch immer wird hier eng überholt und der ADFC arbeitet gemeinsam mit der Stadtverwaltung an einer Hinweistafel, die auf den einzuhaltenden Seitenabstand hinweisen soll. Zudem wäre die Entfernung der Mittellinie nach Erfahrung des ADFC sinnvoll – bei geringfügig geringerer Breite der Restfahrbahn ist dies sogar erforderlich.

Wie soll zukünftig mit Mängel-meldungen im Interesse aller Verkehrsteilnehmer – nicht nur der Kfz-Lenker – umgegangen werden:

- Landesstraße 3011 Hofheim–Hofheim-Lorsbach: Hier sind im Fahrbahnbereich, der vom Radverkehr genutzt wird, Schadstellen, die eine Sturzgefahr bilden (siehe Foto). Diese Schäden wurden trotz Kenntnis davon über Monate nicht behoben.
- Die Ampel an der Einmündung der Lorsbacher Straße auf die Bundesstraße 455 in Eppstein spricht nicht auf Radfahrende an. Hessen Mobil sieht sich außer Stande, die Empfindlichkeit der Auslöser (Induktionsschleife und Kamera) richtig einzustellen und empfiehlt Radfahrenden abzustiegen und die Fußgängerquerung zu nutzen. Dieser Vorschlag ist definitiv nicht mehr zeitgemäß.

Scheinbar unverändert ist die Situation bei den für den Radverkehr wichtigen Verbindungen

- Radweg Hofheim–Lorsbach seit Jahrzehnten nicht realisiert

- Radweg Eppstein–Eppstein-Bremthal und Eppstein-Bremthal – Wiesbaden-Naurod seitens Hessen Mobil vielen Jahren nicht geplant
- Radweg Eppstein–Kelkheim-Fischbach vor vielen Jahren realisiert, ohne das eine Einfädungsmöglichkeit am Radwegende in Eppstein vorgesehen wurde

Etwas Bewegung scheint es bei der Verbindung zwischen Eppstein und Hofheim-Lorsbach aus der „Sanierungsinitiative 2016-2022“ zu geben. Eine Voruntersuchung der Maßnahme gibt es, an voraussichtlich zwei Engstellen wird die nutzbare Wegbreite deutlich unter zwei Metern betragen.

Sehr bedauerlich ist es, dass keine einzige dieser Maßnahmen in die Fortschreibung der Sanierungsinitiative bis 2025 aufgenommen wurde – im Gegensatz zu über 450 Maßnahmen für den Kfz-Verkehr.

Holger Küst

>> schehen ist, die Unterführung der A66 für den Radverkehr auszubauen oder sogar eine eigenständige Brücke für den Fuß- und Radverkehr im Zuge der RTW-Bauten einzurichten (Foto 3), werden bis zu 1.000 Radfahrende täglich mit Verweis auf die Priorisierungen im Zuge der Fahrradstadt Frankfurt (!) ignoriert. Unter dem Betreff „Rad- und Fußwegeverbindungen von Sossenheim zu den angrenzenden Gemeinden verbessern“ bedauert der Frankfurter Magistrat in seiner Stellungnahme vom 6.7.2020 (ST 1264), dass er sich bis auf weite-

res darum nicht kümmern könne. Dieser Irrsinn kann nur dadurch erklärt werden, dass Radverkehrszuständigkeit und das Wissen um die bereits bestehende Praxis des Radverkehrs kilometerweit auseinanderklaffen. Wer sich für Stadtentwicklung und nahmobile Verkehrsplanung interessiert, der oder die müssten wissen, dass man am besten an den Wegen anknüpft, die sich die Menschen einfach nehmen (egal ob Trampelpfade oder Radrouten). Bis heute fahren also Tag für Tag Radfahrende durch die gesperrte Lindenscheidt-

straße und den viel zu engen und überfüllten Rattentunnel. Vielleicht müssen wir als ADFC diese Verkehrsteilnehmenden einmal bitten, an ein und demselben Tag mit dem Auto aus dem MTK nach Frankfurt zu fahren, damit die Stadt merkt, dass ihr Verkehrsproblem in Bockenheim, Westend und Niederrad an den westlichen Grenzen entsteht. Oder eben auch nicht.

Gabriele Wittendorfer

* Diese Zahl basiert auf Zählungen der Autorin von Mai bis Juli 2020

ADFC Main-Taunus-Kreis

kontakt@adfc-mtk.de

Bad Soden

Birgit Buberl
Tel. 0 61 96 - 52 03 33

Eschborn/Schwalbach

Thomas Buch
Tel. 0 61 73 - 6 11 92

Hofheim/Eppstein/Kriftel

Holger Küst
Tel. 0 61 98 - 50 15 59

Spitzenbeteiligung am Fahrradklima-Test 2020 im Hochtaunuskreis

Erstmals ist der ganze Hochtaunuskreis dabei – Augen auf bei der Kommunalwahl

Mit der Unterstützung der Gemeinden, der Presse, zahlreicher Vereine, Parteien und vieler Engagierter ist es erstmals gelungen, dass in jeder Ecke des Hochtaunuskreises Radfahrerinnen und Radfahrer dazu bereit waren, Feedback an Kommunalpolitik und Verwaltung zu geben.

In Bad Homburg haben fast 500 Menschen teilgenommen. Ob die Kurstadt mit der Champagnerluft die rote Laterne abgeben kann?

Und in den vier kleinsten Gemeinden des Landkreises haben jeweils über 1% mitgemacht und damit die Mindestzahl von 50 Teilnehmenden übersprungen, die nötig ist, um in die Wertung aufgenommen zu werden.

Das hohe Interesse vor der Kommunalwahl zeigt, dass immer mehr Radfahrende Erwartungen an die lokale Radinfrastruktur und das Miteinander haben. Sie gehen

davon aus, dass die Umfrageergebnisse in der Politik vor Ort und im Kreis Beachtung finden.

Der ADFC Hochtaunus e.V. wird die Wahlprogramme im Kreis und in den Gemeinden auf ihre Versprechen und Vorhaben prüfen. Dazu fordern wir auch alle Radfahrenden auf. Für den Radverkehr sind in erster Linie die Kommunen zuständig. Fragt die Kandidatinnen und Kandidaten in den Gemeinden über eure Kanäle, wie sie dazu stehen und bezieht das Ergebnis in eure Wahlentscheidung mit ein.

Die Ergebnisse des Fahrradklimatests werden allerdings erst nach der Wahl veröffentlicht, an ihnen können wir dann jedoch die Ausgangssituation festhalten und später sehen, wie die Politik sie verändert.

Danke an alle, die dies über ihre Beteiligung ermöglicht haben!

Susanne Bittner

Beteiligung ADFC Fahrradklima-Test 2020

	Teilnehmende/ 10.000 EW	Einwohnende am 30.6.2020	Teiln. 2020	Mindest- zahl
Grävenwiesbach	118,62	5.311	63	50
Glashütten	112,15	5.350	60	50
Schmitten	109,64	9.486	104	50
Weilrod	106,45	6.482	69	50
Bad Homburg	90,50	54.256	491	50
Wehrheim	80,07	9.367	75	50
Steinbach	68,15	10.712	73	50
Hochtaunuskreis	66,00	237.195	1.566	650
Neu-Anspach	54,99	14.547	80	50
Oberursel	53,42	46.610	249	50
Königstein	46,19	16.670	77	50
Usingen	45,26	14.803	67	50
Friedrichsdorf	41,02	25.354	104	50
Kronberg	29,59	18.247	54	50

TN = Teilnehmende EW = Einwohnende

Defizite bei Beschilderung werden behoben

Behebung von Mängel verzögerte sich wegen Personalknappheit. ADFC im Gespräch mit der Stadt Epstein.

Nachdem das Jahresgespräch mit der Hofheimer Stadtverwaltung wegen einer Corona-Erkrankung im Rathaus verschoben wurde, hat die Eppsteiner Stadtverwaltung eine elektronische Variante des Gesprächs vorgeschlagen. Dieses elektronische Treffen mit dem Eppsteiner Bürgermeister, dem Leiter des Ordnungsamts und Mitarbeitern aus dem Bauamt und dem Mitarbeiter, der u.a. für das Stadtradeln zuständig ist, fand am 25.11.2020 statt.

Im Bereich der Radverkehrs-Beschilderung haben sich in den vergangenen Jahren Lücken angesammelt, die die Beschilderung in Teilen nicht mehr nutzbar machen. Der ADFC hatte Hinweise auf Missstände gegeben, doch die Behebung der Mängel verzögerte sich aufgrund von Personalknappheit im Rathaus. Die vakante Stelle konnte zwischenzeitlich jedoch be-

setzt werden und die Defizite sollen vor Beginn der Saison behoben werden.

Da die Warteliste für Fahrradboxen am Bahnhof Eppstein lang ist und auch an den anderen beiden Eppsteiner Bahnhöfen der Bedarf besteht, bittet der ADFC um die Aufstellung von weiteren Boxen am Eppsteiner Bahnhof sowie überhaupt von Fahrradboxen an den Bahnhöfen Eppstein-Bremthal und Eppstein-Niederjosbach. Da die Maßnahmen vorfinanziert werden müssen, sieht sich die Stadtverwaltung aufgrund der derzeit schlechten Haushaltslage nicht in der Lage, diese Maßnahmen umzusetzen.

Seit vielen Jahren fehlen in Eppstein explizite Angebote für Mountainbiker. In Zusammenhang mit Nordic-Walking-Routen war dieses Thema vor vielen Jahren schon einmal diskutiert worden, es scheiter-

te damals unter anderem am Widerstand von Hessen Forst, die Probleme mit Mountainbikern auf breiten Forstwegen sahen. Noch immer gibt es keine Angebote, in Folge gibt es im Bereich Eppstein zum Leidwesen von Hessen Forst und auch der Waldtiere etliche Trails abseits der Wege. Wenn diese Wege vom Förster festgestellt werden, blockiert er sie mit gefällten Bäumen, worauf sich die Trail-Nutzer neue Wege suchen. Dieses Katz- und Maus-Spiel ist nicht sinnvoll, die Energie wäre anderweitig besser eingesetzt. Der ADFC regt hier an, ein Angebot für Mountainbiker zu schaffen, das die Ruhezeiten des Wildes und auch die Bedürfnisse der Mountainbiker berücksichtigt. Die Hanglagen um Eppstein sind – wie zu sehen ist – für Mountainbiker interessant und bei einem passenden Angebot kann auch die heimische

Wirtschaft davon profitieren (Gast-Gewerbe und ggf. auch Hotels).

Ein weiteres Thema war die provisorische Abdeckung der Gräben, in denen Glasfasern verlegt worden waren. Eigentlich war von der Deutschen Glasfaser zugesagt worden, dass die Gräben vor Einbruch des Winters mit Asphaltdecken verschlossen würden. Davon ist jedoch noch nichts zu sehen und ersten Frost hat es bereits gegeben. Teilweise wurden auch über Wochen gefährliche Engstellen belassen (siehe Frankfurt aktuell 5/2020). Hier hat der ADFC erbeten, dass zunächst die Abschnitte mit einem Spalt neben den provisorischen Pflastersteinen in Fahrtrichtung über mehrere Meter geschlossen werden. Die Stadtverwaltung nimmt diese Anregung auf, zum Redaktionsschluss hat sich hier noch keine Besserung ergeben.

Holger Küst

Vordertaunus-Radschnellweg einen Schritt weiter

Machbarkeitsstudie für FRM5 ist abgeschlossen

Erfreuliche Nachrichten im vergangenen Dezember, noch kurz vor Weihnachten: Der Regionalverband FrankfurtRheinMain lässt uns in einer Pressemitteilung wissen, dass die Machbarkeitsstudie für den Vordertaunus-Radschnellweg von Friedrichsdorf über Bad Homburg nach Frankfurt abgeschlossen ist. Damit rückt die Realisierung der „FRM5“ genannten Route näher. Beteiligt sind an dem Projekt die Kommunen Friedrichsdorf, Bad Homburg, Oberursel, Steinbach, Eschborn und Frankfurt sowie der Regionalverband. Dessen Erster Beigeordneter und Mobilitätsdezernent Rouven Kötter (SPD) zeigt sich erfreut: „Ich freue mich auf eine Strecke, die nicht nur Pendlerinnen und Pendler anspricht, sondern auch für Ausflügler in Frankfurt und Umgebung einen schnellen Weg in den Vordertaunus bedeutet.“ Wichtig sei den Projektpartnern gewesen, dass es sich bei FRM5 nicht nur um eine

Trasse vom Taunus in die Großstadt handele, sondern damit auch das Pendeln zwischen den einzelnen Kommunen vereinfacht werden. Die Trasse solle vornehmlich auf vorhandenen Wegen verlaufen, um Eingriffe für Mensch und Natur gering zu halten.

Der neue Radschnellweg hat ein Potenzial von bis zu 5.300 Radverkehrrfahrten pro Tag auf den stärksten befahrenen Abschnitten. Innerhalb von Frankfurt sind alleine bis zu 11.000 Fahrten prognostiziert.

In der Machbarkeitsstudie wird eine Streckenlänge von rund 37 Kilometern genannt, zumeist im Standard für Radschnellverbindungen in Hessen. Vom Holbeinsteg am Frankfurter Mainufer führt die Piste über Hausen an Eschborn (hier mit Anschluss an den geplanten Radschnellweg Bad Soden-Eschborn erfolgt) vorbei nach Steinbach. Anschließend folgt die Vorzugstrasse dem Verlauf der



So wie hier in der Nähe von Egelsbach könnte der Radschnellweg Vordertaunus bald für flotte Fahrt sorgen

Peter Sauer

S-Bahn nach Oberursel und nach Bad Homburg. Weiter geht es zunächst entlang des südlichen Ortsrandes und später über die Pappelallee. Dort schließt sie an die Trasse der S-Bahn an, die dann bis nach Friedrichsdorf führt.

FRM5 ist Teil der Radwegeoffensive des Regionalverbandes. Neun Radschnellwege sind bisher in Planung. Über den aktuellen Stand der einzelnen Projekte informiert die Internetseite des Verbandes (www.region-frankfurt/rsw).

Aus den beteiligten Kommunen kommt viel Lob für das Projekt.

Christof Fink, Erster Stadtrat Oberursel, sieht „... große Chancen für die individuelle Mobilität der Menschen in unseren Städten, wenn der Radschnellweg Vordertaunus realisiert wird.“ Bad Homburgs Bürgermeister Meinhard Matern glaubt, „... dass mit der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Vordertaunus nun ein weiterer, wichtiger Schritt zu einer nachhaltigen Verkehrswende sowohl für Bad Homburg selbst als auch für die Region geschaffen wurde.“

Regionalverband Frankfurt-RheinMain / (ps)

Usinger Land braucht Anschluss an Radschnellweg

Die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg im Vordertaunus ist seit Oktober verfügbar (siehe oben). Sie zeigt eine Wegführung recht zentral an den erwarteten Nutzerzahlen und auch topografisch orientiert durch die großen Orte. Für das Usinger Land bedeutet das, dass das Radverkehrsnetz Hochtaunus den Anschluss an den Radschnellweg bereitstellen muss. Nach einer ersten Einschätzung bleibt die Saalburg für das Usinger Land die wichtigste Stelle zur Querung des Taunuskamms. Danach kann eine Aufteilung in die beiden Richtungen Bad Homburg und Oberursel sinnvoll sein. Mit dem Bau des Radwegs entlang der B456 erreicht man zumindest Bad Homburg, der Radschnellweg verläuft dort je-

doch am Bahnhof. Hier fehlt der adäquat ausgebaute Anschluss bis zum Bahnhof. Nach Oberursel bietet sich der Lindenweg an, der von der Saalburg unterhalb des Hirschgartens und oberhalb des Gotischen Hauses durch Oberstedten nach Oberursel führt. Auch in Oberursel fehlt eine Verbindung bis zum Bahnhof. Interessant könnte eine Variante sein, die beides abdeckt: Eine Weiterführung des Radwegs entlang der B456 bis zur Anschlussstelle Oberstedten, danach südlich entlang der L3003 (Niederstädter Straße) an den Radschnellweg Vordertaunus entlang der Trasse der S-Bahnlinie 5 im Bereich Zeppelinstraße/Kronenhof. Eine Festlegung sollte im Radverkehrsnetz des Hochtaunuskreises getroffen werden. Stefan Pohl

Usinger Land: Feierabend- und Tagestouren 2021

Für das Usinger Land haben wir Feierabend- und Tagestouren plant. Feierabendlouren sind jeden Mittwoch von Mai bis September angesetzt, am 1. Mittwoch im Monat ab Wehrheim (Bürgerhaus), am 3. Mittwoch im Monat ab Usingen (Hugenottenkriche) und alle anderen ab Neu-Anspach (Bürgerhaus), jeweils ab 18:30 Uhr und für 1,5 Stunden. Tagestouren von Mai bis September starten jeweils am 2. Sonntag im Monat um 10 Uhr am Bürgerhaus Neu-Anspach.

Ob angesichts der Pandemie überhaupt Touren stattfinden, ist derzeit nicht sicher. Aktuelles dazu findet man unter adfc-tour.de oder touren-termine.adfc.de. Eventuell ist eine Voranmeldung über das Internet zwingend notwendig – spontane Teilnahme am Startort ist dann nicht möglich. Bitte informieren Sie sich deshalb rechtzeitig im Internet. Wenn Anmeldungen erforderlich sind, gilt grundsätzlich: Ist die Anmeldung bereits möglich, erscheint ein Link zur Erfassung der Daten. Ist die Anmeldung noch nicht möglich, erscheint ein Hinweistext, ab wann die Anmeldung möglich ist. Ist eine Anmeldung nicht mehr möglich, weil das Teilnehmerkontingent erschöpft ist oder die Frist für die Anmeldung abgelaufen ist, wird ein entsprechender Hinweis angezeigt. Fehlt ein Hinweis ganz, ist keine Anmeldung erforderlich. Stefan Pohl

Was wir bisher wissen

28.600 Pendler

> 3 Mio. Tagesgäste jährlich

70% MIV-Anteil

87 Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur

18 Ladepunkte zum Aufladen von Elektrofahrzeugen

20% Fuß- und Rad-Anteil

ADFC-Note **4,54** (2018)
Rang 7 von 7 Landesebene
Rang 102 von 106 Bundesebene

35 Elektrofahrzeuge nutzt die Stadt Bad Homburg

70% der Wählerinnen und Wähler stimmten für die Verlängerung der U2

12.800 Auspendler

2 (E-) Autos stehen zur Ausleihe bereit (Car-Sharing)

25% der Anmerkungen entfielen auf das Themenfeld Mobilität und Verkehr

0 Fahrräder stehen zur Ausleihe bereit (Bike-Sharing)

10% ÖPNV-Anteil

676 Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner*innen

40% durchschnittliche Auslastung der innerstädtischen Parkhäuser / Parkplätze

Bestandsaufnahme läuft

Bad Homburg erarbeitet integriertes Mobilitäts- und Verkehrskonzept

Ziel des Konzepts ist, eine nachhaltige und klimaverträgliche städtische Mobilität zu definieren, zu entwickeln und langfristig sicherzustellen. Die Haushalts- und Pendlerbefragung läuft noch bis zum 15. Februar 2021 unter <https://badhomburg2030.de/page/moko#auswertung>.

Häufig erfolgt Verkehrsplanung eindimensional, es wird nur auf einen Verkehrsträger wie das Auto, das Fahrrad, den ÖPNV oder den

Fußgänger geschaut. Bad Homburg möchte das jetzt ändern und ein gesamtstädtisches Mobilitäts- und Verkehrskonzept (MOKO) erarbeiten. Mit dem Anspruch, dass es nachhaltig und klimaverträglich sein soll, wird gleichzeitig die Richtung vorgegeben. Wir vom ADFC unterstützen diesen Ansatz ausdrücklich und arbeiten aktiv an dem Konzept mit. Momentan läuft die Bestandsaufnahme, dabei zeigte sich schon, dass Bad Homburg erheblichen Nachholbedarf hat (vgl. Bild). Aktuelle Daten über den Modal

Split liegen zwar nicht vor, aber man geht von einem Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 70 % aus, es gibt nur zwei Car-sharing-Fahrzeuge (bei über 55.000 Einwohnern) und kein Fahrradleihsystem. Statt dessen wurde noch im 4. Quartal 2020 ein Leihsystem für Motorroller eingeführt und von der Stadt beworben.

So gar nicht wollen auch die letzten Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung in den Anspruch einer nachhaltigen und klimaverträglichen Mobilität passen. So wurde der 10-spurige Ausbau der Autobahn A5 von Friedberg bis zum Frankfurter Kreuz gefordert und die Prüfung eines neuen Autobahnanschlusses zur A5 bei Bad Homburg beschlossen. Wir haben uns deutlich gegen diese Pläne ausgesprochen, denn die Erfahrungen der letzten 70 Jahre sind eindeutig: Mehr Straßen führen zu mehr Verkehr. Und da die Pkw ihre Fahrten nicht auf der Autobahn beginnen und beenden, fahren Sie durch die Ortschaften und Städte zu den Anschlussstellen, wodurch die ohnehin belasteten Einwohner:innen noch mehr Lärm und Schadstoffe ertragen müssen. Daneben fehlt dann natürlich der Platz für den Radverkehr. Das ist genau das Gegenteil unserer Forderungen: Mehr Platz fürs Rad und den Straßenraum fairer aufteilen!

Der ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf hat auch seine „Forderungen an Politik und Stadtverwaltung für ein fahradfreundliches Bad Homburg“ aktualisiert, sie können auf unserer Homepage heruntergeladen werden: https://www.adfc-bad-homburg.de/2020_Forderungen_Bad_Homburg. Beteiligt Euch bitte bei der Haushalts- und Pendlerumfrage zum MOKO, vielleicht kommt dann eine echte Verkehrswende, und es werden nicht nur Verbrennungsmotoren durch Elektro- und Wasserstoffantriebe ersetzt.

Ralf Gandenberger

Wir betreuen Sie u.a. in den 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 | Luftverkehrsrecht | Internationales Vertragsrecht | Medien- und Urheberrecht | Bank- und Kapitalmarktrecht

W | S | H | P Rechtsanwälte und Notare

Frankfurter Straße 35
61118 Bad Vilbel
Telefon +49 (0) 6101 583860
Telefax +49 (0) 6101 12229

Friedrich-Ebert-Anlage 56
60325 Frankfurt am Main
Telefon +49 (0) 69 219966-76
Telefax +49 (0) 69 219966-78

E-Mail: info@wshp.law | Web: www.wshp.law


W | S | H | P
Rechtsanwälte und Notare
Bad Vilbel | Frankfurt am Main | Berlin

Radverkehrsnetz Hochtaunus

Der Hochtaunuskreis plant ein RadVERKEHRSnetz. Es soll den Anforderungen des Alltagsverkehrs gerecht werden, es ist für den Weg zur Schule, zur Arbeit und zum Einkauf gedacht, Gegenstand sind aber auch Abstellanlagen an Bahnhöfen. Dafür wurden bis zum 31.12.2020 Eingaben der Bürger gesammelt. Außerdem werden vorhandene Planungen der Kommunen einfließen. Bis Jahresende 2021 soll dann ein Netz festgelegt sein, auch soll es schon erste Maßnahmen geben. Das ist sehr ambitioniert. Der ADFC wird für den weiteren Prozess über den Kreisverband Hochtaunus beteiligt. Jegliche Umsetzung wird spannend. Der Hochtaunuskreis kann selbst allenfalls an Kreisstraßen Radwege bauen, Radwege an Bundes- und Landesstraßen müssen die Kommunen anstoßen und gegebenenfalls ihren Anteil finanzieren,

wobei hier Bund und Land großzügig unter die Arme greifen. Bei Wegen abseits klassifizierter Straßen wird die Förderung sehr individuell. Für durchgehende Strecken über kommunale Grenzen hinweg, die zudem nicht zwingend an Straßen entlang sinnvoll sind, dürfte das Interesse und Wohlwollen der einzelnen Kommunen – wie in den vergangenen Jahrzehnten auch – das größte Hindernis werden. Es wird Öffentlichkeit und die Fahrrad-Lobby brauchen, damit der Plan kein Papiertiger wird. Zwei Beispiele: Für die Verbindung Wehrheim–Oberlohn–Usingen und für einen eventuellen Radweg von Usingen nach Merzhausen entlang der B275 verläuft jeweils ein Stück auf Neu-Anspacher Gebiet, das von Neu-Anspach ohne direkten Nutzen unter Umständen anteilig mitfinanziert werden müsste. In der Vergangenheit waren derartige



Wichtig für die Kombination Rad und Bahn sind vernünftige Radabstellanlagen an den Bahnhöfen. Aber nicht so wie in Usingen, wo 2014 noch Fahrräder wettergeschützt abgestellt werden konnten, heute aber dort Bahnkunden sitzen dürfen (kleines Bild). Stefan Pohl

Konstellationen ungemein schwierig – hieran ändert sich nichts.

Im Usinger Land haben wir im ADFC schon Vorarbeit geleistet: So gibt es ein umfangreiches Dossier für die Kombination Rad und Bahn, das Abstellplätze entlang der Taunusbahn bzw. der künftigen S5-Ver-

längerung behandelt. Auch zu den Hauptkorridoren für Verbindungen ins Rhein-Main-Gebiet, die wir uns angelehnt an Radschnellwege vorstellen, haben wir uns Gedanken gemacht. Das lässt sich schon länger unter adfc-usinger-land.de im Internet abrufen. Stefan Pohl



Markierung im Verlauf R8

Nachdem im Bereich des Eppsteiner Eisenbahn-Viadukts die Durchfahrt im Verlauf des Hessischen Radfernwegs R8 oftmals zugesperrt wurde, hat der ADFC die Markierung einer Durchfahrt in Verlängerung der Unterquerung der Eisenbahn hin zur Durchfahrt zur Straße „In der Müllerwies“ angeregt. Diesem Wunsch hat die Eppsteiner Stadtverwaltung entsprochen, bereits zuvor war der Bereich der Hydranten markiert worden, der auch teilweise zugesperrt worden war. Bei genauem Hinsehen fällt die von rechts in den Weg ragende Spitze auf, die Eppsteiner Stadtverwaltung hat die Begrädigung dieser Ecke in Aussicht gestellt. Holger Küst

Taunusbahn wird S-Bahn

Nach der Offenlegung der Umbaupläne sind bis zum 1. Februar 2021 Eingaben möglich. Der ADFC Usinger Land wird sich vor allem bei den Bahnübergängen am Wiesenhof (Heisterbachstraße/Ziegeleiweg) und am Heisterbacher Hof (Neu-Anspach) einbringen und auf möglichst rechtwinklige Bahnübergänge hinwirken. Am Wiesenhof ist eine Querung mit etwa 45 Grad vorgesehen, am Heisterbacher Hof mit 65 Grad. Beides ist für Radfahrende gefährlich. Am Bahnhof Usingen wird es ein Brückenbauwerk über die Bahn mit ebemem Anschluss an das Gewerbegebiet geben. Stadtseitig sind nur Treppe und Aufzug vorge-

sehen. Wir werden anregen, die Anschlussmöglichkeit einer Rampe vorzusehen – ideal wäre es natürlich, gleich eine befahrbare Rampe zur Bahnhofstraße hin mitzubauen. Am Bahnhof Wehrheim endet derzeit ein Radweg am Obernhainer Weg vor dem Bahnübergang, man muss auf die Straße wechseln. Hier gibt es Akteure, die den Bahnübergang erweitert haben möchten. Dies soll vorgesehen sein, obwohl es nicht mehr in der Offenlegung dargestellt werden konnte. Auch das wird der ADFC nennen. Außerdem werden wir auf das ADFC-Dossier zu Abstellplätzen entlang der künftigen S5-Verlängerung hinweisen. Stefan Pohl

Stammtisch virtuell

Im **Usinger Land** bieten wir bis auf weiteres einen virtuellen Stammtisch an. Genutzt wird das Video-Konferenzsystem Jitsi-Meet, das vom ADFC bereitgestellt wird. Die Teilnahme ist mit und ohne Bild, per PC, Laptop, Smartphone oder Telefon möglich. Details gibt es auf der Webseite adfc-usinger-land.de unter „ADFC-Stammtisch“.

Liegen lernen

Wer einmal wissen will, wie wirklich tiefe Verachtung aussieht, der schaue der Rennradgruppe, mit der ich seit vielen Jahren zwei, drei Mal die Woche gefahren bin, beim Passieren eines Liegerades in die Augen.

Kommt auch hier hoch: Die „Speedmaschine“ am Stausee im Martelltal im Südtiroler Vintschgau, 1.850 M.ü.M. Peter Trabert (3)



„Liegeräder! Ästhetische Fragwürdigkeiten, gesteuert von alten Nerds!“ – „Verkehrshindernisse, manchmal dreirädrig! Gott sei Dank selten!“ – „Mit Sport hat das ja nichts zu tun, eher mit Therapie! Geht gar nicht!“ liest man in diesen Augen.

So auch ich, bis zu meinem Bandscheibenvorfall in der Lendenwirbelsäule Anfang dieses Jahres. Rennradfahren geht zwar noch – auch mit Bandscheibenvorfall – ist aber eine ganz schöne Quälerei geworden. Das macht gar keinen Spaß mehr!

Aber ich will fahren, den Wind spüren!

Angeblich soll so ein Liegerad den Rücken gar nicht belasten ...

Also mal eins ausprobieren?

Gar nicht so einfach!

Wer sich für Liegeräder interessiert, begibt sich in die Niederungen einer absoluten Subkultur. In Frankfurt gibt es gerade einmal einen einzigen Fahrradladen, der Liegeräder verkauft: Mainvelo in

Harheim. Ich schätze, dass hier auf 1.000 Rennradfahrer ein Liegeradfahrer kommt und das, wo einer der größten deutschen Hersteller von Liegerädern, HP Velotechnik, im 20 Kilometer entfernten Kriftel ansässig ist.

Also habe ich bei Mainvelo in Harheim angerufen und einen Termin für eine Beratung und Probefahrt ausgemacht und zwar auf einem einspurigen Liegerad. Hierfür sollte man etwas Zeit mitbringen. Gut zwanzig Minuten bin ich nämlich unter dem Beifall anwesender Liegeradfahrer im Hof von Mainvelo herumgefallen, bevor ich fahren konnte. Herumgefallen ist hier wörtlich gemeint.

Zwischendrin habe ich gedacht: „Was für eine Scheißidee! Lass es! Geh nach Hause, setz dich aufs Rennrad, beiß die Zähne zusammen. Das wird schon irgendwie gehen.“

Irgendwann war ich so weit, dass ich mir zugetraut habe, eine kleine Probefahrt entlang der nahen Nidda zu machen. Wenn

man erst mal rollt und einen komfortablen Radweg nutzen kann, geht das ganz gut. Leider fällt man beim Anhalten und Anfahren anfangs immer um. Das ist aber mehr peinlich als dass es weh tut.

Probefahrten an der Nidda

Drei Liegeräder bin ich Probe gefahren und habe mich dann entschieden, die „Speedmaschine“ von HP Velotechnik für eine Woche auszuleihen.

ADFC-Mitglied Peter Trabert (57) nennt als Hobbys Radfahren und Schreiben. Er arbeitet im Controlling einer Investment-Gesellschaft, ist verheiratet und Vater von zwei Töchtern.



In dieser Zeit habe ich alle möglichen Touren ausprobiert, um entscheiden zu können, ob das Liegerad ein Ersatz für das Rennrad sein könnte. Es dauert eine ganze Weile bis man mit dem Liegerad vertraut ist und sich wohl fühlt.

Aber ja, es geht. Wenigsten für mich. Irgendwann habe ich angefangen, mich auf meine Liegeradtouren zu freuen, wie ich mich früher auf meine Rennradtouren gefreut habe. Es macht Spaß!

Also habe ich die Speedmaschine gekauft und zwar neu. Hier in Hessen sind die Angebote am Gebrauchtmotor sehr dünn. Liegeradfahren, das zeigt ein Blick in ebay-Kleinanzeigen, findet hauptsächlich nördlich von Hannover statt und auch dort nur als Randerscheinung.

Zur Speedmaschine ist zu sagen, dass sie trotz ihres vielversprechenden Namens kein Rennrad ist. Im Sinne eines Rennradfahrers ist sie bestenfalls ein Gravelbike. Die Variante, die ich mir ausgesucht habe, wiegt 16 kg. Meine Rennräder sind neun Kilogramm leichter. Wenn man anfangen möchte, sein Liegerad etwas zu „pimpen“, um zum Beispiel Gewicht zu reduzieren, bemerkt man erst einmal, in welchem Nischenmarkt man unterwegs ist. Während es für Rennräder Vorbauten, Lenker, Laufräder usw. in mannigfaltiger Auswahl gibt, habe ich bereits ein Problem damit, einen sportlichen Reifen für das 20 Zoll-Vorderrad der Speedmaschine zu finden. Ich habe nur einen Reifen – Kojak von Schwalbe – gefunden und den auch nur in einer Breite.

Handwerklich ist die Speedmaschine gut durchdacht. Beinlänge, Lenker, Sitzwinkel ... alles lässt sich gut einstellen. Sie passt problemlos auf einen Fahrrad Gepäckträger. Nach jetzt gut 2.500 Kilometer Fahrt würde ich sagen, dass die Qualität sehr gut ist. Bei einem Preis von 3.800 Euro darf man das aber auch erwarten.

Die Aerodynamik ...

Nun zur sportlichen Seite. Von meinen Standardstrecken in Wetterau, Spessart, Taunus und Rhön kenne ich natürlich die Geschwindigkeiten, die ich mit dem Rennrad fahre.

Mit dem Liegerad bin ich aufgrund der besseren Aerodynamik im Flachen gut zwei bis drei Kilo-

meter pro Stunde schneller, in einer leicht hügeligen Landschaft wie der Wetterau bin ich in etwa so schnell wie mit dem Rennrad und im Taunus gut zwei bis drei Kilometer pro Stunde langsamer (Durchschnittsgeschwindigkeiten bei Tourenlängen von ca. 100 km).

... und die Berge

Je steiler es wird, desto schlimmer wird es allerdings. Die Oberschenkel glühen, der Puls geht aber nicht so hoch, weil im Liegen weniger Muskelgruppen beteiligt sind. Auf der allen ortsansässigen Rennradfahrern bekannten Referenzstrecke Hohemark – Feldbergspitze bin ich 15 Prozent langsamer als mit dem Rennrad. Einen Teil holt man dann bei der Abfahrt wieder auf. Aber eben nur einen Teil.

Natürlich geht da noch was, wenn man zu anderem Material greift. Es gibt auch Liegeräder zwischen neun und elf Kilogramm Gewicht. Und fünf Kilogramm weniger

bringen ganz sicher noch etwas an Geschwindigkeit, gerade wenn es steil wird. Doch dass ich mit einem Liegerad am Berg so schnell sein kann wie mit dem Rennrad, glaube ich nicht

Immerhin kann ich mit der Speedmaschine alles hochfahren, was es in Frankfurt und drum herum an steilen Stücken gibt, sogar die Röhrborngasse in Bergen-Enkheim mit ihren 20% Steigung. Doch die klassischen Alpenpässe wie das Stilsfer Joch oder der Col du Galibier – ob die mit Anstand zu schaffen sind, das muss man abwarten.

Dafür entschädigt dann die Abfahrt. Mit dem Liegerad den Feldberg hinab, das ist wie Seifenkiten fahren. Natürlich bin ich deutlich schneller als mit dem Rennrad, auch in den Kurven traue ich mir mehr zu und fühle mich dabei sicherer. Man „liegt“ einfach besser. Das macht einen riesigen Spaß!

Wohin ich mich nicht traue, ist der Frankfurter Stadtverkehr. Es ist dabei nicht einmal so, dass man selbst nicht gesehen wird, sondern



Der Autor auf seinem Liegerad von HP Velotechnik, hier auf einer Flachetappe

die eigene Übersicht ist das Problem. Bevor man Einblick in eine zugeparkte Kreuzung bekommt, sind die Füße ja schon auf der anderen Straßenseite angelangt. Obwohl der Bremsweg wegen des niedrigen Schwerpunkts viel geringer und der häufigste Fahrradunfall – über den Lenker absteigen – beim Liegerad ausgeschlossen ist, und man letztlich auch nicht so tief fällt, mache ich um die City immer einen großen Bogen.

Das Wichtigste zum Schluss: der Rücken, die Bandscheibe. Ja, die Belastung ist deutlich geringer als beim Rennrad. Keine Schmerzen

beim Fahren, keine Schmerzen danach. Es ist nicht so, dass gar keine Belastung auf der Lendenwirbelsäule ist, aber das ist kein Vergleich zu der Quälerei, die ich zuletzt auf dem Rennrad durchmachen musste.

Man braucht eine Portion Durchhaltevermögen, um zum Liegerad zu finden. Es ist eine Investition. Für mich hat sie sich gelohnt. Im flachen und hügeligen Gelände werde ich es dem Rennrad vorziehen. Ob ich mich allerdings im Mittelgebirge oder in den Alpen weiterhin dem Spott meiner Rennradkollegen aussetzen möchte, weiß ich noch nicht.

Peter Trabert

Wenn es *drün** sein soll, dann **Zarbock**

BRONZE-GEWINNER

UMWELTORIENTIERTES
UNTERNEHMEN DES JAHRES



*das ganze Unternehmen ist klimaneutral gestellt (damit ist auch Ihre Drucksache klimaneutral)


ZARBOCK
Druck- und Verlagshaus Zarbock
team@zarbock.de · www.zarbock.de

**Druck & Medien
AWARDS
2020**
BRONZE
Umweltorientiertes
Unternehmen des Jahres



Kindern aus entfernteren Dörfern ermöglichen die Bambus-Fahrräder die Fahrt zur Schule und damit einen Zugang zu Bildung my Boo

Fahrräder aus Bambus

Projekt in Ghana fertigt Rahmen fair und finanziert dadurch Schulstipendien

Auf eine besonders faire und nachhaltige Variante des Fahrrads hat sich das in Kiel ansässige Unternehmen „my Boo“ spezialisiert.

Seit 2012 fertigen sie Fahrräder mit einem Rahmen aus Bambus. Hergestellt werden die besonderen Rahmen gemeinsam mit einem sozialen Projekt in Ghana. Dabei schaffen sie berufliche Perspektiven für ihre Mitarbeiter in Zentralghana und engagieren sich stark zum Thema Bildung. So konnten durch den Verkauf der Bambusräder über 300 Schulstipendien finanziert werden und eine Schule mit über 200 Schulplätzen wurde eröffnet. Auch der dazugehörige Schulbus sowie Bambusfahrräder für den Schulweg konnten bereitgestellt werden und ermöglichen Kindern aus entfernteren Dörfern einen Zugang zu Bildung. Um eine langfristige Förderung der Schule zu sichern hat my

Boo in 2019 den „my Boo Ghana School eV“ gegründet. Mitglieder des Vereins können auch über den Kauf eines Bambusfahrrads hinaus die Schule und das Projekt unterstützen. In Zukunft soll die Schule über 1.000 Schulplätze bieten. Hierfür wurden bereits weitere Klassenräume gebaut. Als nächstes folgt der Ausbau der Schulbibliothek, der Computerraum und ein weiterer Schulbus.

Neben dem sozialen Engagement ist das Herzstück aller my Boo Fahrräder der Bambusrahmen. Der in Ghana wildwachsende Bambus eignet sich durch seine natürlichen Eigenschaften hervorragend als Material für Fahrradrahmen. Durch die einzelnen Kammern und die dicke Außenwand ist Bambus stabil und gleichzeitig leicht: Stabil wie Stahl, leicht wie Aluminium, komfortabel wie Carbon. Kombiniert werden diese naturgegebenen Eigenschaften mit

hochwertigen Marken-Komponenten. So entsteht eine Kombination aus einem Naturrohstoff und technischer Raffinesse.

Bei über 180 Fachhändlern können die Bambusfahrräder getestet und erworben werden. Einer von ihnen ist die Fixiestube von Frederik Stautz. „Die Idee, einen natürlichen Rohstoff mit hochwertigen Komponenten zu kombinieren, hat mich fasziniert. Das daraus resultierende Fahrgefühl hat mich überzeugt, die Bambusbikes auch bei mir im Fahrradladen anzubieten“, berichtet Händler Frederik Stautz.

In jeden Bambusrahmen fließen etwa 80 Stunden Handarbeit und machen ihn zu einem echten Unikat. Per Schiffscontainer kommen die Rahmen aus Ghana in der my Boo Manufaktur an. City-, Trekking- Rennrad, Mountainbike – das Bambus-Fahrrad wird in allen gängigen Variationen in Kiel endmontiert. Entweder wie im my Boo Katalog oder nach individuellem Kundenwunsch und wahlweise auch in der Elektro-Variante. „Grundgedanke der my Boo Bambusfahrräder ist, dass jedes Bambusfahrrad nachhaltig etwas Gutes in Ghana bewirkt“, erklärt Frederik. Deswegen arbeitet das Kieler Unternehmen mit dem „Yonso Project“ aus Ghana zusammen. Der gemeinsame Anspruch und Antrieb ist es, die Rahmen unter fairen Bedingungen herzustellen und dabei einen positiven Mehrwert entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu schaffen. Dies fängt bei fairen Arbeitsbedingungen für fast 40 Mitarbeiter:innen in Ghana an und endet bei konkretem sozialem Engagement in der Ashanti Region, Ghana. „Bei wem neben dem besonderen Fahrgefühl auch das gute Gewissen mitfahren soll, sind die my Boo Bambusfahrräder eine spannende Alternative.“, beteuert Frederik. Weitere Informationen: www.my-boo.de oder in der Fixiestube in Frankfurts Kurt-Schumacher-Straße 2. my Boo

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: Dagmar Berges, 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

Druck: Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG,
Frankfurt am Main, **Auflage:** 4.600

Redaktionsschluss für die März/April-Ausgabe: 19. Februar 2021

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V.

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

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

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 12)
www.zweirad-ganzert.de

Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH
Otto-Fleck-Schneise 10a
www.gfr-cycling.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. 20)
www.mainvelo.de

Montimare
Hanauer Landstraße 11–13
www.montimare.de

Per Pedale
Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 21)
www.perpedale.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 18)
www.fahrradwagner.de

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

['kvirder][®]
www.kvirder.de



Dein Rad,
deine Story,
dein Leben.

#kvirder

Dein Lastenrad-Shop
in Frankfurt

Meisterwerkstatt & Verkauf
Linnéstraße 27 | 60385 Frankfurt
Sonia Quirder | +49 69 94943409
werkstatt@kvirder.de
www.kvirder.de



ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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



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

Reparatur Hol- und Bring-Service
Tel. 069 / 37 00 24 86



www.radsporthaus-kriegelstein.de


200€
geschenkt*

* Sie bekommen von uns 200€ Nachlass beim Kauf eines Elektrofahrrades ab einem Einkaufswert von 2499€.

Dieser Gutschein ist nicht mit anderen Rabattierungen kombinierbar und nur auf nicht bereits reduzierte Elektrofahrräder einlösbar.

Nur bei Vorlage dieser Anzeige und nur bis zum 31.12.2021 gültig.

**RADSPORTH AUS
KRIEGELSTEIN
GmbH**