

Mehr direkte Demokratie?

Weshalb aus Bürgerbegehren
keine Bürgerentscheide werden

» Seite 12



ADFC Frankfurt

23. RadReiseMesse

Sonntag, 24. März 2019, 11 - 17 Uhr

Saalbau Bornheim, Arnsburger Str. 24, Eintritt: 2,- €

- Tipps für den Fahrradurlaub
- Interessante Reiseziele
- Organisierte Radtouren
- Bildervorträge
- Fahrradcodierung
- ADFC-Tourenprogramm 2019
- GPS-Fahrradnavigation

Bildervortrag

Samstag, 23. März 2019, 19:30 Uhr

Eintritt: 3,- €

Von Frankfurt nach Istanbul

Klaus Kuras

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Frankfurt am Main e.V.

www.adfc-frankfurt.de



Medienpartner der RadReiseMesse 2019



Editorial

Am 28. Oktober 2018 durften wir abstimmen. Ich meine nicht das Kreuz für eine Partei oder einen Landtagskandidaten auf dem Wahlzettel, sondern den Stimmzettel mit den 15 Reformvorschlägen zur hessischen Verfassung. Ein Punkt darunter – wie allen anderen wurde ihm mit großer Mehrheit zugestimmt – betraf den Vorschlag „mehr direkte Demokratie“.

Das ist toll und lobenswert. Wie der Landtag mit diesem Auftrag der Bürger, Volksabstimmungen künftig einfacher möglich zu machen, umgehen wird – das heißt ein entsprechendes Gesetz zu beschließen – bleibt allerdings abzuwarten.

Denn bereits heute gibt es auf kommunaler Ebene die Möglichkeit von Bürgerentscheiden. Die Hürden dafür liegen nicht niedrig, wie Christian Eulers Beitrag auf Seite 12 deutlich beschreibt. Der

Artikel „Radentscheide ante portas?!?“ zeigt aber auch minutiös auf, welche abstrusen Register die Politik zu ziehen vermag, um sich bloß einem bindenden Votum der Bürgerinnen und Bürger zu entziehen. Woher diese Angst vor politischem Kontrollverlust, wie Christian Euler das nennt?

Die Bewegung der Radentscheide ist getragen von optimistischen und vertrauensvollen Menschen, die einen Beitrag leisten wollen, ihre Welt und ihre Zukunft aktiv mitzugestalten. Es sind keine Randalierer in gelben Westen. Auch keine Wutbürger, mit denen sie der hessische Wirtschaftsminister einmal fälschlicherweise verglich. Wenn Bürgerinnen und Bürger ihren Protest friedlich, fröhlich und auf einem verfassungsmäßig dafür vorgesehenen Weg beschreiten,



ist das keine Bedrohung, sondern ein Geschenk für das Gemeinwesen. Hat die Politik das bereits verstanden? Nicht nur die Institutionen unserer Demokratie an sich sind wertvoll. Ein hohes Gut werden sie im Wesentlichen durch das Vertrauen, das die

Bürger in diese Institutionen setzen. Die Repräsentanten dieser Demokratie dürfen dieses Vertrauen nicht aufs Spiel setzen.

Wir wünschen uns nicht mehr, aber auch nicht weniger, als dass die Politik die vom Souverän geschaffenen Institutionen ebenso ernst nimmt, wie es die Bürger dieses Staates tun. Das wäre, wie auch immer die Abstimmung über einen Radentscheid ausfällt, ein Sieg der Demokratie!

Und weil es auch im ADFC vertrauensvolle und optimistische Menschen gibt, beschränkt sich Christian Eulers Artikel nicht auf die Analyse eines Missstands, sondern er zeigt konkrete Wege auf, wie die Hessische Gemeindeordnung reformiert werden könnte, um Bürgerentscheide zu erleichtern und so tatsächlich zu mehr direkter Demokratie zu kommen, findet

Peter für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e. V. und Infoladen:

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

Öffnungszeiten Infoladen:
Montag, Mittwoch, Freitag:
17.15 – 19.00 Uhr
Samstag: 11.00 – 13.00 Uhr

Vorstand

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

Schatzmeister: Helmut Lingat

Kontoverbindung

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

Arbeitsgruppen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AG Touren: Franz Klein
touren@adfc-frankfurt.de

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

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

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

Senioren-Beauftragte:

Margret Wiener
margret.wiener@live.de

Stadtteilgruppen:

Nord: Sigrid Hubert

Nordwest: Stephan Nickel

West: Klaus Konrad

Kontakte

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

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

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

Stephan Nickel

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

Ralf Paul

☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
☎ 061 92/95 17 617

Denis Reith

denis.reith@adfc-frankfurt.de

Peter Sauer

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

Egon Schewitz

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

Gisela Schill

☎ 069/670 11 14

Klaus Schmidt-Montfort

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

Alexander Schulz

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

Anne Wehr

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

Dieter Werner

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

Eckehard Wolf

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

Beachtliche Erfolge, starkes Wachstum, große Pläne.

Der ADFC Frankfurt lud zur Mitgliederversammlung 2019

Die Mitgliederversammlung im Saalbau Bornheim am 14. Februar 2019 war gut besucht und dauerte trotz sorgfältiger Vorbereitung und perfekter Organisation lange. Es ist einfach viel zu berichten und viel zu entscheiden, wenn sich die Mitglieder einmal im Jahr zu den Formalitäten treffen. Eröffnet wurde die Versammlung von Anne Wehr, die Leitung übernahm Michael Bunkenburg.

Es gab immer wieder viel Applaus an diesem Abend, zu Recht auch für einige Aktive, die gar nicht dabei waren. Die Jahresbilanz des Vereins kann sich sehen lassen. Die Finanzen sind solide, nicht zuletzt dank einer erfolgreichen Spendenaktion. Auch die Bilanz der Erfolge ist beachtlich. Das heißt, der Ertrag ist groß. Wie viel Aufwand dahinter steckt, wissen oft nur diejenigen, die selbst mitgewirkt haben.

Den Tätigkeitsbericht des Vorstands legte Susanne Neumann vor. Mit einem Mitgliederzuwachs von 8,6 Prozent können alle zufrieden sein. Etwa jedes siebte Mitglied ist in den letzten 12 Monaten beigetreten. Schwieriger war es da schon, die Anschaffungen im Berichtszeitraum zu erklären. Wozu braucht ein Fahrrad-Club Schwimmmudeln? Die Antwort ist ganz einfach: Auf den Gepäckträger geklemmt, markiert eine Schwimmmudel im Verkehr den Sicherheitsabstand und ga-

rantiert einen hohen Aufmerksamkeitswert. Die Anschaffung eines GPS-Geräts vom Typ Garmin 700 ist dagegen eine etwas trockenere Materie, auch wenn es teurer ist als eine Schwimmmudel.

Vier Sterne für Michael Bunkenburg

Die detaillierten Berichte, auch über Kooperationen mit anderen Institutionen, wurden teils vom Vorstand und teils von den Arbeitsgemeinschaften vorgetragen. Es begann mit der Touren-AG, deren bisheriger Leiter Michael Bunkenburg sein Amt zum Saisonwechsel abgegeben hat. Als Dank für die vielen Jahre seiner Tätigkeit bekam er von Anne Wehr eine mit vier Sternen verzierte kleine Topfblume überreicht. Vier Sterne sind die höchste Schwierigkeitsstufe bei den ADFC-Touren. Der Nachfolger, Franz Klein, bekam einen Stern geschenkt. Er soll es am Anfang nicht zu schwer haben mit der Leitung einer Gruppe von immerhin 64 Aktiven. Teilgenommen haben an den Touren des vergangenen Jahres 3.528 Personen, wobei die bike-night nicht mitgezählt ist.

Über die vielfältigen Aktivitäten der Verkehrs-AG berichtete Berttram Giebeler. Es war eine lange Liste, die deutlich machte, dass wir nicht locker lassen dürfen. Oft kommt ein Erfolg erst spät und auf Umwegen. Der ständig wachsende Bekanntheitsgrad des ADFC und seiner Aktiven, die



Der wiedergewählte Vorstand, von links nach rechts:

Eckehard Wolf, Anne Wehr, Alexander Schulz, Susanne Neumann, Denis Reith, Sigrid Hubert, Ansgar Hegerfeld.

Es fehlen Klaus Schmidt-Montfort und der Schatzmeister Helmut Lingat.

Ingolf Biehusen

immer wieder auf Schwachstellen hinweisen, hilft uns dabei. Im Augenblick besteht eine große Aufgabe darin, auf den erfolgreichen Radentscheid mit mehr als 40.000 Unterschriften (davon alleine 1.000 vom Radler-Fest) eine politische Umsetzung folgen zu lassen.

Auch über die Kommunikationsmedien des ADFC Frankfurt gab es viel zu berichten. Neben den bereits klassischen Medien eNews, Internet, *Frankfurt aktuell* und Twitter ist jetzt auch noch facebook hinzu gekommen, betreut von Denis Reith. Informationen über das Radler-Fest erreichten auf diese Weise 21.000 Personen, zur bike-night waren es sogar 45.000 Nutzer.

Weil Schatzmeister Helmut Lingat erkrankt war, wurde der Finanzbericht von Eckehard Wolf vorgetragen. Der legte nicht nur ein umfangreiches Zahlenwerk vor, sondern konnte auch lässig die Unterschiede zwischen dem ideellen Bereich, dem Zweckbetrieb und dem wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb erläutern. Mit diesen drei Säulen muss ein gemeinnütziger Verein wohlüberlegt und wohlbegründet umgehen. Bei aller ehrenamtlicher Tätigkeit gibt es auch ganz normale Einnahmen, z. B. das Geld von Anzeigenkunden. Die Kassenprüferinnen hatten trotz eifriger Suche keine Beanstandungen finden können und die Mitgliederversammlung

entlastete einstimmig sowohl den Kassenwart als auch den gesamten Vorstand. Der Wirtschaftsplan 2019 bekam die gleiche Mehrheit.

Zügig, aber ohne Hektik wurden am Ende die Delegierten für die Landesversammlung, sowie der neue Vorstand gewählt. Nach der kräftigen Verjüngung vor einem Jahr, blieb der neue Vorstand dabei diesmal der alte.

Fahrrad-Checks sind gefragt

Damit es nicht langweilig wurde, kam immer wieder eine Publikumsbeteiligung ins Spiel. Die Mitglieder wurden aufgefordert, sich Gedanken zu machen, wie wir in diesem Jahr den vierzigsten Geburtstag des Bundesverbandes aufgreifen können. Wehrhart Otto schlug vor, die auch in diesem Jahr wieder fällige Sperrung des U- und S-Bahn-Tunnels zur Werbung für den Radverkehr zu nutzen. Und dann ging es auch noch um ein Problem, das die erfolgreichen Einsätze der Codier-AG bei Firmen-Terminen mit sich bringen. Dort wird zunehmend nebenher das Angebot eines Fahrrad-Checks erwartet und dazu werden Technikbegabte gesucht, die auch vormittags Zeit haben.

Je mehr wir uns vornehmen, desto kürzer könnte die Personaldecke werden. Die vielen neuen Gesichter im Raum, junge wie alte, sprachen aber eher für das Gegenteil. *Ingolf Biehusen*

Frankfurt greift in den Farbtopf!

Verkehrsdezernat plant Roteinfärbung vieler Radwege und Radstreifen.

In Frankfurt wurde es bisher nur ganz selten getan, aber in vielen anderen deutschen Städten gehört die Roteinfärbung von Radwegen, Radstreifen und Schutzstreifen, zumindest in Querungsbereichen, schon seit langem zum Standardrepertoire der Radverkehrsplaner. In unserem fahrradfreundlichen Nachbarland, den Niederlanden, ist sogar die gesamte Fahrrad-Infrastruktur rot gefärbt, und zwar in der Regel nicht nur mit aufgetragener Farbe, sondern gleich in komplett durchgefärbtem Asphalt!

Holländische Radfahrerhältnisse haben wir halt leider nicht, und es wäre auch nicht realistisch, alle Radwege in Frankfurt rot einfärben zu wollen. Erfreulich ist aber, dass ab jetzt die bisherige Zurückhaltung in dieser Sache aufgegeben werden soll, ja es soll kräftig in den Farbtopf gelangt werden! In der Presse wurden gleich ein Dutzend Abschnitte genannt, in denen die Fahrrad-Infrastruktur rot eingefärbt werden soll: Konrad-Adenauer-Straße (auf dem aktuell neu anzulegenden geschützten Radstreifen), Taunusanlage im Bereich Opernplatz (das wäre sehr verdienstvoll, je eine subjektiv anspruchsvolle „Fahrradweiche“ in beiden Richtungen), Gutleutstraße, Baseler Platz, Altenhöferallee, Gießener Straße, Holbeinstraße, Bockenheimer Anlage, Kasinostraße, Emmerich-Josef-Straße, Stroofstraße, einzelne Gefahrenpunkte auf der Hanauer Landstraße und der Ludwig-Landmann-Straße.



Ein Beispiel aus Bremen für eine rot eingefärbte „Fahrradweiche“. Diese Führungsform stresst manche Radfahrer/innen. In anständiger Breite und in Rot fährt sich's darauf besser.

Bertram Giebeler



Ein Beispiel aus Bielefeld für einen typischen „freien Rechtsabbieger“. Die Roteinfärbung der Radspur ist hier sicherlich richtig, aber eigentlich sollten solche Rechtsabbiege-Beschleunigungsstreifen abgeschafft und komplett ummarkiert werden

Bertram Giebeler

Bei einigen der genannten Abschnitte ist die Sinnfälligkeit, ja Notwendigkeit sofort einsichtig, etwa an der Taunusanlage. Bei einigen anderen erschließt sich nicht auf den ersten Blick, nach welchen Kriterien die Abschnitte ausgewählt wurden. Möglicherweise ist die Auswahl ja auch noch nicht in Stein gemeißelt. Vielleicht helfen auch die folgenden Hinweise, welche Kriterien unserer Meinung nach bei der Auswahl herangezogen werden sollten:

- starke Kfz-Belastung und/oder mehrstreifig, Tempo 50 oder höher. Bei Tempo 30 und wenig Verkehr braucht es keine Roteinfärbung
- Kfz-Rechtsabbiegen „feindlich“ zu Radverkehr geradeaus (Unfall-„Klassiker“, an ampelgeregelten Kreuzungen gehört dies eigentlich abgeschafft)
- Radverkehrsführung auf „Fahrradweiche“ zwischen Kfz-Geradeaus und Kfz-Rechtsabbiegern (Beispiel aus neuerer Zeit: Radweiche am Taunustor)
- „freier Rechtsabbieger“ vor der Ampelkreuzung (Relikt aus der autogerechten Stadt der 60er Jahre, wäre mit einfachen Mitteln zu entschärfen)

Die Roteinfärbung soll dem Autofahrer signalisieren, dass er damit rechnen muss, vorfahrtsberechtigten Radfahrern den Weg zu kreuzen, und ihn dadurch zu Umsicht und Entschleunigung veranlassen. Dieser Sicherheitsaspekt ist der vorrangige Sinn der Roteinfärbung, daran sollte sich auch die Auswahl der Abschnitte orientieren. Die Einfärbung muss so ausgeführt werden, dass sie wahrgenommen wird und ihren Zweck auch erreichen kann, d. h. sie muss nicht nur über die komplette Querung geführt werden, sondern möglichst schon im Vorfeld der Querung ansetzen. Gibt es eine Fahrrad-Aufstellfläche vor einer Ampel, sollte diese eingefärbt werden. Gibt es sie nicht, sollte die Roteinfärbung dazu dienen, sie neu einzurichten.

Andere positive Effekte psychologischer und politischer Natur, wie die Hebung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Radfahrer/innen oder die Demonstration der eigenen Radverkehrsfreundlichkeit seitens der Kommune, gehören in die Kategorie „nice to have“. Auch ist es fraglich – zumindest nicht erwiesen – dass Roteinfärbung vor Falschparkern schützen kann. Einen Radweg, Radstreifen oder Schutzstreifen komplett auf ganzer Länge durchzufärben, ist nicht verkehrt, aber nicht unbedingt notwendig. Muss die Stadt auswählen, weil Geld, Manpower oder Farbe knapp werden, sollten die gefährlichen Querungsbereiche Vorrang haben!

Darüber hinaus gilt die Regel: eine schlechte Infrastruktur bleibt auch dann schlecht, wenn sie rot eingefärbt ist. Gefährliche freie Rechtsabbieger wie an der Ludwig-Landmann-Straße sollten erst einmal mit anderen Maßnahmen entschleunigt werden, etwa durch Kurvenradiusverengung mit Sperrflächenmarkierung und Sperrbaken. Erst dann macht es Sinn, Farbe aufzutragen. Schutz- und Radstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen zur Dooring-Zone und in Minimalbreite (Schlossstraße Bockenheim) gehören nicht auch noch rot eingefärbt, sondern abgetragen und richtig neu markiert – dann auch gern in rot!

Bertram Giebeler



Ein Beispiel aus Berlin, wo Roteinfärbung offensiver eingesetzt wird. Diese Markierung, Breitstrich rechts und links und Roteinfärbung über die komplette Kreuzung, übersieht so schnell keine/r. Was aber noch fehlt, sind 2–3 Fahrradpiktogramme.

Bertram Giebeler

Vielen Dank für eure Spenden!



In der November/Dezember-Ausgabe der *Frankfurt aktuell* hatten wir darum gebeten, die vielfältige Arbeit des ADFC durch eine Spende zu unterstützen. Die Resonanz war überwältigend! Bis Anfang Februar kamen insgesamt nahezu 3.000 Euro zusammen. Für diese großzügigen Spenden möchten wir uns herzlich bedanken!

Nun gilt es, die Mittel sinnvoll dort einzusetzen, wo sie die größte Wirkung für den Radverkehr entfalten können. Für das Jahr 2019 – und den 40. Geburtstag des ADFC –

haben wir uns einiges vorgenommen, um den Radverkehr und unser Ziel einer „VeloCity Frankfurt“ verstärkt in die Öffentlichkeit zu tragen.

Die Verkehrs-AG beispielsweise hat von den Spenden bereits Material angeschafft, das bei Aktionen zum Einsatz kommen wird. Der neue rote Teppich wurde bereits gemeinsam mit dem Radentscheid erfolgreich für eine Demonstration

eingesetzt und auch das wichtige Thema Überholabstand wird in Angriff genommen – mit Poolnudeln!

Neben den verkehrspolitischen Aktionen ermöglichen die Spenden auch an anderer Stelle Verbesserungen. Ein gutes Dutzend unserer Tourenleiter hat gerade wieder einen Erste-Hilfe-Kurs gemacht - auch das kostet Geld, welches wir aber gerne investieren.



Mit dem Spendengeld werden auch Materialien für kreative Protestaktionen finanziert.

Ein weiteres wichtiges Beispiel ist unsere Vereinszeitung *Frankfurt aktuell*, die übrigens bundesweit ihresgleichen sucht! Diese konnte sich über die Anzeigen noch nie selbst finanzieren (und wir wollen auch kein Anzeigenblatt!). Rein ehrenamtlich ist die damit verbundene Arbeit auf diesem Niveau, das wir gerne halten wollen, nicht mehr zu hundert Prozent zu schaffen. Ab und zu müssen wir deshalb professionelle Unterstützung in Anspruch nehmen, die natürlich auch ihren Preis hat. Diese Aufgabe und die damit verbundene zeitintensive Arbeit kann so auf mehrere Schultern verteilt werden. Darüber sind wir sehr froh.

Die Zeit ist reif für eine Verkehrswende hin zum Fahrrad! Eure Spende hilft dem ADFC Frankfurt, noch effektiver für dieses Ziel zu kämpfen. Vielen Dank! *Alexander Schulz*

Franz Klein ist neuer Leiter der Touren-AG

Die Touren-AG ist mit 60 Tourenleitern und einem Programm-Redaktionsteam die zahlenmäßig größte AG im ADFC Frankfurt.

Der ADFC ist auch 2019 wieder mit über 280 Touren der größte ehrenamtliche Anbieter von nahtouristischen Ausflügen in dieser Stadt. Viele unserer Mitglieder sind über die Touren zum ADFC gekommen.

Seit vielen Jahren leitete Michael Bunkenburg die Touren-AG. Aber irgendwann muss auch ein ADFC-Urgestein wie Michael, und sei er auch noch so fit und kreativ, die Nachfolge regeln. Das ist nun gelungen!

Franz Klein ist relativ neu im ADFC. Seit zwei Jahren fährt er ADFC-Touren mit und ist mittlerweile auch selbst Radtourenleiter. Er hat viel Erfahrung bei der Organisation und Leitung von Wandergruppen, für Tageswanderungen und Wanderreisen. Er kennt sich im Naturschutz, im Vereinswesen, im Verkehrs- und Reiserecht und in der Touristik gut aus, und er kann Ehrenamtler/innen motivieren, einzeln und in Gruppen. Der Kreisvorstand ist sich sicher, mit Franz Klein einen fähigen und engagierten neuen Leiter der Touren-AG zu haben. *Bertram Giebeler*



Michael Bunkenburg in seiner liebsten Körperhaltung: ergonomisch souverän auf dem Reiserad, das Gesicht im Wind. Dafür hat er jetzt noch mehr Zeit!



Franz Klein freut sich auf seine neue Aufgabe als Leiter der Touren-AG.

Radentscheid – der Druck wächst!

Zum Thema: Radentscheid
ante portas?!? – Seite 12

Seit über einem halben Jahr wartet der Radentscheid Frankfurt, nach der Einreichung von über 40.000 Unterschriften, auf eine Entscheidung der Stadtverordneten über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens. Hauptproblem bisher war die fehlende Stellungnahme des städtischen Rechtsamtes. Wieso eine einfache rechtliche Prüfung derart lange dauert, können auch wir uns nicht erklären.

Um den Druck auf die verzögerungswillige Lokalpolitik zu erhöhen, hat der Radentscheid wieder mit seinen öffentlichkeitswirksamen Aktionen und Demonstrationen begonnen, nachdem es in letzter Zeit eher ruhig war. Dabei war man keinesfalls untätig: Im Hintergrund wurde zum Beispiel zusammen mit dem ADFC fleißig an der Ausarbeitung der konkreten Straßen, Kreuzungen und Routenvarianten gearbeitet. Das ist wichtig, denn nur wer Konkretes fordert und sich intensiv mit der Thematik auseinandersetzt, kann in den inzwi-

schon gestarteten Verhandlungen mit der Römer-Koalition etwas bewirken. In Bamberg hat sich nach dem erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen leider kaum etwas bewegt, so dass man Maßnahmen auf der Straße noch suchen muss. Das möchte der Radentscheid Frankfurt in jedem Fall vermeiden!

Die Demonstration des Radentscheids am 18. Januar mit dem als Radweg ausgerollten roten Teppich auf der Gallusanlage zeigte offenbar bereits Wirkung: Im Ortsbeirat 1 liegt ein Antrag vor, in dem ein durchgängiger Radweg auf genau dieser Strecke zwischen Mainzer Landstraße und Untermainkai gefordert wird. Es soll explizit eine Fahrspur für den Radweg entfallen, da durch die aktuell eingereichte Baustelle am Marienurm für den Kraftverkehr bereits eine Spur gesperrt wurde und das Verkehrschaos ausgeblieben ist. Dieser Radweg würde auch den Fußgängern in den pa-

rallel verlaufenden Grünanlagen etwas mehr Platz geben, da die Radfahrer mit dem Radweg eine zügige, direkte und sichere Alternativroute nutzen können. Dieses Vorhaben begrüßen wir ausdrücklich und hoffen, dass der Antrag auf Zustimmung stößt und diese wichtige Achse mit einem lange überfälligen Radweg versieht.

Am 27. Februar setzte der Radentscheid unter dem Motto „So schnell geht uns die Luft nicht aus!“ einen Protestzug von der Alten Oper zum Römer in Bewegung, um auf die Verzögerungen bei der rechtlichen Prüfung hinzuweisen. Hierbei wurden die Fahrräder der etwa 600 Teilnehmenden im Regen und bei knapp über null Grad geschoben – um zu zeigen, dass es an sicheren Radwegen zum Fahren in Frankfurt mangelt. Die breite Unterstützung dürfte für einen selbstbewussten Start in die Verhandlungen mit der Koalition gesorgt haben, die wenige Tage später begannen.

Ansgar Hegerfeld

Abschalten tut gut

Für die Einbahnstraßenöffnung der Straße Alt-Ginnheim musste eine Ampelanlage außer Betrieb gesetzt werden

Vor etlichen Jahren war es noch eine Sensation, Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen. Inzwischen ist das, zumindest in Frankfurt, längst üblich und kaum eine eigene Meldung wert. Ungewöhnlich dagegen ist es, wenn es mit der Öffnung einer Einbahnstraße bis heute gedauert hat. So ein Fall ist die Straße Alt-Ginnheim im gleichnamigen Stadtteil.

Die Einbahnstraße Alt-Ginnheim führt in Richtung Bockenheim und liegt in einer Tempo-30-Zone. In sie hinein fährt man über die ampelgeregeltene Kreuzung, von der Woogstraße oder der Ginnheimer Hohl kommend. Von der Straße Alt-Ginnheim aus gab es naturgemäß kein Ampel-

signal, um aus dieser Richtung die Einfahrt in die Kreuzung zu regeln. Wozu auch?

Es geht auch ohne Ampel

Das Problem: In Tempo-30-Zonen darf es eigentlich gar keine Ampeln geben. Eine Ausnahme, also eine Art Bestandschutz, gibt es für Ampeln, die schon vorher da waren. Allerdings dürfen an solchen Ampelanlagen keine wesentlichen Änderungen – etwa ein zusätzliches Lichtsignal – vorgenommen werden. Die einzige Möglichkeit, die Einbahnstraße zu öffnen, bestand also darin zu klären, ob eine Ampel hier überhaupt notwendig ist.

Die Lösung: Die Ampel ist außer Betrieb gesetzt worden. Für eine entfallene ampelgere-



Weniger kann mehr sein: Durch die Abschaltung der Ampel war ein wichtiger Lückenschluss möglich.

gelte Fußgängerquerung über die Straße Alt-Ginnheim wurde ein paar Meter weiter, für Passanten noch günstiger direkt am Kirchplatz gelegen, ein Zebrastrifen eingerichtet. Die Ginnheimer Hohl verfügt einige Meter bergauf über eine weitere Fußgängerampel, die beispielsweise Kinder auf dem Weg zur Dierterweg-Schule nutzen können. Der Fahrzeugverkehr ist, wie in Tempo-30-Zonen üblich, nach dem Prinzip „Rechts vor Links“ geregelt.

Direkt in Richtung Nordweststadt

Und wozu all das? Wer von Bockenheim, Dornbusch oder dem östlichen Teil Ginnheims Richtung Nordweststadt, Römerstadt, Hedderheim unterwegs ist, hat nun einen direkten, umwegfreien Anschluss an die F4-Route (Innenstadt-Weißkirchen). Diese Lücke sollte geschlossen werden, bevor die neue stadtweite Radwegweisung den Stadtteil Ginnheim erreicht.

Torsten Willner

Regionalkarte Frankfurt / Wiesbaden / Darmstadt

Neuaufgabe erschienen

Der Kartenverlag BVA ist der bundesweite Kooperationspartner des ADFC, wenn es um die Radtourenkarten im Maßstab 1:150.000 geht, auch bei den Regionalkarten, die im allgemeinen im Maßstab 1:75.000 erscheinen.

Die vielfach noch unter dem alten Namen Bielefelder Verlagsanstalt (BVA) bekannte Firma gehört mittlerweile zur Gundlach-Gruppe. Und alle radfahrerspezifischen Verlagsprodukte (Zeitschriften, Karten und Bücher) werden deshalb nur noch unter dem Namen BVA Bike Media vertrieben. In der Reihe der BVA-Regionalkarten gibt es schon seit längerem auch eine Karte im Maßstab 1:75.000 für das Rhein-Main-Gebiet. Aus dieser Karte ging dann die Regionalkarte Frankfurt a. M. / Wiesbaden / Darmstadt hervor, die in erster Auflage 2014 – übrigens im Maßstab 1:50.000 – erschien. Und ganz aktuell gibt es von dieser Karte jetzt die zweite Auflage, die auch wieder in Zusammenarbeit mit ADFC-Aktiven aus der Region auf den neuesten Stand gebracht wurde. Die Kartographie & GPS AG des ADFC Frankfurt war dabei federführend tätig.

Die Karte kostet 8,95 Euro und deckt dabei den Bereich von Wiesbaden bis Hanau und von Darmstadt bis nach Friedrichsdorf ab. Natürlich besteht die Karte, wie heutzutage fast üblich, aus wetter- und reißfestem Papier. Die komplette Karte kann übrigens auch für knapp 4 Euro über den Online-Shop merkartor.de als PDF-Datei für iOS und Android-Smartphones oder für Outdoor-Navigationsgeräte erworben werden. Das Kartenbild ist dann das gleiche wie bei der Papierversion, allerdings nicht skalierbar.

Außerdem lassen sich die in der Karte enthaltenen Tourenvorschläge, Themenrouten und Fernradwege kostenfrei als gpx-Track downloaden. Die aktualisierte Karte wird demnächst auch im Infoladen des ADFC Frankfurt zu haben sein.

Wolfgang Preisung



Service für Airport-Radler



Von der Frankfurter City aus muss die Autobahn A5 gequert werden, um den Flughafen mit dem Fahrrad zu erreichen.

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Bereits seit etlichen Jahren arbeitet der Regionalverband Frankfurt RheinMain – immer wieder unterstützt von ADFC Frankfurt und ADFC Hessen – daran, dass der Frankfurter Flughafen leichter mit dem Fahrrad erreicht werden kann und sich die Infrastruktur für den Radverkehr dort insgesamt verbessert.

So sind kürzlich 20 Fahrradboxen für E-Bikes am Flughafen aufgestellt worden, um dort Beschäftigte aus der Region für einen Umstieg auf das Fahrrad zu gewinnen. Nun hat der Regionalverband ein Informationsangebot geschaffen, in dem alles Wichtige zu finden ist: Welche Anfahrtswege zum Flughafen gibt es und wie ist deren Beschaffenheit? Wo befinden sich Gefahrenstellen, Baustellen, Querungen? Wo finde ich Fahrradabstellanlagen? Wie lange dauert die Fahrt von meinem Standort zum Flughafen? Die digitale Anwendung ist auch für Tablets und Smartphones geeignet: www.region-frankfurt.de/airportradeln

Nach aktuellen Berechnungen gibt es bei den rund 81.000 Beschäftigten am Frankfurter Flughafen ein Potenzial von zehn bis zwölf Prozent, die mit einem E-Bike zur Arbeit fahren könnten, da sie in einem Radius von 12 bis 15 Kilometern vom Flughafen entfernt wohnen. Dienstfahrten am Flughafen oder zu benachbarten Gewerbegebieten könnten ebenfalls mit dem Fahrrad erledigt werden.

Den neuen Service ermöglicht das Projekt „Fahrradmobilität in großen Gewerbe- und Industriestandorten am Beispiel des Frankfurter Flughafens“, das aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 durch das Bundesverkehrsministerium gefördert wird. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf 245.000 Euro. Weitere Projektpartner sind die Stadt Frankfurt, die Fraport AG, die Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft mbH sowie der ADFC Hessen.

Torsten Willner



Martin Boré †

Nach langer, schwerer Krankheit starb im Februar 2019 Martin Boré, der erste Leiter des Frankfurter Radfahrbüros. Martin leitete bis 2013 die regelmäßigen „Routine“-Treffen von Straßenverkehrsamt und ADFC, er entwickelte maßgeblich das umfangreiche Lückenschlussprogramm, noch heute zentrale Planungsgrundlage für die zahlreichen konkreten beordnenden und baulichen Maßnahmen.

Wir – alle Frankfurter Radfahrerinnen und Radfahrer – verdanken Martin viele Fortschritte in der Radverkehrsförderung, bis heute und auch noch in der näheren Zukunft.

Bertram Giebeler

Mit einigen Neuerungen:

Das Tourenprogrammheft 2019 ist da!

Alle Jahre wieder, pünktlich zur RadReiseMesse, erscheint das neue Tourenprogrammheft.

Es ist das bekannteste Aushängeschild des ADFC Frankfurt mit einer stolzen Auflage von 15.000 Exemplaren.

Mit rund 280 Touren gibt es wieder ein großes Angebot für ganz verschiedene Zielgruppen. Von gemütlich Radeln bis sportlich in die Pedale treten ist alles dabei. Auch die Struktur des Heftes wurde überarbeitet: so sind die Touren der ADFC-Ortsverbände Bad Vilbel und Offenbach nun nicht mehr im hinteren Teil für sich, sondern chronologisch in das Gesamtangebot eingefügt. Das macht Sinn, schon weil ja für viele potentielle Teilnehmer/-innen an den Touren die Startpunkte unserer Nachbarn näher liegen als die klassischen Frankfurter

Startpunkte, und diese attraktiven Touren so nicht so leicht übersehen werden, wie es wohl öfters in der Vergangenheit passiert ist.

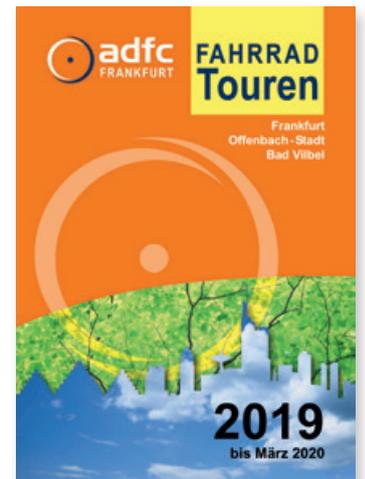
Es gibt viel zu entdecken

Ganz neu in diesem Jahr ist die Serie „Wissen auf Rädern – Kultur, Natur, Geschichte“. Dies sind Radtouren zu sehr unterschiedlichen Themen in und um Frankfurt. Versteckte Parks, bemerkenswerte Architektur, Kunstwerke, Kuriositäten, Historisches, Modernes – es gibt viel zu entdecken und zu erfahren. Unterwegs werden Infostopps mit Erläuterungen zu den jeweiligen Themen gemacht. Auch das Radreiseangebot wurde erweitert. Noch sind viele Plätze frei, es lohnt sich nachzufragen.

An der Erstellung des Tourenprogramms sind viele Helfer/-in-

nen beteiligt. Vor allen sind die 60 Tourenleiterinnen und Tourenleiter zu nennen, die die Touren planen, sich ein Jahr im voraus auf den Termin festlegen und die Beschreibungen ihrer Touren bereitstellen. Das Redaktionsteam überprüft die Texte der Touren nochmals, schließlich wird das Layout erstellt. Viel Arbeit, die natürlich ehrenamtlich geleistet wird!

Ist das Heft gedruckt, muss es zu Fahrradhändlern und Restaurants gebracht werden, wo es für Kunden und Gäste ausliegt. Die Mitglieder bekommen das Tourenprogramm zusammen mit dieser Ausgabe von *Frankfurt aktuell* von unseren fleißigen Austräger/-innen nach Hause geliefert. Wir bedanken uns auch bei unseren Anzeigenkunden, die ermöglichen, dass wir uns den Druck des Tourenprogramms überhaupt



leisten können und empfehlen diese Anzeigen allen Leser/-innen zur Beachtung.

Jetzt liegt also das Tourenprogramm 2019 vor – und macht sicher Lust zum Blättern und Stöbern. Die Touren-AG des ADFC Frankfurt wünscht viel Spaß in der kommenden Radelsaison!

Sigrid Hubert

ADFC-Tourenleiter qualifizieren sich weiter.



Den Verletzten kann geholfen werden!

Tourenleiter/-innen aus Frankfurt und anderen Regionen Hessens absolvieren den Erste-Hilfe-Kurs im Rahmen der Zertifizierung.

Thomas Fuchs

Fremdenführung ist ein wachsender Markt, das sieht jede/r bei einem Wochenendspaziergang durch die Frankfurter City.

Es gibt Touristenführung und Reiseleitung zu Fuß, per Bus und auch per Rad. Der größte Anbieter von nachhaltiger Touristenführung ist seit Jahren der ADFC, auch wenn das vielfältige Tages-Tourenangebot nicht offiziell „Stadtführung“ heißt und die mehrtägigen Touren erst seit 2019 auch offiziell „Radreisen“ genannt werden.

Wer in diesem Bereich tätig bleiben will, kommt um Qualifikation nicht herum, egal ob das Angebot kommerziell ist oder nicht. Deshalb lassen sich auch in Frankfurt immer mehr Tourenleiter/-innen zertifizieren, nach den strengen ADFC-Kriterien für gute und sichere Tourenleitung. Zu dieser Zertifizierung gehören der erfolgreiche Besuch mehrerer Seminare und zwingend auch ein Erste-Hilfe-Kurs.

Bertram Giebeler

„Spezi 2019“ am 27. und 28. April

Liegeräder, Dreiräder, Lastenräder, Falträder ... Was vor einigen Jahren noch exotisch anmutete, scheint heute, zumindest in größeren Städten, fahrradmobile Normalität geworden zu sein.

Trotzdem ist es gar nicht so einfach, sich gezielt über innovative Ideen und Produkte aus der faszinierenden Welt der Spezialfahrräder zu informieren. Gut, dass es dafür seit 1996 die „Spezi“ im

südpfälzischen Germersheim gibt: Am 27. und 28. April 2019 öffnet die Internationale Spezialradmesse zum 24. Mal ihre Tore. Im Jahr 2018 kamen über 130 Aussteller aus 19 Ländern und über 10.000 Besucher. Wie jedes Jahr bilden die beiden großen Testparcours das Herz der Spezi. So kann das persönliche Lieblingsrad ausgiebig Probe gefahren werden. Infos zu Anreise und Programm unter www.spezialradmesse.de

Torsten Willner

Kein Platz für Rassismus

Der ADFC ist parteipolitisch und weltanschaulich neutral, aber er ordnet sich dem demokratischen Spektrum zu und gibt den Grundrechten einen hohen Stellenwert. So ist es nur konsequent, dass an der Geschäftsstelle in der Fichardstraße, die auch als Infoladen dient, jetzt eine Schrifttafel angebracht ist mit der Aufschrift „Respekt! Kein Platz für Rassismus“.

Die Anbringung dieser Schrifttafel fand am 27. Januar statt, dem Tag des Gedenkens an die Opfer des Nationalsozialismus. Zwanzig Mitglieder des ADFC Frankfurt waren dabei. Aus Gründen des Denkmalschutzes durfte die Schrifttafel nicht an die Außenfassade des spätklassizistischen Gebäudes geschraubt werden, aber der Platz an der Großen Tafel des Fahrradständers davor ist mindestens ebenso auffällig. Die Schellen waren vorbereitet, Werkzeug und Schrauben lagen bereit und mit ein wenig Fingerspitzengefühl war die beidseitige kleine Blechtafel montiert. Die letzte Schraubendrehung führte dann Thomas Kasper von der IG Metall aus, der auch ADFC-Mitglied ist. In einer kurzen Ansprache schilderte der Gewerkschafter dann, wie wichtig bei der harten körperlichen Arbeit in der Metallbranche schon immer die Solidarität der Arbeiter untereinander war. Rassismus konnte und kann man dabei nicht gebrauchen, im Gegenteil müssen Menschen verschiedenartigster Herkunft solidarisch zusammenhalten. Es ist deshalb kein Zufall, dass die „Respekt“-Kampagne in der IG Metall entstanden ist.

Beim Gang in die Räume unseres Infoladens fiel dann ein zweites, etwas größeres „Respekt“-Schild an der Stirnwand im Treppenhaus auf, das dort ohne Zeremonie bereits vorher angebracht worden war. Im Infoladen richtete Dr. Manfred Wittmeier, der zweite Gast, der ebenfalls ADFC-Mitglied ist, noch einmal das Wort an die kleine Gruppe. Vor dem Hintergrund seiner Arbeit für den Förderkreis des Fritz-Bauer-Instituts regte er die Planung einer Fahrradreise nach Auschwitz an. Startpunkt könnte Berlin sein, von Frankfurt aus ist die Entfernung zu groß.



Thomas Kasper (rechts) bei der Montage der Respekt-Schrifttafel in der Fichardstraße, links daneben Dr. Manfred Wittmeier und Schatzmeister Helmut Lingat.

Eckehard Wolf

Wittmeier erinnerte an den ersten Auschwitz-Prozess, der von 1963 bis 1965 in Frankfurt stattfand, zunächst im Römer, dann im Bürgerhaus Gallus, in dem auch der ADFC gelegentlich tagt. Er fragte sich und uns, wie die 300 Zeugen, die zu den 168 Verhandlungstagen nach Frankfurt gekommen waren, wohl in unserer Stadt zurechtgekommen sein mögen. Zwanzig Jahre nach dem Ende der NS-Diktatur war in der Bevölkerung die Neigung, die Unrechtsherrschaft zu vergessen und zu verdrängen noch oder wieder groß, wie auch einige der Anwesenden aus eigener Erfahrung bestätigen konnten. Umso wichtiger ist es, jetzt daran zu erinnern, wie ernst die Abwehr von Rassismus zu nehmen ist. Daher: Respekt!

Ingolf Biehuse

Wir beraten Sie in folgenden Themenbereichen:

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

Frankfurter Straße 35 | D - 61118 Bad Vilbel

Zweigstelle: Hartmannsweilerstraße 71 | D - 65933 Frankfurt am Main

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

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



Wiegand | Striether | Hofmann

Rechtsanwälte und Notar

TERMINE

Di.	12.03.	W	Radlertreff im Westen
Mo.	18.03.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	20.03.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	21.03.	N	Radlertreff im Norden
So.	24.03.	RRM	23. RadReiseMesse
Fr.	29.03.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
Mo.	01.04.	F	Foto-AG
Mi.	03.04.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Mo.	08.04.	VS	Vorstandssitzung
Di.	09.04.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	17.04.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	18.04.	N	Radlertreff im Norden
Fr.	26.04.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
Mo.	29.04.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	06.05.	F	Foto-AG
Mi.	08.05.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Di.	14.05.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	15.05.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	16.05.	N	Radlertreff im Norden
Mo.	20.05.	VS	Vorstandssitzung
So.	26.05.		Radler-Fest Alter Flugplatz Bonames
Fr.	31.05.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West

TREFFPUNKTE

F	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
G	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
N		Ort erfragen über gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00	Gaststätte Ginnheimer Höhe am Diebsgrundweg Info bei stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion		Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 <i>Frankfurt aktuell</i> Auskunft unter Telefon 069-46 59 06
V	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
VS	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
W	19.00	Treffpunkt in wechselnden Lokalen in Höchst und Unterliederbach Info bei klaus.konrad@adfc-frankfurt.de
RRM	11.00–17.00	Bürgerhaus Bornheim, Arnsburger Str. 244

HIEROGLYPHEN



Ärzte sind ja bekannt für ihre sehr unleserliche Handschrift. Aber nicht nur auf dem Rezeptblock entsteht schwer Entzifferbares. Auch Piktogramme im Straßenverkehr bleiben vom Phänomen der „Sauklaue“ nicht verschont, wie wir in der Raimundstraße lernen. Na, was für ein Glück, dass die Benutzungspflicht für diesen, auch sonst nicht fehlerarmen Radweg bereits aufgehoben wurde!

Torsten Willner

REPARATUR-WORKSHOPS

Motto: Hilfe zur Selbsthilfe. Praktisches Werkstatt-Angebot für Leute, die unter fachlicher Anleitung lernen wollen, ihr Fahrrad selbst zu reparieren und zu warten, sowie für erfahrene Schrauber/innen, denen das Werkzeug fehlt. Was gemacht wird, richtet sich nach den Wünschen der Teilnehmer/innen. Die Teilnahme ist kostenlos. **Termine jeweils 15.00 Uhr, Ev.-Luth. St. Nicolai-Gemeinde, Waldschmidtstraße 116** (U7, Bus 32 „Habsburger Allee“). **Telefonisch anmelden! Willkommen sind Anfänger/-innen und Fortgeschrittene.**

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
16.03.	Andreas Dammer	069/67 77 92 53
30.03.	Paul Ruhnau	069/61 76 70
13.04.	Klaus Schmidt-Montfort	069/51 30 52
27.04.	Udo Müller	069/46 93 99 17
11.05.	Adam Drosdzol	069/95 41 16 66
26.05.	Fahrrad-Check beim Radler-Fest auf dem Alten Flugplatz	

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

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

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
(Anzeige Seite 17)
Große Spillingsgasse 8–14,
www.fahrrad-boettgen.de

Zweirad Ganzert GmbH
(Anzeige Seite 18)
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte
www.zweirad-ganzert.de

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

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

Main Velo (Anzeige S. 25)
Alt-Harheim 27, www.mainvelo.de

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

Radschlag
Hallgartenstraße 56, www.radschlag.de

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

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

Fahrradhaus Wagner
(Anzeige Seite 17)
Wogstraße 21
www.fahrradwagner.de

Codierungen

Freitags, 15–17 Uhr
(ab 5. April von 16–18 Uhr) in
der Wilhelm-Epstein-Straße 61
nach Voranmeldung bei Dieter
Werner, Tel 0152-51 46 42 89.
Kosten: 13 Euro
(8 Euro für ADFC-Mitglieder).

**Redaktionsschluss für
Frankfurt aktuell 3/2019:
23. April 2019**

Radentscheide in Hessen ante portas?!?

Von der Schwierigkeit, den direkt artikulierten Bürgerwillen in einer hessischen Kommune am politischen Geschehen teilhaben zu lassen.

Als aufmerksamer Medienkonsument und insbesondere Leser von *Frankfurt aktuell* weiß man es nur zu gut, 2018 war das Jahr der Radentscheide in Hessen – genauer der Bürgerbegehren, die zu Bürgerentscheiden nach dem Willen der Initiatoren und unterzeichnenden Einwohner in drei der vier größten kreisfreien Städte Hessens, Frankfurt, Darmstadt und Kassel, hätten führen sollen. Allein daraus wurde nichts. Unisono war aus allen betroffenen Rathäusern zu hören, den Bürgerbegehren mangle es – leider, leider – bereits an materieller Zulässigkeit, weshalb man die Bürger nicht zum eigentlichen Gegenstand der Radentscheide an die Wahlurne rufen dürfe.

Wenn man die Bilder der 550 friedlich demonstrierenden Frankfurter Bürger und Unterstützer der Radentscheid-Initiative am 27.1.19 betrachtet, die am Römerberg vor dem Rathaus für eine Durchführung des Radentscheids streiten, ist die Assoziation zum punischen Krieg keineswegs zwingend. Psychologisch betrachtet, mögen das Magistrat und Stadtparlament im *Römer* möglicherweise anders sehen. Bürgerentscheide sind gelebte direkte Demokratie. Es geht dabei um politische Teilhabe und Mitbestimmung – durchaus in Konkurrenz zu den Institutionen der repräsentativen Demokratie. Sicherlich sitzen im *Römer* keine „Römer“, die vor einer feindlichen Streitmacht zittern, sondern es sind ebenso Frankfurter Bürger, freilich in Repräsentanzorgane gewählte. Es geht auch nicht um den Verlust absoluter Herrschaft, denn hier ist nicht *Hannibal ante portas*. Dennoch ist die Metapher nicht ganz falsch, da zumindest Macht und Kontrolle der städtischen Organe durch Bürgerbegehren und Bürgerentscheide, von der hessischen Kommunalverfassung legitimiert, ein Stück weit beschnitten werden.

Voraussetzungen für einen Bürgerentscheid nach § 8b HGO

Wieso werden denn jetzt eigentlich keine Bürgerentscheide durchgeführt? Um das rechtlich nachzuvollziehen, muss man kurz auf das *Procedere* in § 8b Hessische Gemeindeordnung (HGO) eingehen, das Bürgerentscheide auf kommunaler Ebene in Hessen regelt. In der HGO ist etwa festgehalten, dass in einem ersten Verfahrensschritt ein sogenanntes Bürgerbegehren durchzuführen ist,



Etappenziel erreicht:
Der Radentscheid Frankfurt überreicht der Stadt die gesammelten Unterschriften.

bevor in einem zweiten Verfahrensschritt ein Bürgerentscheid überhaupt stattfinden kann. Allerhand Voraussetzungen sind dabei zu beachten. So muss es sich bei dem Gegenstand des Begehrens um eine wichtige Angelegenheit der Gemeinde handeln, die zudem in die Entschließungskompetenz der Gemeindevertretung, hier also des Stadtparlaments, fallen muss. Bei Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern muss das Bürgerbegehren von einem Quorum in Höhe von mehr als 3 Prozent der wahlberechtigten Einwohner unterzeichnet werden. Die zu entscheidenden Fragen – bei den Radentscheiden handelte es sich um ganze Maßnahmenkataloge – müssen mit Ja/Nein beantwortet werden können, eine Begründung und einen Kostendeckungsvorschlag enthalten sowie die Angabe von bis zu drei Vertrauenspersonen. Schließlich ist das Bürgerbegehren zur Durchführung eines Bürgerentscheides schriftlich beim Gemeindevorstand, in einer Stadt also dem Magistrat, einzureichen.

Das Unterschriftenquorum zu erreichen, ist bereits eine ernstzunehmende formelle Zulässigkeitschürde. Diese meisterten die Radentscheide allerdings mit Bravour. So konnten die Initiatoren mit mehr als 40.000, 11.000 bzw. 22.000 gesammelter Unterschriften das gesetzlich geforderte Quorum von 15.056, 3.347, bzw. 4.501 Unterschriften in Frankfurt, Darmstadt und Kassel je-

weils locker um das 3- bis sogar 5-fache (Kassel!) überbieten. Das tolle Ergebnis ist zugleich Ausdruck einfallreicher und gut gemachter Kampagnen als auch ein sicheres Anzeichen dafür, das richtige Thema zur rechten Zeit und damit einen Nerv bei den Einwohnern der hessischen Großstädte getroffen zu haben. Sicheres Radfahren auf gut ausgebauter Radinfrastruktur für alle zwischen 8 und 88 Jahren in einer lebenswerter gestalteten Stadt, die nicht mehr einseitig den motorisierten Individualverkehr bevorzugt, fanden bei den städtischen Einwohnern in Zeiten, in denen von Verkehrswende zwar in der Politik viel geredet, aber wenig getan wird, breite Akzeptanz.

Forderungen der Radentscheide in Frankfurt, Darmstadt und Kassel

Dennoch sollte es nichts werden mit den Bürgerentscheiden und den 7 (Frankfurt, Darmstadt) bzw. 8 (Kassel) geforderten sehr konkreten Einzelmaßnahmen, darunter je nach Größe der Stadt und Ambition der Initiatoren der Radentscheide jedes Jahr

- 3, 5 bzw. 15 Kilometer baulich getrennte Radwege an Hauptstraßen mit 50 km/h
- 5 Kilometer attraktive Nebenstraßen für den Radverkehr bzw. Fahrradstraßen
- Umbau von 3 bzw. 10 für den Radverkehr optimierte und sichere Ampelkreuzungen
- 50 Bordsteinabsenkungen an vorhandenen Rad- und Fußwegen

- 8 bzw. 10 Gehweg-Aufpflasterungen an Kreuzungen, baulich angelegte Querungshilfen
- 1000 bzw. 2000 sichere und möglichst überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten
- Bau von Radverkehrsanlagen nach Stand der Technik (ERA) mit 2 bzw. 2,3 m Breite.

Zulässigkeitsfrage hinreichender Kostendeckungsvorschlag und akkurate Kostenschätzung

In der Magistratsvorlage Nr. 2018/0179 vom 19.6.18 der Stadt Darmstadt für die Stadtverordnetenversammlung wird zwar dem vom Radentscheid Darmstadt geforderten Maßnahmenkatalog, also den konkret genannten Zielen, die materielle Zulässigkeit als wichtige Angelegenheit der Gemeinde, die in die Entscheidungskompetenz der Stadtverordnetenversammlung fällt, bescheinigt, aber nicht dem unterbreiteten Kostendeckungsvorschlag einschließlich der Kostenschätzung. Die Kostenschätzung wäre mit 2,6 Millionen Euro deutlich zu niedrig, weil mindestens 5 bis 6 Millionen Euro zu veranschlagen wären. Überdies würden die Kostendeckungsvorschläge, wie Umschichtung im Haushalt von Erlösen aus Parkraumbewirtschaftung, Bußgeldern und Stellplatzbörse und innerhalb des Haushaltstitels Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV sowie eine Bewerbung um Förderprogramme der EU, Bund und Land Hessen nicht zur Kostendeckung ausreichen bzw. es sei schon die Förderfähigkeit und -höhe in den Förderprogrammen ungewiss.

Immerhin muss man dem Darmstädter Magistrat zugestehen, dass er bereits eine Woche, nachdem die letzten Unterschriften des Bürgerbegehrens dem Magistrat überreicht wurden, eine fertig ausgearbeitete und begründete Beschlussvorlage – mitsamt eigenem, wiewohl abgespecktem Gegenvorschlag zur Verbesserung des Radverkehrs – vorlegte. Das hat man in Frankfurt nicht ansatzweise geschafft, obwohl der Radentscheid Frankfurt fast zur gleichen Zeit die letzten Unterschriften übergeben hatte. Dass dort nach mehr als einem halben Jahr immer noch keine Beschlussvorlage des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung adressiert wurde, wirft ein negatives Schlaglicht auf die Arbeit des Frankfurter Magistrats. Aus der Presse war zwischenzeitlich jedoch zu erfahren, dass die sehr ähnlichen Kostendeckungsvorschläge des Frankfurter Radentscheids vom Frankfurter Magistrat ebenfalls als materiell unzulässig bewertet werden. Gleiches gelte für die Kostenschätzungen, diese seien ebenso zu niedrig.

In Kassel hatten die Organisatoren des Radentscheids, die ihre Unterschriftensammlung erst am 12.11.18 und damit 5 Monate später als die Radentscheide in Darmstadt und Frankfurt einreichten, nach Kenntnis des

Bürgerentscheide sind gelebte direkte Demokratie.

negativen Beschlusses des Darmstädter Stadtparlaments reagiert und anstatt Einsparungen und Umschichtungen im Haushalt und der Inanspruchnahme von Förderprogrammen eine moderate Erhöhung der Gewerbesteuer zur Finanzierung des Maßnahmenkatalogs vorgeschlagen. Als rechtssichere Alternative wäre auch eine Erhöhung der Grundsteuer zur Gegenfinanzierung infrage gekommen. Steuererhöhungen sind nicht populär, aber es handelt sich beim Kostendeckungsvorschlag sowieso lediglich um einen unverbindlichen Vorschlag, dem die Gemeindevertretung keineswegs folgen muss, der ihr gegenüber aber dennoch zwingend gemäß § 8b Abs. 3, S. 2, 1. HS HGO zu erfolgen hat. Diese Klippe kann also gerade noch mit einem un kreativen, aber rechtssicheren und damit nach dem Gesetzeswortlaut „durchführbaren Kostendeckungsvorschlag“ umschiffet werden. Dennoch hat auch der Kasseler Magistrat nach zweieinhalb Monaten im Ergebnis das Kasseler Bürgerbegehren für einen Radentscheid als materiell unzulässig bewertet, weil auch hier die Kostenschätzungen mit insgesamt prognostizierten 5,96 Millionen Euro für alle Maßnahmen des Forderungskatalogs zu niedrig ausgefallen seien.

Der Stadtverordnetenversammlung Darmstadts wäre es in der entscheidenden Sitzung am 30.8.18 möglich gewesen, nach § 8 Abs. 1, S. 2 HGO per Beschluss einen *heilenden Vertreterentscheid* herbeizuführen, in welchem sie den vom Radentscheid Darmstadt entworfenen und für sich betrachtet zulässigen Maßnahmenkatalog ohne den als unzu-

lässig bewerteten Kostendeckungsvorschlag den Darmstädter Bürgern zur Abstimmung vorgelegt haben würde. Die formale Anforderung „hinreichender Kostendeckungsvorschlag“ gilt nämlich nicht für das Vertreterbegehren. Die „normative Kraft des Faktischen“ hat einen „von oben initiierten“ Bürgerentscheid indes verhindert. Denn zur Herbeiführung des Bürgerwillens auf diese Weise hätte es einer Mehrheit von 2/3 (!) der Stadtparlamentarier benötigt. Diese war offenkundig nicht gegeben. Auch die Stadtparlamente in Frankfurt und Kassel machen keine Anstalten, die Möglichkeit eines heilenden Vertreterentscheids zu nutzen. Ironisch darf man den Landesgesetzgeber fragen, ob er ernsthaft gedacht hat, dass fakultative und freiwillige Selbstentmachtung ein geeignetes Konzept zur Verwirklichung politischer Teilhabe sein kann.

Die neue Taktik in den Rathäusern, sich grundsätzlich zu den Zielen der Radentscheide zu bekennen und auch mehr Geldmittel und Personalausstattung bereitzustellen, sich jedoch nicht auf konkrete Umsetzungszeiträume für einzelne Maßnahmen zu verpflichten, wird bei den Organisatoren der Radentscheide nachvollziehbar Verhalten aufgenommen.

Ob die Bürgerbegehren zu den einzelnen Radentscheiden – alle – keine hinreichenden Kostendeckungsvorschläge auf Grundlage zumindest nachvollziehbarer Kostenermittlungen enthalten, darüber kann man sicherlich geteilter Meinung sein. Dabei sollte nicht vergessen werden, dass sich unter den Initiatoren der Radentscheide professionelle Verkehrsplaner befinden, die sich von Berufs wegen mit Kostenkalkulationen befassen. Die Radentscheid-Initiativen wurden zudem von Anfang an professionell juristisch beraten. Im Fall von Darmstadt beschäftigt dies bereits ein hessisches Verwaltungsgericht.



Die Demonstration auf dem Frankfurter Römerberg macht klar, dass dem Radentscheid die Luft nicht ausgeht.



Mehr als genug Unterschriften auch im Darmstadt.

Radentscheid Darmstadt

Die vom Radentscheid Darmstadt angestregte Klage kann, so es zu einem Urteil kommt, eventuell ein wenig mehr Klarheit zu § 8b Abs. 3, S. 2, 1. HS HGO bringen. Das beschriebene Zulässigkeitsproblem, insbesondere mit Kostendeckungsvorschlag und Kostenschätzung, würde aber weiter bestehen und zukünftigen Organisatoren von Bürgerentscheiden Kopfzerbrechen bereiten.

Prüfung und Beschlussfassung zur Zulässigkeit nach Durchführung des Bürgerbegehrens

Dass eine Rechtmäßigkeitsprüfung eines Bürgerbegehrens immer erst nach Durchführung desselben stattfindet, birgt für die Organisatoren des Bürgerbegehrens offensichtlich den großen Nachteil, dass die ganze Kampagnenarbeit, nicht zuletzt die Unterschriftensammlung unter erheblichem Zeitaufwand, vergebens gewesen sein könnte. Das Risiko des vorzeitigen Scheiterns ist in § 8b HGO bedauerlicher Weise gesetzessimmanent angelegt, weil danach eine Rechtmäßigkeitskontrolle durch die Organe einer Gemeinde nachgelagert, insbesondere nach Unterschriftensammlung, erfolgt. Schließlich entscheidet die Gemeindevertretung rechtsverbindlich gemäß § 8b Abs. 4, S. 2 HGO über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens erst am Ende des ersten Verfahrensschritts.

§ 8b Abs. 3, S. 5 HGO, der einen Rechtsanspruch auf „Unterrichtung über die beim Bürgerbegehren einzuhaltenden gesetzlichen Bestimmungen vor Sammlung der Unterschriften durch den Gemeindevorstand“ gewährt, hilft im Ergebnis Bürgerentscheid-Initiativen nicht weiter, da damit jedenfalls eine ausführliche rechtliche und im Nachhinein rechtssichere Aufklärung und Beratung der Organisatoren eines Bürgerbegehrens, die allein weiterhelfen könnte, nicht verlangt werden kann. Auf eine rechtsfehlerfreie und rechtssichere Kostenschätzung sowie einen hinreichenden Kostendeckungsvorschlag wird man den Magistrat nach derzeitigem Ge-

setzesstand vor Durchführung eines Bürgerbegehrens nicht verpflichten können; gleiches gilt für die übrigen genannten Zulässigkeitsvoraussetzungen.

Das ungeschriebene Rechtsinstitut der „Selbstbindung der Verwaltung“, welches dieser die nachträgliche Berufung auf das Gegenteil verbietet, könnte hier zwar Anwendung finden, es stößt aber bei komplexen Sachverhalten und Rechtsfragen, wie sie etwa in den Maßnahmekatalogen der Radentscheide enthalten sind, an Grenzen. Zudem würde es nur den Magistrat selbst rechtlich binden können, nicht aber ein Stadtparlament, welches allerdings nach § 8b Abs. 4, S. 2 HGO die alleinige Entscheidungskompetenz über die Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens besitzt.

Überdies wird es ein Magistrat scheuen, sich politisch im Voraus festzulegen. Nach dem Opportunitätsprinzip werden Vorfestlegungen, insbesondere bei Politika, regelmäßig vermieden. Der Schlingerkurs und die Verschleppungstaktik des Frankfurter Magistrats in Sachen Bürgerbegehren zum Radentscheid geben hier leider ein gutes, wenn gleich abschreckendes Beispiel – und dies sogar noch nach Durchführung des Bürgerbegehrens.

Das tolle Ergebnis ist ein sicheres Anzeichen dafür, das richtige Thema zur rechten Zeit und damit einen Nerv bei den Einwohnern der hessischen Großstädte getroffen zu haben.

Rechtlich zulässig wäre zwar, dass eine Gemeindevertretung vor Unterschriftensammlung bindend eine Art „Vorratsbeschluss“ trifft, welcher die formelle und materielle Rechtmäßigkeit des Bürgerbegehrens – selbstredend mit Ausnahme des Prüfungspunktes Quorum – bestätigt. In der Praxis dürfte eine solche freiwillige Selbstbindung einer Gemeindevertretung noch unwahrscheinlicher sein als jene des Gemeindevorstands. Dies möglicherweise schon allein deshalb, weil politische Mehrheiten dafür fehlen. Das wird auch der Normalfall sein, sonst bräuhete es ja auch keine Bürgerentscheid-Initiativen. Müßig zu erwähnen, dass es weder Vorratsbeschlüsse noch verbindliche Zulässigkeitsprüfungen vorab seit Einführung des § 8b HGO, soweit bekannt, gegeben hat.

Verbindliche Vorprüfung der Zulässigkeit vor Durchführung eines Bürgerbegehrens

Im Verwaltungsrecht gibt es regelmäßig einen großen Beurteilungsspielraum auf „Tatbestandsseite“, bedingt durch eine Vielzahl unbestimmter Rechtsbegriffe. Dies birgt naturgemäß große Risiken und Rechtsunsicherheit für den Bürger als Rechtsanwender.

Hier gibt es im Baurecht, in Hessen in § 66 Hessische Bauordnung (HBO), etwa das Rechtsinstitut der „Bauvoranfrage“. Damit kann vorab die Rechtmäßigkeit eines geplanten Bauvorhabens bauplanungs- und bauordnungsrechtlich in ausgewählten Punkten überprüft werden. Rechtspolitische Gründe für die Etablierung von Bauvoranfragen sind Verwaltungsvereinfachung, Verfahrensbeschleunigung, Rechts- und Investitionssicherheit für den Bürger.

Eine entsprechende Regelung – quasi eine *Voranfrage für Bürgerbegehren* – könnte auch hier Abhilfe schaffen. Die Interessenlage für die Organisatoren von initiativen Bürgerentscheiden ähnelt derjenigen von Bauherren. Zeit, Aufwand und Geld sind schließlich endlich. Eine Problemlösung kann also darin bestehen, die Möglichkeit einer verbindlichen Vorprüfung der Zulässigkeit vor Durchführung eines Bürgerbegehrens gesetzlich neu zu regeln.

Ein neuer Absatz 3a in § 8b HGO könnte etwa lauten:

„Vor Sammlung der Unterschriften kann auf Antrag (Voranfrage zum Bürgerbegehren) zu einzelnen Fragen des Bürgerentscheids, welche die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens betreffen und die von Gemeindevorstand und Gemeindevertretung zu prüfen sind, ein schriftlicher Bescheid (Vorbescheid zum Bürgerbegehren) durch den Gemeindevorstand im Einvernehmen mit der Gemeindevertretung erteilt werden. Der Vorbescheid zum Bürgerbegehren ist spätestens 3 Monate nach Stellung der Voranfrage zu erteilen. Der



Der Radentscheid Kassel startete mit großer Euphorie.

Dieter Schachtschneider

Vorbescheid zum Bürgerbegehren gilt zwei Jahre. Der Vorbescheid zum Bürgerbegehren kann für diesen Zeitraum nicht zurückgenommen oder widerrufen werden, er ist für den Bürgerentscheid bindend.“

Wichtig sind verbindliche Antwortzeiträume, um der realen Gefahr eines Aussitzens bzw. Verschleppens – siehe Frankfurt – zu begegnen. Dass 3 Monate ausreichend sind, haben die Magistrate in Darmstadt und Kassel gezeigt. Eine Sanktion ist bei Missachtung im Entwurf nicht enthalten. Es bleibt die Untätigkeitsklage nach §§ 75, 161 Abs. 3 VwGO. Will man die Zeitvorgabe „scharf“ stellen, könnte eine Sanktion dahingehend lauten, dass ein Bürgerbegehren nachträglich nicht mehr von der Gemeindevertretung nach § 8b Abs. 4, S. 2 HGO im Hinblick auf die konkrete Voranfrage als unzulässig eingestuft werden darf, soweit eine Voranfrage nicht fristgemäß beschieden wird.

Rechtsanspruch auf Beratung zur Rechtskonformität eines Bürgerbegehrens

Mit dem Ziel Bürgerfreundlichkeit lässt sich zusätzlich auch ein **Rechtsanspruch auf Beratung zur Rechtskonformität eines Bürgerbegehrens** begründen. **Ein neuer Abs. 3, S. 6 in § 8b HGO** könnte demnach lauten:

„Die Vertrauenspersonen eines Bürgerbegehrens können gegenüber dem Gemeindevorstand Rechtshilfe in Form von Rechtsberatung hinsichtlich der im Bürgerentscheid zur Abstimmung gestellten Maßnahme(n) vor Sammlung der Unterschriften verlangen, insbesondere im Hinblick auf einen durchführbaren Kostendeckungsvorschlag.“

Der Bonusvorschlag hat einen Beratungsanspruch zur Rechtskonformität des Bürgerbegehrens vor dessen Durchführung zum Gegenstand. Wenn etwa die Organisatoren des Bürgerentscheids selbst nicht die erforderlichen haushaltsrechtlichen Kenntnisse besitzen, eine adäquate Kostenschätzung anzustellen, wie es etwa die Rathäuser in Frankfurt, Darmstadt und Kassel den Radentscheid-Initiativen beschieden haben, wer-

den diese dahingehend richtig und umfassend beraten, solche Vorschläge unterbreiten zu können.

Ein solcher Anspruch auf Rechtshilfe könnte den seit Ende 2018 bürgerfreundlicher gestalteten Volksentscheid in Art. 124 der Hessischen Landesverfassung, in welchem das Verfassungsgebot „Direkte Demokratie“ zum Ausdruck kommt, auf einfachgesetzlicher Ebene ergänzen. Ein Rechtshilfeanspruch ist ein geradezu gelebtes Verfassungsgebot.

Mit dem Rechtsinstitut einer **verbindlichen Vorprüfung der Zulässigkeit vor Durchführung eines Bürgerbegehrens** würde ein formalisiertes, zeitlich determiniertes und im Ergebnis rechtssicheres Verfahren etabliert, welches auch den „Zwiespalt“ abmildert, dass Gemeindevorstand und Gemeindevertretung eine Doppelfunktion ausüben. Insbesondere die Gemeindevertretung, die nahei-

ander „Richter“ – bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens – und „Partei“ – bei der Entscheidung über die Abhilfe der im Bürgerbegehren zum Ausdruck gekommenen Forderung(en) – ist, wird durch die Möglichkeit der Vorverlagerung der Zulässigkeitsentscheidung entlastet.

Gestaltungswille des hessischen Landesgesetzgebers gefordert

Die Tatsache, dass seit Gesetzeseinführung in Hessen im Jahre 1993 initiative Bürgerentscheide, also diejenigen, welche die Gemeinde zum Handeln auffordern, im Unterschied zu den *kassatorischen* Bürgerentscheiden, welche den „status quo“ wahren möchten, wie etwa der „Rennbahn“-Bürgerentscheid in Frankfurt, ein Schattendasein führen, liegt entscheidend darin begründet, dass sie regelmäßig nicht über den ersten Verfahrensschritt des Bürgerbegehrens mangels Zulässigkeit hinauskommen. Kassatorische Bürgerentscheide müssen keinen hinreichenden Kostendeckungsvorschlag enthalten. Was bereits „da“ ist, kann nun mal nicht „mehr“ kosten.

Dieses Ungleichgewicht gilt es zu beheben, zumal es die initiativen Bürgerentscheide sind, die Fortschritt und Dynamik bieten. Im politischen Kabarett käme man womöglich auf die Pointe, keinen Handlungsbedarf zu sehen, weil doch seit 26 Jahren initiative Bürgerentscheide zuverlässig durch die kaum zu erfüllenden Voraussetzungen in § 8b HGO verhindert werden, und damit das Gesetz gerade „funktioniert“. So schwarzhumorig und ironisch böse wird man außerhalb des Kabarettbetriebs nicht sein wollen. Die Bewertung der Sachlage könnte sich aber ändern, falls die dysfunktionale und zuverlässig wirkungslose Regelung des initiativen Bürgerentscheids in § 8b HGO nicht novelliert würde. Handlungsbedarf des Landesgesetzgebers in Hessen ist jedenfalls akut erkennbar.

Christian Euler,
Referent des Landesvorstands für
Verkehrspolitik und Recht, ADFC Hessen

Ein Rechtshilfeanspruch ist ein geradezu gelebtes Verfassungsgebot.



Mit dem „Gehzeug“ wies der Radentscheid beim Frankfurter Radler-Fest auf die Platzverschwendung durch Pkw in der Stadt hin.

Torsten Willner

Schnell und direkt durch



Die Trennung zwischen Rad- und Fußgängerweg auf dem RS1 kommt bei allen gut an.

AGFS / Peter Obenaus

Nachdem zuvor Paul van de Wiel (ADFC Hessen), Detlef Uiherr (ADFC Friedberg/Bad Nauheim) und Christian Euler (ADFC Bad Vilbel/Karben) gemeinsam Überlegungen angestellt hatten, wie man denn die schöne Wetterau in das geplante Radschnellwegenetz im Rhein-Main-Gebiet integrieren könnte, sollte es nach fast 3 Jahren seit dem ersten Gedanken daran am 13.02.2019 im Haus der Begegnung in Bad Vilbel zu einem ersten organisierten Treffen von ADFC-Aktiven aus der Wetterau und Frankfurt kommen, um die Idee einer Radschnellverbindung von Frankfurt in die Wetterau zu entwickeln.

Die Idee einer schnellen und direkten Radwegverbindung von Frankfurt über Bad Vilbel, Karben, Wöllstadt, Friedberg bis nach Bad Nauheim, und der Option einer späteren Verlängerung bis nach Butzbach und Gießen war geboren, dazu mit Anschlüssen von Ober-Mörlen und Wölfersheim bis nach Bad Nauheim, von Rosbach bis nach Wöllstadt und von Nidderau über Schöneck und Niederdorfelden bis nach Bad Vilbel (siehe Grafik). So wäre eine durchgehende Nord-Süd-Achse durch die ganze Rhein-Main-Region von Darmstadt über Frankfurt bis Bad Nauheim und eventuell sogar Gießen verwirklicht, die in den bisherigen Planungen des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain noch keine Berücksichtigung gefunden hat. Dass bislang keine Überlegungen von Seiten der Kommunen in der Wetterau, des Wetteraukreises sowie des Regionalverbandes angestellt wurden, verblüfft – zumal das südliche Pendant von Frankfurt nach Darmstadt seit Jahren mit erheblichen Ressourcen, wenngleich auch mit einigen Anfangsschwierigkeiten vorangetrieben wird.

Ein Radschnellweg ist in erster Linie für den Alltagsradverkehr gedacht, lädt aber genauso alle Radfahrenden zwischen 8 und 88 Jahren

zum stressfreien und entspannten Radeln ein. Für die landschaftlich schöne Wetterau käme eine radtouristische Bedeutung quasi als Nebeneffekt dazu.

Die Merkmale eines „Radschnellweges“ in der hessischen Variante sind nach den seit 2017 im Gange befindlichen Arbeiten des Arbeitskreises Nahmobilität und des Fachausschusses Radschnellverbindungen in etwa wie folgt zusammenzufassen:

- direkt (= kürzeste und beste Verbindung)
- regelmäßig vom Kfz-Verkehr getrennt, auf eigenen Wegen geführt und somit auch für Schulkinder und Senioren „angst- und stressfrei“ nutzbar
- weitgehend kreuzungsfrei und/oder vorfahrberechtigt
- steigungsarm
- (durchgängig) beleuchtet
- ausreichend breit für Begegnungsverkehr und Überholvorgänge (für Radfahrer und Fußgänger)
- Belag mit sehr guten bzw. guten Rolleigenschaften

Warum sollte so etwas nicht auch für den Frankfurter Norden und die Wetterau möglich sein, wenn eine Radschnellverbindung in den Süden (hoffentlich) alsbald realisiert wird?!

Was es bislang an Projektideen gibt, ist die sogenannte „Kurze Wetterau“. Die ist seit einigen Jahren im Gespräch, allerdings nicht in der Ausbauvariante Radschnellweg. Das Projekt schleppt sich leidlich dahin. Wesentliche Idee dahinter ist eine „Straffung“ des Niddaradweges, etwa an den vielen Niddaschleifen (etwa bei Karben und Bad Vilbel), durch Etablierung von Abkürzungen. Allerdings fließt die Nidda weder durch Friedberg noch durch Bad Nauheim und Butzbach. Bereits vor Wöllstadt biegt sie nach

Nordosten ab. Erforderlich ist also im nördlichen Teil der angedachten „Kurzen Wetterau“ eine eigenständige Routenführung. Auf Kreisebene laufen Planungen zusammen mit einem Planungsbüro aus Gießen. Ein wesentliches Manko der „Kurzen Wetterau“ ist aber, dass diese am alten Rathaus in Bad Vilbel enden soll, also schon gar keine Verbindung weiter nach Frankfurt geplant wird. Ein weiterer erheblicher Nachteil ist, dass hier die Kriterien eines Radschnellweges oder auch nur der niedrigeren Ausbauvariante Raddirektverbindung, die in den Planungen des hessischen Verkehrsministeriums zu einem Radhaupttroutennetz zwischen Ober- und Mittelzentren eine wesentliche Rolle spielen, auf der ganzen Strecke der „Kurzen Wetterau“ nicht erfüllt werden.

Der Gedanke ist also, unabhängig davon eine Radschnellverbindung Frankfurt – Wetterau auszuarbeiten, mit den oben genannten Merkmalen, die bei der „Kurzen Wetterau“ teilweise aufgrund der vorhandenen Streckenführung, teilweise aufgrund finanzieller Ausstattung und nicht zuletzt auch aufgrund anderer Zielrichtung nicht realisierbar sind. Die hauptsächliche und der bisherigen Planung zur „Kurzen Wetterau“ überlegene Konzeptidee ist, die Streckenführung der Radschnellverbindung Frankfurt – Wetterau (größtenteils) vis-à-vis der Ausbaustrecke der Main-Weser-Bahn, also der Schnellbahnlinie S 6 verlaufen zu lassen. Diese Streckenführung erfüllt auf ideale Weise die wesentlichen Kriterien einer Radschnellverbindung, denn sie ist direkt, steigungsarm und (weitgehend) kreuzungsfrei. Mit dem Ausbau der seit 1849 existierenden Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg eröffnet sich nach 170 Jahren eine geradezu historische Chance, einen Meilenstein für die Zukunft umweltfreundlicher individueller Mobilität in der Wetterau zu schaffen. Die Distanz in Bahn-Streckenkilometern zwischen Bad Nauheim und der Aufrufschranke vor der A 661 zwischen Frankfurt-Eschersheim und Frankfurter Berg – sozusagen dem Kernstück der Radschnellverbindung – ist mit 28,5 Kilometern sogar etwas kürzer als das Pendant der Strecke nach Darmstadt und somit geradezu ideal für den Alltagsverkehr. Sowieso zu realisierende Wirtschafts-, Rettungs- und Revisionswege neben den beiden neu zu errichtenden Bahntrassen könnten in Abstimmung mit der Deutschen Bahn für den Radschnellweg genutzt werden. Dies vergünstigt die für einen Streckenkilometer geschätzten Baukosten von bis zu einer Million Euro erheblich, wiewohl die Kosten für den Radwegeausbau im Vergleich zu Infrastrukturkosten für Schiene und Kfz „Peanuts“ sind. Auch hinsichtlich der geradezu billig zu habenden Infrastruktur von gerade mal 25 bis 30 Millionen Euro – dafür hat man in Frankfurt unlängst gerade einmal 2 oberirdische Straßenbahnhaltestellen



die Wetterau

der U5 umgebaut bekommen – erstaunt die Passivität von Seiten der Politik. Aber das wird sich aufgrund der Ideen des ADFC-Arbeitskreises, so bleibt zu hoffen, nun ändern.

Von Vertretern der DB Netze AG, die für den Ausbau der Main-Weser-Bahn verantwortlich ist, gab es schon vor geraumer Zeit sehr positive Rückmeldungen auf diese Idee. Entlang der Bahnhöfe und Haltestellen der Main-Weser-Strecke gilt es, die intermodalen Verknüpfungen durch den Bau von Fahrradparkhäusern zu verbessern. Diese gehören genauso zu einer modernen Radinfrastruktur wie etwa Radservice-Stationen mit Luftpumpe und Reparaturwerkzeug, Pedelec-Ladestationen und Radzahlstationen.

Wie das am Ende aussieht, kann man heute schon auf bereits verwirklichten Streckenabschnitten des deutschlandweit ersten Radschnellweges RS 1 bestaunen.

Für einzelne Streckenabschnitte bestehen bereits sehr konkrete Gedanken zu möglichen Trassenführungen. Die nächsten Treffen des neu gegründeten Arbeitskreises Radschnellweg Frankfurt – Wetterau werden genutzt, um dem Kontur zu geben.

Unsere Aufgabe wird es auch sein, die verschiedenen Akteure aufgrund der Zuständigkeitszersplitterung bei der Entwicklung überörtlicher bzw. regionaler Radinfrastruktur zusammen und (!) auf einen Nenner zu bringen. Bei der Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt wurde die Regionalpark Südwest GmbH mit der Umsetzung beauftragt. Immerhin ist ein erster Spatenstich dabei bis zur letzten Landtagswahl herausgekommen. Professionelle Strukturen können also bei der Realisierung helfen, diese sind auch in der Wetterau anzustreben. Manchmal bedarf es eines Anstoßes von außen bei Behörden und politischen Entscheidungsträgern. Die Initialzündung dazu übernehmen wir gerne.

Klar ist, dass ohne progressive Konzepte und eine baldige Umsetzung dieser Konzepte keine nachhaltige Verbesserung und Veränderung der (Nah-) Mobilität zu erreichen sein wird. Über den Fortgang berichten die Arbeitsgemeinschaft Radschnellweg Frankfurt – Wetterau gerne in einer weiteren Ausgabe von *Frankfurt aktuell*.

Christian Euler, Verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Bad Vilbel e.V.

Beratung & Service

- Kinderräder
- Jugendräder
- Stadtfahrräder
- Tourenräder
- Crossräder
- Trekkingräder
- Single-Speed-Räder
- Mountainbikes
- Pedelecs für die Stadt, für Touren und für sportliches Fahren
- Falträder
- Ersatzteile & Zubehör

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

www.FahrradWagner.de

Fahrradhaus
Wagner

Familientradition seit 1929

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

Öffnungszeiten:

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

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr

Fahrrad Böttgen GmbH
www.fahrrad-boettgen.de

Große Spillingsgasse 8-14 60385 Frankfurt/M. - Bornheim Tel.: 069 - 945108 - 0 Fax: 069 - 945108 - 88 Email: info@fahrrad-boettgen.de	Querstr. 8 - 10 60322 Frankfurt/M. - Nordend Tel.: 069 - 13024767 Fax: 069 - 13024803 Email: city@fahrrad-boettgen.de
--	--

Meisterwerkstatt

Alt-Bornheim 42
60385 Frankfurt/M.
- Bornheim
Tel.: 069 - 94510830
Fax: 069 - 94510888
Email: service@fahrrad-boettgen.de

Jeden letzten Samstag im Monat Flohmarkt

Finanzierung - Leasing - Versicherung

Saisonöffnung 2019

in Frankfurt-Bornheim

am 30. März 2019

von 10 - 16 h

Aussteller - Aktionen - Angebote

Wir sind Aussteller auf der

Velo Frankfurt

am 15.+ 16.6.2019

in und um die Eissporthalle

» Update zum Radverkehrskonzept Bad Vilbels «

Neues aus der Verkehrskommission

Das Radverkehrskonzept für Bad Vilbel vom August 2017 umfasst 67 Seiten und etliche Anhänge. Es beschreibt die Planungen zum Aus- und Neubau etlicher Radwege innerhalb Bad Vilbels und über die Stadtgrenzen hinaus.



Der „Pappelweg“ im Juni 2016 – Ausbau jetzt endlich geplant, Termine noch unbekannt

Ute Gräber-Seißinger

Im Rahmen der jüngsten Verkehrskommissionssitzung vom 12. September 2018 gab 1. Stadtrat und Verkehrsdezernent Sebastian Wysocki ein Update, indem er alle Einzelmaßnahmen kurz ansprach und den aktuellen Planungsstand umriss. Deutlich wurde, dass das Konzept in den Köpfen der Planer

nach wie vor sehr präsent ist und nicht in einer Schublade verstaubt.

Erste abgeschlossene Maßnahmen konnten vermeldet werden – etwa der Ausbau des Niddaradwegs zwischen Dortelweil und Gronau. Anderes hat wegen des Bahnausbaus nach wie vor einen längeren Zeithorizont.

Worauf wir Radelnden uns in diesem und im nächsten Jahr freuen dürfen, wurde ebenfalls deutlich: So ist für dieses Jahr der Ausbau des Niddaradwegs von der Büdinger Straße bis zum Bahnübergang „Stockheimer Lieschen“ geplant. Der nördlich sich anschließende Abschnitt vom Bahnübergang bis nach Dortelweil – einschließlich der neuen Niddabrücke vor Dortelweil – soll bis zum Hesttag fertiggestellt sein.

Die Planungen zum Ausbau des sogenannten Pappelwegs zwischen Dortelweil und Karben sind nach jahrelangem Stillstand einen großen Schritt vorangekommen. Ein zeitlicher Horizont für die Umsetzung konnte allerdings noch nicht genannt werden.

Vor dem Hesttag im Jahr 2020 soll eine andere Maßnahme definitiv umgesetzt sein: der Ausbau des stadtseitigen Niddaradwegs zwischen Niddabrücke am Alten Rathaus und Wiesengasse. Hier wird bis auf wenige Ausnahmen eine Ausbaubreite von 3 Metern angestrebt, um dem Radver-

kehr eine akzeptable Alternative zur Frankfurter Straße bieten zu können.

Der Plattenweg auf dem Heilsberg wird in diesem Jahr ausgebaut, allerdings nicht wie im Radverkehrskonzept vorgesehen als flott befahrbare Stadtteilverbindung. Hier wurde das Konzept zugunsten des Fußverkehrs geändert. Die Nutzung durch Radelnde ist weiterhin vorgesehen, aber untergeordnet.

Ein weiterer wichtiger Neubau, der in diesem Jahr ansteht, ist die Verbindung zwischen den Schulen und Dortelweil durch den Quellenpark. Der zwischenzeitlich gekappte und anschließend als Provisorium wiederhergestellte Radweg über die Landschaftsbrücke wird neu trassiert und auf einer Breite von 5,5 Metern ausgebaut, 3 Meter davon asphaltiert für Radfahrer. Die neue Wegeführung enthält keine engen Kurven und soll durchgängig beleuchtet werden.

Zu den Verbindungen in Richtung Frankfurt sind Gespräche angelaufen. Bis zur Umsetzung ist allerdings wohl noch einiges an Geduld erforderlich.

Alles in allem sind es wichtige Baumaßnahmen, die anstehen. Sie bedeuten sowohl für den Alltags- wie auch für den Freizeitradverkehr deutliche Verbesserungen gegenüber dem Status quo. Bleibt zu wünschen, dass die termin-treue Umsetzung gelingt.

Christian Martens

www.facebook.com/zweirad-ganzert

GANZ GUT
GANZ FIX
GANZ NAH

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

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

Ganzert

Hofheim hat die Wahl

Der ADFC hat die Bürgermeister-Kandidaten zum Radverkehr befragt

In Hofheim steht am 24. März 2019 die Bürgermeisterwahl an, die bisherige Bürgermeisterin Gisela Stang (SPD) kandidiert nicht erneut. Zur Wahl gestellt haben sich sieben Kandidaten: Andreas Nickel (Freie Wähler), Barbara Grassel (Die Linke), Bernhard Köppler (SPD), Bianca Strauss (Bündnis 90/Die Grünen), Christian Vogt (CDU) und die parteilosen Kandidaten Friederike Röhr und Wilhelm Otto Klaus Schulze. Der ADFC wollte es genau wissen und befragte die Kandidaten zu ihrer Sicht auf den Radverkehr in Hofheim. Die im Wortlaut vollständigen Antworten finden Sie im Netz unter www.adfc-hessen.de/hofheim2019.pdf

Wir geben hier Auszüge aus den Antworten der Kandidaten auf unsere Fragen wieder:

Frage 1: Wie beurteilen Sie die Rolle des Radverkehrs im Modal Split?

Andreas Nickel, Freie Wähler: „Im Grundsatz bin ich davon überzeugt, dass der Radverkehr eine wesentliche aber uneingeschränkt weiter zu fördernde Rolle als Verkehrsart in der Aufteilung beim Modal Split darstellt.“

Barbara Grassel, Die Linke: „Die größten Wachstumschancen beim Radverkehr sehe ich im Schülerverkehr und im Freizeitverkehr. Allerdings nur unter der Voraussetzung: SICHERE Radwege!“

Bernhard Köppler, SPD: „Den Umweltanteil am Modal-Split möchte ich in Hofheim deutlich stärken. Dazu gehört dann selbstverständlich auch die Vergrößerung des Anteils der Mobilität, der mit dem Fahrrad bewältigt wird.“

Bianca Strauss, B90/Die Grünen: „Künftig planen wir nicht mehr allein für das Auto, wie in den letzten Jahrzehnten, sondern für eine umweltgerechte und menschengerechte Stadt.“

Christian Vogt, CDU: „Ich möchte ein umfassendes Mobilitätskonzept zur Optimierung des Verkehrsflusses und der Parksituation sowie der Vernetzung von Kernstadt und den Stadtteilen erarbeiten. Hierzu zählen für mich auch die Planung und Umsetzung neuer Fahrradwege.“

Frage 2: Welche Maßnahmen für den Fahrradverkehr beabsichtigen Sie in Hofheim in den nächsten vier Jahren umzusetzen?

Nickel: „Konkret sind radverkehrsgerechte Gestaltungen und Lückenschluss der Durchfahrten von Hofheim in verschiedene Richtungen, der Radwegbau nach Lorsbach sowie eine verbindliche Fachplanung für einen weiteren Brückenbau über die L 3011 zu nennen. Kurzfristig auch Fahrradabstellanlagen.“



Grassel: „Innerörtlich sichere Radwegeverbindungen, z. B. von der Kernstadt durch Marxheim und durch Lorsbach. Auf das Land Hessen Druck ausüben, damit die teilweise seit Jahrzehnten geplanten überörtlichen Verbindungen wie der Radweg im Schwarzbachtal von Eppstein über Lorsbach nach Hofheim-Kernstadt endlich realisiert werden.“

Köppler: „Die Förderung des Radverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe für die räumliche Stadtentwicklung. Er ist bei allen Aktivitäten explizit zu berücksichtigen. Im Ergebnis sollte ein deutlich größerer Anteil derjenigen, die in der Innenstadt arbeiten oder zur Schule gehen, mit dem Fahrrad fahren können. Dies setzt auch deutlich mehr und sichere Abstellplätze für Fahrräder voraus.“

Strauss: „Um mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern, brauchen wir mehr Sicherheit für Radfahrer. Optimal sind Radwege getrennt vom Autoverkehr, wenn ausreichend Platz dafür zur Verfügung steht, ansonsten mindestens optisch gut erkennbare Schutzstreifen. Ebenso wichtig sind ausreichende und sichere Radabstellplätze.“

Vogt: „Grundsätzlich möchte ich kontinuierlich Fahrradwege ausbauen, die Ortsteile mit Fahrradwegen vernetzen und mit Hilfe von Fördergeldern von Bund, Land und Kreis die Stadt an das überregionale Fahrradwegenetz besser anschließen.“

Frage 3: Welche besonderen Chancen und Probleme sehen Sie für den Radverkehr in Hofheim?

Nickel: „Sieben Stadtteile, die Topographie und ein auch durch die Problematik des zu tätigen Grunderwerbs zäher Lückenschluss im Radwegenetz stellen schon eine Herausforderung dar. Möglicherweise ist das Potential im Unterschied zu Städten mit verdichteten Stadtzentren daher etwas begrenzter. Hier wird uns aber die E-Bike-Entwicklung ein Stück weit 'in die Karten spielen'.“

Grassel: „Das Problem ist die Topographie. Bahnhöfe und Einkaufsmöglichkeiten liegen im Tal, Wohngebiete und Ortsteile wie Langenhain und Wildsachsen auf der Höhe, heimwärts geht es also meist bergauf. Radfahren wird daher erst mit Elektro-Unterstützung im Alltagsverkehr attraktiv, allerdings sind die Preise für Pedelecs derzeit für breite Schichten der Bevölkerung noch zu hoch.“

Köppler: „Mit zunehmenden Möglichkeiten der elektrischen Unterstützung des Fahrradverkehrs und einer Aufbruchstimmung zur Förderung des Radverkehrs sind gute Voraussetzungen geschaffen, um den Anteil des Radverkehrs in Hofheim deutlich zu steigern.“

Strauss: „Da die Stadt Hofheim großen Nachholbedarf beim Ausbau von Radwegen und Radverkehrsverbindungen hat, sind die Ziele entsprechend realistisch zu setzen. Wir werden nicht von heute auf morgen unser Hofheim zu einer Fahrradstadt machen. Ich höre in Gesprächen, dass viele Menschen Interesse daran haben, in einer fahrradfreundlichen Stadt zu leben.“

Vogt: „Als Chance für den Radverkehr in Hofheim sehe ich die Tatsache, dass großer Nachholbedarf besteht. In den letzten Jahren wurde wenig gemacht, trotz des gestiegenen Aufkommens und Beliebtheit des Radverkehrs. Aufgrund der topografischen Lage Hofheims kann nicht überall der Radverkehr erschlossen werden.“

Rückmeldungen der beiden übrigen Kandidaten lagen zum Redaktionsschluss nicht vor. Einige Kandidaten sehen das Thema des Radwegs zwischen Hofheim und Lorsbach als drängende Aufgabe.

Am 18. Februar hatte der ADFC im Rahmen des ADFC-Treffs die Bürgermeisterkandidaten zu einem Treffen eingeladen, insgesamt 18 Teilnehmer kamen zu dem Treffen, darunter die Kandidaten Friederike Röhr, Christian Vogt, Bernhard Köppler und Andreas Nickel. *Holger Küst*

Regionaltangente West (RTW) PLUS Radverkehr – objektiv betrachtet

Kurz vor Abschluss der Planfeststellung für den RTW-Abschnitt Nord lohnt sich ein Blick auf den aktuellen Stand der Dinge

Zur Erinnerung: Ohne den Main-Taunus-Kreis und den ADFC würde dieses Jahrhundertbauwerk komplett ohne Betrachtung des Radverkehrs umgesetzt werden. Der Grund: Die RTW wird zu 50 Prozent von der EU im Rahmen des Programms „Connecting Europe Facility“ (CEF) in der Kategorie „Transport“ gefördert. Wo Gelder für die Planung von Schienenverkehr fließen, dürfen diese nicht für andere Zwecke „missbraucht“ werden. Radverkehr ist ein solcher, anderer Zweck.

Dennoch hat die Gesellschafterversammlung der RTW Planungsgesellschaft den von MTK und ADFC Frankfurt, Hessen und Main-Taunus eingebrachten Vorschlag befürwortet, den möglichen Zusatznutzen der RTW Bauwerke für den Radverkehr in einer Machbarkeitsstudie einschätzen zu lassen. Dabei geht es vor allem um RTW-Versorgungstrassen und Brückenbauwerke. Vereinfacht: Der Radverkehr soll Wege entlang des neuen Gleiskörpers und Überquerungsmöglichkeiten der neuen Straßenbahn mitnutzen können.

Diese Machbarkeitsstudie wurde am 28. September 2018 vorgelegt und nach Diskussion mit dem

ADFC am 30. November 2018 bezüglich der „Spindellösung“ in Eschborn überarbeitet (siehe Abbildung). Dabei handelt es sich um eine Möglichkeit, für Radverkehr und Fußgänger von der Straßenhöhe auf das acht Meter höhere Niveau der Bahngleise zu kommen – ohne einen Aufzug benutzen zu müssen.

Machbarkeitsstudie bestätigt Einschätzung des ADFC

Damit ergibt sich sozusagen das eine Standbein für die Querung der Sossenheimer Straße. Wenn auf der anderen Seite (unabhängig von der RTW) auch noch das andere Standbein gebaut würde, dann wäre eine sichere Verbindung in Richtung Schwalbach, in den Camp-Phönix-Park sowie entlang der BAB A 66 zum Radweg Sossenheimer-Sulzbach hergestellt.

Im Eschborner Bauausschuss am 30. Januar 2019 waren sich HMWELW, RTW Planungsgesellschaft, SPD, Grüne, Inklusionsrat und ADFC einig, die Spindel und das Brückenbauwerk soll auch mit Unterstützung des Landes gebaut werden.

Kommunale Baulast gefährdet Umsetzung der in der Machbarkeitsstudie aufgezeigten Möglichkeiten

Was wir uns bis dahin als Erfolg an die Brust heften können, droht nun



RTW Planungsgesellschaft

an der gläsernen Wand der dysfunktionalen Verantwortlichkeiten, Strukturen und Prozesse für den überregionalen Radverkehr zu zerschellen. Im Gegensatz zu der zentralen Umsetzungsorganisation für die RTW (es bleibt eine Gesellschafterversammlung, die eine Bauleitung beauftragt wird – von Bad Homburg bis Buchschlag), steht für RTW PLUS keine solche Umsetzungsorganisation parat.

ADFC fordert Änderung der Verantwortlichkeiten für überregionale Radwege

Die ADFC-Arbeitsgruppe „RTW PLUS“ hat sich Gedanken gemacht, was passieren muss, damit alle hessischen Rad-Großprojekte nicht an der kommunalen Überforderung scheitern.

Aus unserer Sicht braucht es

- **Klassifizierung von Radwegen**, damit klar wird, was eine überregionale Verbindung zwischen Hauptzentren (Baulast beim Land) und was eine regionale oder lokale Verbindung ist (Baulast bei den Kreisen bzw. den Kommunen),
- **Identifizierung von überregionalen Radverkehrsverbindungen**,
- **Übernahme überregionaler Radverkehrsverbindungen in die Baulast des Landes durch eine Änderung des Hessischen Straßengesetzes**,
- **Integration überregionaler Radverkehrsverbindungen in die Organisation von Hessen Mobil**,
- **Einbeziehung des Radverkehrs in die bestehenden Standards für Vorplanung, Planfeststellung, Bau und Finanzierung von Straßen**, d. h. jede Planung für Neu- und Umbau soll eine Studie zum Potential des Radverkehrs beinhalten (ähnlich einer Umweltverträglichkeitsstudie).
- **Bei Planungen für den Schienenverkehr müssen Synergieeffekte mit dem Radverkehr mitgedacht und mittels geeigneter Strukturen realisiert werden.**

Gabriele Wittendorfer

Schmerzfrei bergab

Zum Jahreswechsel verbuchte der ADFC zwei Erfolge: sowohl in Eppstein als auch in Hofheim wurden langjährige Forderungen des ADFC erhört.

Die Friedrich-Ebert-Straße in Eppstein ist im Zuge des ehemaligen Radrennens „Rund um den Henninger Turm“ vielen noch als „Schmerzberg“ ein Begriff. Bergan durfte er wie beim Radrennen auch immer schon mit dem Rad befahren werden. Doch bergab war die Straße bislang ausdrücklich für den Radverkehr gesperrt. Dies mag in den 1970er Jahren bei den damals recht schwachen Bremsen erforderlich gewesen sein, doch heute sind die Bremswirkungen wesentlich höher und damit entfiel aus Sicht des

ADFC der Grund für eine Sperrung. Im Lauf der Jahre haben sich auch die Teilnehmer an einer Verkehrsschau für diese Öffnung ausgesprochen. Jetzt hat die Stadt die Sperrung für Radler aufgehoben.

In Hofheim wurde jetzt die obere Hauptstraße (zwischen der Burgstraße und der Oskar-Meyrer-Straße) für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. In diesem verkehrsberuhigten Bereich („Spielstraße“) sind schon seit vielen Jahren Rad fahrende in Gegenrichtung unterwegs gewesen, doch Unfälle hat es hier nicht gegeben. Insofern ist jetzt vorerst für eine Probezeit die Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Dabei bittet die Stadtverwaltung Radlerinnen und Radler um Rückmeldungen zu etwaigen Problemen mit der jetzigen Regelung.

Holger Küst



Die Hauptstraße in Hofheim

Holger Küst

Regionaltangente West (RTW) PLUS Radverkehr – subjektiv betrachtet

Die Presse jubelt, alle Parteien sind für die Radtrasse, und der Geschäftsführer der RTW Planungsgesellschaft entpuppt sich im Eschborner Bauausschuss als Verfechter einer radverkehrstauglichen Spindellösung am RTW-Haltpunkt Sossenheimer Straße.

Alles prima, zurücklehnen und erstmal feiern? Von wegen!

Hinter den geschlossenen Türen geht es schon wieder zur Sache. Die Eschborner Autofraktion will schon nichts mehr von der zur Spindel gehörenden Radfahrer- und Fußgängerbrücke wissen, den Rattentunnel zwischen Sulzbach und Sossenheim hat sowieso keiner mehr auf der Agenda und beim ersten Abstimmgespräch zwischen Eschborner Sachbearbeitern und ihren Pendants im Ministerium wird aus dem Satz „Wir als Land werden die Kommune Eschborn großzügig unterstützen.“ die Variante „Wir als Land müssen uns um 450 Kommunen in ganz Hessen kümmern.“ Aber es geht nicht primär um Eschborn.

Knackpunkt 1: Für Radverkehrsförderung kann jeder sein, denn es bleibt folgenlos

Wie ist die Geschäftsstruktur der RTW? Es gibt 12 Gesellschafter – das Land Hessen, der RMV und alle tangierten Landkreise und Kommunen sind mit Vertretern und Finanzen mit an Bord. Alle wollen, dass die RTW gebaut wird. Dafür gibt es ein festangestelltes Team und Projektpartner. Was in der Gesellschafterversammlung entschieden wird, setzen die Mitarbeiter/innen um.

Wie schaut die Umsetzungsstruktur für RTW PLUS aus? Die gibt es nicht. Je nach Priorität jedes einzelnen Rathauses verschwindet das Thema ganz einfach in der Schublade. Und selbst wenn dies im glücklicheren Fall nicht so ist, dann hat bestimmt irgendein relevanter Stadtverordnetenvertreter im Bauausschuss eine andere Vorstellung. Und wegen Radverkehr will man sich schließlich nicht anlegen. RTW PLUS – war da was?

Knackpunkt 2: Radverkehrsförderung hört immer noch an der Kirchturmspitze auf

Woher kommt die Einigkeit der „end-to-end“-Betrachtung bei der RTW? Die RTW soll Menschen von Bad Homburg bis Buchschlag transportieren und braucht dafür eine durchgängige Infrastruktur. Bad Homburg und Frankfurt müssen also an einem Strang ziehen.

Ganz anders bei RTW PLUS: Die Mehrzahl der politischen Entscheider kann sich immer noch nicht vorstellen, dass Menschen auf dem Rad auch auf eine durchgängige Infrastruktur angewiesen sind. Schlechte Oberflächen, ungeführte Kreuzungsbereiche, ständige „Radweg-Ende“-Erlebnisse ... Was beim sonntäglichen Radausflug vielleicht noch akzeptabel sein mag, ist zweimal täglich schlicht eine Zumutung. Und leider ganz normal, wenn man beim Radverkehr zwischen den Kommunen nicht an einem Strang zieht.

Hessenweite Radverkehrsförderung braucht jetzt hessenweite RadverkehrsBAUprojekte

So, und jetzt mal Klartext. Wenn für die RTW PLUS (das gilt übrigens für alle überregionalen Radwege) keine **Umsetzungsstrukturen, Ressourcen und Kompetenzen** geschaffen werden, die über die beteiligten Kommunen hinausgehen, dann brauchen wir kein einziges Radverkehrskonzept, keine einzige Machbarkeitsstudie und keinen einzigen Experten mehr. Die heutigen Radverkehrswege-Umsetzungsstrukturen taugen vielleicht noch für einzelne Bordsteinabsenkungen, aber schon bei der kreisweiten Radroutenbeschilderung scheitern sie.

Wenn die beteiligten Personen und Parteien nicht schleunigst aus der Deckung kommen – hier ist in erster Linie das Land Hessen gefordert – dann wird sich auch RTW PLUS in die Reihe der überregionalen „Hat sich redlich bemüht“-Projekte einreihen, die wir schon kennen:

Der Radschnellweg von Darmstadt nach Frankfurt bedient vor



RTW Plus braucht mehr als ADFC-Aktionen.

Gabriele Wittendorfer

allen die Bedürfnisse der tangierten Kommunen und endet spätestens an der Frankfurter Stadtgrenze.

Das hessische Radhauptnetz dient nur „der Orientierung“ der Bürgermeister und übrigens als Zubringer für Radschnellwege, die bis heute keiner kennt.

Und ob es dem neuen Regionalen Flächennutzungsplan Rhein-Main bezüglich seiner Leuchtturmfunktion für Radrouten anders ergehen wird als dem von 2010, darf sehr bezweifelt werden.

Papier ist geduldig. Ich nicht.

Gabriele Wittendorfer

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

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

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

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

Kinder- und Jugendräder

von Puky, Falter, Kokua, Morrison und Stevens

Falträder von Brompton, Riese & Müller
und Strida

Qualifizierte Beratung und Service
in unserer Meisterwerkstatt

www.perpedale.de



PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT

Radfahren in Eschborn

Teil 4

Aufs Auto verzichtet – aufs Rad gesetzt!

In unserer Reihe „Radfahren in Eschborn“ schilderten wir in der letzten Ausgabe von *Frankfurt aktuell* die radverkehrspolitische Situation, berichteten über Fahrradabstellanlagen und stellten Nahmobilität und Radnutzung vor Ort dar. Schon mit der bestehenden Infrastruktur ist es für Familien möglich, bewusst aufs eigene Auto zu verzichten und bei der Mobilität ganz aufs Rad zu setzen. Wir interviewten eine Familie, die am Ortsrand von Schwalbach und Niederhöhnstadt wohnt und diesen Schritt getan hat. Zur Familie Schmidt gehören zwei Erwachsene und zwei kleine Kinder.

Mal ehrlich, steht bei Euch nicht irgendwo ein Auto in einer Garage oder um die Ecke, das für schnelle Erledigungen gestartet werden kann?

Nein. Das nächste Auto, über das wir verfügen könnten, wäre ein Carsharing-Fahrzeug von Flinkster in Eschborn Süd, also zwei S-Bahn-Stationen von uns entfernt. Das könnten wir relativ kurzfristig buchen, falls es frei ist. Da überlegt man sich also schon, ob man es wirklich gerade braucht ... Meistens eher nicht.

Was war der Auslöser, aufs Auto zu verzichten und ganz aufs Rad zu setzen? Gab es nicht auch Überlegungen, dass ein Auto zwingend nötig sein könnte?

Auch als Studenten hatten wir nie ein Auto besessen; daher sind wir schon lange daran gewöhnt, das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Solange das gut funktioniert, warum sollte man sich da die hohen Anschaffungs- und laufenden Kosten eines Autos aufhalsen? Außerdem ist uns sehr bewusst, wie schädlich die Auswirkungen der massenhaften Auto-Mobilität auf Umwelt und Gesundheit sind. Je weniger Autos regelmäßig gefahren werden, desto besser für alle.

Wie erledigt Ihr Eure Einkäufe fürs alltägliche Leben, zum Beispiel in einem Supermarkt einkaufen oder wenn Getränkekisten gebraucht werden? Oder: Es muss jemand dringend zum Arzt oder gar ins Krankenhaus gefahren werden? Gerade mit zwei kleinen Kindern ...

Generell fahren wir relativ häufig zum Einkaufen und kaufen dann halt keine riesigen Men-



Ein ‚normales‘ Rad und ein Lastenrad für den Transport der Jüngsten und zum Großeinkauf

Fotos: Helge Wagner



Ein Pedelec, bei Bedarf mit Anhänger für die Kinder, damit sie bequem auch längere Strecken mitmachen können

gen, so dass wir alles problemlos transportieren können. Getränkekisten passen auch in den Fahrradkorb oder ins Lastenrad. Mit dem Lastenrad fahren wir auch die Kinder schnell zum Arzt. Wenn es tatsächlich mal schnell ins Krankenhaus gehen muss, was zum Glück ja nicht so oft vorkommt, rufen wir halt ein Taxi.

Ihr seid eine vierköpfige Familie. Wer nutzt zu welchem Zweck das Rad? Was für Räder nutzt Ihr? Wie kommt Ihr zum Arbeitsplatz, wie kommt Eure ältere Tochter zur Schule?

Wir nutzen ein Fahrrad und ein Pedelec regelmäßig, um zur Arbeit bzw. zur S-Bahn zu kommen. Außerdem haben wir ein Lastenrad, mit dem wir beide Kinder und etwas Gepäck transportieren können. Damit bringen wir unsere kleinere Tochter in den Kindergarten. Der Weg wäre zu weit zum Laufen. Der Schulweg für die ältere Tochter ist so kurz, dass sie bequem laufen kann. Beide Kinder können auch selbst Fahrrad fahren, bisher aber noch nicht längere Strecken bzw. ohne unsere Begleitung.

Stöhnen die Jüngsten darüber, nicht mit einem Auto gefahren zu werden? Wie sieht es im Winter bei Frost und Schnee aus?

Sie sind es ja nicht gewohnt, mit dem Auto gefahren zu werden, also beschwerten sie sich auch nicht. Für mieses Wetter haben wir eine Abdeckung für den Korb am Lastenrad, unter der die Kinder schön warm und trocken

bleiben. Die relativ kurzen Strecken, die wir regelmäßig zu bewältigen haben, schaffen wir bei fast allen Witterungsverhältnissen. Sollte es allzu stürmisch, eisig oder verschneit sein, können wir immer noch Fahrgemeinschaften organisieren oder ein Taxi benutzen.

Was macht Ihr, wenn mal am Rad was kaputt ist? Wie kommt Ihr dann mit dem Radschaden zum nächsten Fachgeschäft? Weder in Schwalbach noch Eschborn ist ein Fahrradgeschäft.

Unser erster Ansprechpartner, wenn etwas repariert werden muss, ist der „biketempel“. Das ist ein Bus, der zu einem mobilen Fahrradladen einschließlich Werkstatt umgebaut wurde. Dort haben wir unser Pedelec und das Lastenrad gekauft. Meistens vereinbaren wir einen Termin, an dem das Fahrrad abgeholt wird. Bei Bedarf können wir dann auch ein Ersatzfahrrad bekommen – allerdings normalerweise kein Ersatz-Lastenrad. Wenn das mal für ein paar Tage fehlt, müssen wir improvisieren. Immerhin haben wir auch noch einen Anhänger, der an unser Pedelec gehängt werden kann und in den ein Kind passt – früher beide, aber jetzt sind sie schon etwas zu groß. Wichtig ist immer, dass wir morgens einen guten Plan haben, wie und wann wir alle notwendigen Wege schaffen können. Der kann sich dann auch gerne mal spontan ändern. Das sind wir gewohnt, und letztlich funktioniert es immer irgendwie.

Ihr dürftet Eure Heimatregion durch das viele Radfahren gut kennen. Sicher zieht es Euch auch mal mit dem Rad in die Ferne oder Ihr verbringt Euren Urlaub und die Ferien damit. Wie organisiert Ihr das, und was war Euer weitestes Reiseziel mit dem Velo?

Bevor wir Kinder hatten, haben wir auch längere Touren gemacht, etwa am Rhein oder an der Donau entlang, durch Finnland und Irland. Mit den Kindern haben wir bisher noch keine längeren Fahrrad-Ausflüge unternommen. In den letzten Jahren haben wir für unseren Sommerurlaub ein Auto gemietet – was uns aufs Jahr umgerechnet noch immer weniger gekostet hat als die laufenden Kosten eines eigenen Autos. Wenn unsere Kinder etwas größer sind und mehr Übung im Fahrradfahren haben, werden wir sicher auch einige Touren gemeinsam unternehmen.

Die umliegenden Kommunen sind bemüht, einiges für den Radverkehr umzusetzen. Es mangelt aber noch an vielem. Was müsste Eurer Meinung nach zur Förderung des Radverkehrs getan, wo muss dringend etwas verbessert werden?

Die Kreuzung am Eschborner Bahnhof ist oft schwierig, nicht nur für Radfahrer – aber die soll ja wohl demnächst umgebaut werden. In Schwalbach

gibt es die eine oder andere Straße, auf der man sich als Radfahrer nicht richtig sicher fühlen kann. Neben Straßenschäden sind da vor allem enge Stellen, an denen Autos keinen ausreichenden Abstand halten, oder unübersichtliche Stellen, an denen wir etwa von ausparkenden Autofahrern leicht übersehen werden.

Was müsste seitens der Stadtparlamente und der Stadtverwaltung verkehrspolitisch auf den Weg gebracht werden?

Wir würden uns freuen, wenn der Fahrradverkehr bei der Planung von Baumaßnahmen zunehmend Berücksichtigung fände. Die Verlagerung des Individualverkehrs vom Auto zum Fahrrad ist ja allgemein erwünscht – deshalb müsste sie auch seitens der Infrastruktur unterstützt werden.

Kennt Ihr den ADFC? Was wisst Ihr über ihn?

Ja, obwohl wir bisher nicht Mitglieder sind. Aber wir wissen natürlich, dass sich der ADFC sehr vielfältig für die Interessen von Fahrradfahrern engagiert – von handfestem Service für Radfahrer bis zur Verkehrspolitik. Von vielen dieser Aktivitäten haben wir bereits profitiert, und dafür sind wir dankbar.

Vielen Dank für das Interview.

Helge Wagner

Mitgliederversammlung

Am 1. Februar fand in Hofheim im schönsten Saal des Hauses der Vereine die jährliche Mitgliederversammlung des ADFC Hofheim, Eppstein, Kriftel statt.

Zum angekündigten Termin kamen neben 16 stimmberechtigten Mitgliedern auch die Kreisvorsitzende Gabriele Wittendorfer und Bernward Trepczyk, ebenfalls aus dem Kreisvorstand. Die Anwesenden nahmen den Bericht des Vorstands und den Kassenbericht entgegen, viele der berichteten Punkte boten bereits Stoff für Artikel in *Frankfurt aktuell*.

Gabriele Sutor wurde erneut für zwei Jahre als Kassenwartin gewählt. Abschließend gab es nach dem offiziellen Teil bei reichlich Leckereien viele interessante Gespräche rund ums Radfahren.

Holger Küst

**FAHRRAD
KULTUR**
— RHEIN-MAIN —

07.04.2019
10.00 – 16.00 UHR
IN DEN MESSEHALLEN OFFENBACH

FAHRRADBASAR · AUSSTELLER · LIVE-ACTION

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

„Fahrradstadt“ Offenbach?



Für eine Fahrradstadt Offenbach sollte es natürlich Rosen regnen! Peter Sauer

Brüder-Grimm-Stadt Hanau, Wissenschaftsstadt Darmstadt – viele Städte legen sich einen Beinamen zu, vermutlich in der Absicht, ihr Image aufzufrischen. Das ist insbesondere dann angesagt, wenn der Ruf nicht schmeichelt, denn: wer will schon Bürger einer „Schlafstadt“ sein oder einer „Hochburg der Kriminalen“?

Wir Offenbacher kennen gerade auch diese charakterli-

chen Zuschreibungen zur Genüge. Hat uns das aufgeregt? Wenn, dann minimal, denn das oft Gehörte trifft mit seinen Wiederholungen nicht den Adressaten auf Dauer, es langweilt ihn.

Und dennoch kennen wir und hören wir aus kommunalpolitischen Kreisen die sehnsüchtige Suche nach dem Positiven, also nach einem richtig guten Namenszusatz. In der Vergangenheit hatte Offenbach wirtschaftliche Hochzeiten erlebt, die ihr jeweils ein

Charakteristikum verliehen. Aus dem Fischerdorf am Main entwickelte sich durch die Einwanderung von Hugenotten das Handwerk zu hoher Leistungsfähigkeit. Über Jahrhunderte bis in die jüngste Vergangenheit galt dann Offenbach als Inbegriff der Produktion guter Lederwaren. Im 19. Jahrhundert entwickelte sich auf diesem gediegenen Fundament ein Industriestandort von hohen Graden, vor allem im Metall- und Chemiebereich. Offenbach wurde somit auch Arbeiterstadt und politisch zum „roten Offenbach“.

Heute kursieren zwei Vorschläge. Der erste bezieht sich auf das Wetteramt, das als Alleinstellungsmerkmal gilt und von einem ebenso einmaligen Wetterpark ergänzt wird. Warum also nicht „Wetterstadt“? Die zweite Idee leitet sich von der „Hochschule für Gestaltung“ ab, in deren Umkreis sich Hunderte von Künstlern, Grafikern und Designern niedergelassen haben. Wäre es deshalb nicht naheliegend, Offenbach den Beinamen „Kreativstadt“ zu verleihen? Man merkt es schon – richtig überzeugend ist keine der beiden Namensgebungen.

Also geht die Suche weiter!

Gibt es da nicht - ganz aktuell - den verkehrspolitischen Impetus, die Stadt vom zunehmend verdichteten Autoverkehr zu entlasten? Ist nicht die 5-Millionen-Investition in sechs Fahrradstraßen für die hochverschuldete Stadt ein starkes Signal für Mut und Vernunft? Hat nicht sogar die Bundesregierung das Vorhaben geädelt, indem sie es als zeitgemäßes Modell für Stadtplanung anerkannte? Ist Offenbach wegen seines flachen Profils und seiner bekannt kurzen Wege und nun mit der Einrichtung von Fahrradstraßen nicht ein ideales Angebot für Leute, die ans Umsteigen vom Auto aufs Fahrrad denken?

Was spricht also noch gegen eine FAHRRADSTADT OFFENBACH?

Wir wüssten da schon eine Menge (kaum Fahrradwege und -streifen, die auch noch sanierungsbedürftig und oft zugeparkt sind, oder die OF-Fahrer, für die das Kennzeichen OF das Fahren „Ohne Führerschein“ oder „Ohne Ferstand“ signalisiert), aber wir schweigen darüber höflich – bis zum nächsten Etatentwurf.

Wolfgang Christian

Große Fußstapfen

Hans-Friedrich Lange zieht sich zurück

Jahrelang hat sich Hans-Friedrich Lange aus Weilrod fürs Radfahren und den ADFC engagiert. Dabei waren der Ausbau des Weitalwegs zu einer Radroute, die Ausschilderung der Wege im Hochtaunuskreis und die Förderung des Tourismus im Weital seine Schwerpunkte. Und wenn er etwas wollte, ließ er nicht locker. Ich habe mit ihm vor Jahren eine Radtour von Weilrod bis Weilminster und zurück gemacht. Dabei hat mich fasziniert, dass jeder – wirklich jeder – am Weg ihn kannte und ihm zuwinkte.

Er hat dem ADFC Hochtaunus Türen geöffnet bis ins Emsbachtal, nach Limburg und Weilburg, weil ihm daran lag, den Taunus als Einheit zu begreifen. Begriffe wie „Vordertaunus“ oder „Hintertaunus“ sind ihm verhasst gewesen, Kreisgrenzen hat er

bewusst ignoriert. Ohne ihn und die von ihm akquirierten Anzeigen wäre heute das Radtourenprogramm des ADFC Hochtaunus nicht finanzierbar, jedenfalls nicht in seiner jetzigen Qualität. Nun hat Hans sich zurückgezogen. Seine Gesundheit spielt nicht mehr so recht mit, und um seine Frau muss er sich auch verstärkt kümmern.

Es ist daher an der Zeit, ihm Dank zu sagen für seine Leistungen. Nicht alle seine Träume haben sich erfüllt. Aber wenn heute der ADFC Hochtaunus in den Gemeinden jenseits des Limes offene Türen vorfindet, so ist das sein Verdienst. Und er hätte in Weilrod einen Nachfolger verdient!

Der ADFC Hochtaunus wünscht Hans und seiner Frau alles Gute, ob mit oder ohne seine geliebten Fahrräder.

Günther Gräning

Ein
guter Druck macht C. Adelmann GmbH
immer Eindruck

seit 1846 der
zuverlässige Partner
für Qualitäts-
drucksachen aller Art



Ihre Druckerei
im Herzen
von Rhein-Main

info@cadelmann.de
www.cadelmann.de

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

Feiner Zug der Deutschen Bahn

Verbesserungen bei der Fahrradmitnahme

Die Mitnahme von Fahrrädern in Fernzügen der Deutschen Bahn hat sich beim Wechsel zum Jahresfahrplan 2019 deutlich verbessert. Vor allem deshalb, weil mehr ICE 4-Züge eingesetzt werden. Bei ihnen hat der ADFC durchgesetzt, dass sie jeweils acht Fahrräder transportieren.

Am wichtigsten ist die Strecke Berlin – München. Früher war man hier mit mehrfachem Umsteigen zehn Stunden unterwegs. Von Berlin nach München geht es nun sechsmal täglich in gut viereinhalb Stunden. Einige Züge beginnen schon in Hamburg, so entstehen umsteigefreie Verbindungen zwischen Hamburg und Leipzig.

Die Zahl der ICE-Züge zwischen Hamburg und München, die Fahrräder mitnehmen, wird im Sommer auf sieben Zugpaare ausgeweitet. Auch auf der Strecke Hamburg – Hannover – Stuttgart fahren – wie schon im Vorjahr – ICE 4 mit Fahrrädern.

In den ICE 4-Fahrradabteilen befinden sich vier Hänge- und vier Niedrigstellplätze. Ganz leicht ist es nicht, in die oberen Haken hineinzukommen. Das Fahrradabteil befindet sich am Endwagen der 2. Klasse. Da die Fahrradmitnahme im ICE 4 von den Fahrzeiten her attraktiv ist und auf rege Nachfrage stößt, sollte man früh buchen.

Auf der IC-Linie 26 Stralsund – Rostock – Hamburg – Hannover – Kassel – Frankfurt – Karlsruhe wer-

den die IC-Züge, die viele Fahrräder mitnahmen, durch den ICE T ersetzt. Die IC-Waggons waren teilweise über 50 Jahre alt und störanfällig. Auch der ICE T wird künftig Fahrräder mitnehmen, jedoch nur drei je Zug. Dazu wird ein Gepäckfach umgebaut (eine Idee des ADFC – der Vorschlag, in diesen Zügen ein spezielles Fahrradabteil einzurichten war bei der DB nicht durchzusetzen). Betroffen auf der Linie sind vor allem die Bahnhöfe zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Frankfurt, denn die parallele ICE4-Linie Hamburg – Kassel – Frankfurt – Stuttgart nimmt auch Fahrräder mit – allerdings nur acht je Zug.

Der Umbau der ICE T für Fahrradmitnahme soll spätestens am 1. Mai abgeschlossen sein. Diese Zugattung mit Fahrradmitnahme wird auch auf folgenden Strecken eingesetzt:

Berlin – Braunschweig – Göttingen – Fulda – Frankfurt/M
Dresden – Leipzig – Erfurt – Frankfurt/M – Wiesbaden
Frankfurt/M – Nürnberg – Wien

Damit werden mehrere ost- und süddeutsche Regionen von Hessen aus besser und schneller erreichbar. Das kann besonders für Radtouren am Wochenende von Vorteil sein.

Die für die Fahrradmitnahme am besten versorgte Strecke ist nach wie vor Hamburg – Bremen – Münster – Köln – Mainz – Frankfurt/ Stuttgart. Hier fahren annähernd



Das Fahrradabteil in einem ICE 4 – nicht die Erfüllung aller Träume, aber ein echter Fortschritt!

Thomas Gromatzki/Deutsche Bahn AG

stündlich IC-Züge mit vielen Stellplätzen in den Steuerwagen am Zugende. Hier ändert sich wenig. Ein IC wird durch einen ICE 4 ersetzt. Dieser fährt von Hamburg und ab Köln Messe-Deutz über die Neubaustrecke nach Frankfurt-Flughafen und weiter Stuttgart – München. Zwei weitere ICE 4 verkehren zwischen Dortmund und München. Auf dieser Relation fährt der ICE 4 eineinhalb Stunden schneller als IC-Verbindungen, bei denen man meistens umsteigen muss.

Nun noch ein Hinweis für Fahrradmitnahme über größere Entfernungen. Manchmal endet der Versuch, einen Stellplatz zu buchen, mit einer Absage. Da lohnt es nachzufassen. Für eine Reise von

Passau nach Frankfurt mag es keine durchgehende Reservierung geben. Aber wenn man bis Würzburg im IC und von dort bis Frankfurt im Regional-Express reist, ist man nur eine knappe Stunde länger unterwegs als im durchgehenden IC. Um herauszufinden, auf welchem Streckenabschnitt ein Fahrradstellplatz zur Verfügung steht, muss man mehrere Buchungsversuche unternehmen, ohne sofort wirklich zu buchen.

Insgesamt bringt der Jahresfahrplan 2019 für die Radtouristen deutlich mehr Verbesserungen als Einschränkungen, obwohl es sich für einige Regionen anders darstellt.

Konrad Gisevius



Anhänger
Dreiräder
Falträder
Liegeräder
Reha-Specials
Tandems
Transporträder

info@mainvelo.de
www.mainvelo.de

Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt
06101 / 48 9 58

Main Velo
Spezialräder und Anhänger

Landkarten Schwarz
GmbH & Co. KG

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

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

Rund um die Welt
- alles in Karten.



Karls Kolumne

Gefühlte Enteignung

Dieser Tage wird wieder eine altbewährte Sau durchs Dorf gejagt: das Tempolimit auf Autobahnen. Überall auf der Welt gibt es ein solches Tempolimit. Überall? Nein, ein Land im Herzen Europas leistet beharrlichen Widerstand. Hier, und nur hier, dürfen leidenschaftlich Rasende auch Leiden schaffen. Glaubt man dem amtierenden Verkehrsminister, so entspricht die Gefährdung von Menschen im Kfz-Verkehr auf der Autobahn dem „Menschenverstand“. Er behauptet ein Recht auf unbegrenzte Geschwindigkeit.

In der Tat hat sich in der hergestellten öffentlichen Meinung ein vermeintliches Gewohnheitsrecht herausgebildet. Ähnlich emotional besetzt ist nur das Tragen von Waffen in den USA. Die Auswirkungen dort sind hinlänglich bekannt. Auch hierzulande wird nicht gerne von den Toten und Verletzten auf den Straßen durch zu hohes Tempo gesprochen. Auch hierzulande besitzen viele Leute Fahrzeuge mit hohem Leistungspotenzial und beanspruchen das Recht, dieses Potenzial auszureizen. Wird dieses Recht eingeschränkt, so gilt dies vielen als Wertminderung ihres Fahrzeugs und damit als versteckte Teilenteignung. Die medial angeheizte Empörung ist wiederkehrend – und stets riesengroß. Damit wird prächtig vom eigentlichen Problem abgelenkt – der ursächlichen Beteiligung des Kfz-Verkehrs an der Umweltbelastung mit Luftschadstoffen, Lärm und Flächenverbrauch.

Ein Tempolimit von 130 km/h hätte bei den Abgaswerten womöglich nur eher bescheidene Einsparungen zur Folge, wäre allerdings im Hinblick auf die Vermeidung von Unfällen ein großer Fortschritt. Doch die Autolobby versteht es, die Sucht nach hoher Geschwindigkeit als positiv darzustellen und die Forderung nach einem Tempolimit als Einschränkung von Freiheit zu etikettieren. Doch die Freiheit, andere Menschen zu gefährden, die gibt es nicht.

Aber auch wir Radfahrer/innen sind an den gefühlten Enteignungsbestrebungen beteiligt. Ich erinnere mich aus eigener Anschauung gut an die wütenden Proteste von Anwohnern, als „ihre“ Straße, die als Einbahnstraße ausgewiesen war, für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden sollte. Brächte dies doch den Wegfall einiger „ihrer“ Parkplätze auf der Straße mit sich. Daneben wurde vor allem eine Wertminderung der Grundstücke und Häuser behauptet, also eine weitere Form von Enteignung. Letztendlich wurde die Freigabe beschlossen. Nicht bekannt ist, dass späterhin auch nur ein einziger der Protestierenden beim Sozialamt vorstellig geworden wäre.

Erst kürzlich hat eine Redakteurin der *Deutschen Verkehrs-Zeitung* die Empörung über ein Tempolimit medial unterstützt. Sie schrieb allen Ernstes von einem Grundrecht auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum. Auch viele Anwohner selbst reklamieren dieses vermeintliche Grundrecht, indem sie ihre Fahrzeuge, Anhänger, Wohnmobile, Motorräder ausschließlich auf öffentlichen Straßen parken, während sie zugleich damit ihre Kfz-Garagen für die Lagerung sperriger Güter wie Kaminholz, Gartenmöbel, Grillgeräte oder Getränkeboxen zweckentfremden.

Machen wir doch diesen „wertorientierten“ Mitmenschen mal eine Gegenrechnung auf: In Deutschland sind fast 64 Millionen Fahrzeuge zugelassen. Für jedes davon wird aber nicht nur ein Abstellplatz vor der Wohnung beansprucht, sondern weitere vor dem Bäckerladen, dem Friseursalon, dem Supermarkt, dem Rathaus, der Postfiliale, der Bank ... Einigen wir uns auf drei Abstellplätze pro Fahrzeug. In der Verkehrsökonomie wird ein durchschnittlicher Betrag von 90 Euro pro neu angelegtem Abstellplatz errechnet. Dies ergibt den stolzen Wert von 17,3 Milliarden Euro. Den muss man auch erst mal haben. Aber diejenigen, die diesen öffentlichen Raum mit ihren Fahrzeugen besetzen, klagen lauthals über ihre gefühlte Enteignung.

Lassen wir uns nicht verunsichern: Ebenso wie sich ein Tempolimit positiv auf die Unfallbilanzen auswirkt, wirkt sich eine Förderung des Radverkehrs positiv auf die Umwelt und das Zusammenleben aus. Falls es den „gesunden Menschenverstand“ je gegeben hat, so war er in den früheren Zeiten eng mit dem Begriff „Gemeinsinn“ verbunden. Hierauf kann man sich gerne zurückbesinnen, um denjenigen entgegenzutreten, die auf ihre alternative Rechtsauffassung pochen und über „Enteignung“ lamentieren.

Man kann es auch noch unter einem anderen Blickwinkel betrachten: Jahrzehntelang war es der Radverkehr, der auf den Straßen vorherrschte. Erst vor etwa 60 Jahren wurde begonnen, den öffentlichen Raum „autogerecht“ zu gestalten und den Radverkehr auf Bürgersteige zu hetzen, wo er sich – sofern erlaubt – mit den Fußverkehr den restlichen Raum teilen darf. Wer, bitte schön, wurde hier „enteignet“?

Karl Pfeil

Leser MEINUNG

ffa 1/19, Das wollen wir viel häufiger in Frankfurt sehen

Schlecht verschwenkt

Die in der Ausgabe 1/2019 von *Frankfurt aktuell* zu diesem Bild hinzugefügte Unterschrift „Das



wollen wir viel häufiger in Frankfurt sehen“ kann ich lediglich teilweise bestätigen, nämlich die Farbe betreffend. Ich bin Anwohner der Sodener Straße (in Blickrichtung die nächste Einmündung rechts) und mache die Erfahrung, dass Radinfrastruktur im Fall Mainzer Landstraße eher zu Nach- als zu Vorteilen führt.

Im konkreten Fall, der im Bild zu sehen ist, ist die Verschwenkung auf den Rad- und Fußgängerbereich immer wieder zugestellt von Fahrzeugen, die aus der Krielteler Straße kommend in die Mainzer Straße eingelenkt werden. Die Verschwenkung ist halt noch vor der Sichtlinie,

bis zu der Fahrzeuge aller Art vorgefahren werden, damit die Fahrer/innen Einblick in die Mainzer bekommen. Das gleiche geschieht an der nächsten Einmündung der Sodener Straße noch einmal.

Verschwenkungen vor der Sichtlinie halte ich nur dann sinnvoll, wenn zwischen Radweg und Sichtlinie mindestens eine Pkw-Länge Platz ist und zweitens das Überqueren von Rad- und Gehweg erst dann geschehen kann, wenn das an der Sichtlinie stehende Fahrzeug in die Mainzer eingebogen ist. Und der ganze Schutzstreifen an der Mainzer ist häufigst zugestellt

von Pkw oder Lkw und wird gerne als Parkstreifen genutzt.

Das lässt mich meinen, dass Schutzstreifen an Straßen, an denen auch Wohn- und Geschäftsgebäude anliegen, sehr sinnlos sind, vor allem, so lange nicht flächendeckend und intensiv, gerade direkt nach der Installation kontrolliert wird. Ich persönlich habe mich in der Mainzer Landstraße viel sicherer gefühlt, als weder Schutzstreifen noch die Verschwenkung installiert waren.

Vielen Dank für Euer Engagement in der Verkehrspolitik und Berichterstattung!

Martin Große Kunstleve

Brandgefahr durch Lithium-Ionen-Akkus

Anfang Dezember des letzten Jahres brach nachts in einem Bad Vilbeler Fahrradladen ein Feuer aus. Der Brand vernichtete den Laden fast vollständig. Zum Glück kamen keine Menschen zu Schaden. Als Auslöser ermittelten Experten den Lithium-Ionen-Akku eines Pedelecs, das ein Kunde zur Reparatur kleinerer Schäden in den Laden gebracht hatte.

In unserem Aktivenkreis fragten wir uns nach dem Unglück: „Was mache ich mit meinem Akku? Wie verhindere ich, dass auch mit meinem E-Bike etwas Derartiges passiert?“

Keine Panik

Zunächst ist festzustellen: Obwohl in seltenen Fällen Schäden katastrophale Auswirkungen haben, besteht zu Panik kein Anlass. Ein Produkt darf in Deutschland nur dann in den Verkehr gebracht werden, wenn es den Bestimmungen des Produktsicherheitsgesetzes entspricht; es darf die Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung nicht gefährden. Deshalb ist es auch wichtig, bei der Beschaffung etwa eines Ersatz-Akkus auf ein Produkt eines namhaften Herstellers zurückzugreifen. Finger weg von Akkus mit dubioser Herkunft!

Immerhin ist, gemessen an der Vielzahl der Geräte mit wiederaufladbaren Akkus, die Zahl der Schäden sehr gering, was auch aus vielen Veröffentlichungen zu dem Thema hervorgeht.

Was lässt sich vorbeugend tun?

Ein Lithium-Ionen-Akku (kurz auch Li-Ion-Akku) kann sehr viel Energie auf kleinem Raum speichern. Und weil er das kann, benötigt er eine gewisse Aufmerksamkeit. So reagiert er empfindlich auf Überladung und Tiefentladung. Das bedeutet: Wird der Akku für längere Zeit nicht benötigt, so sollte dennoch in Abständen der Ladezustand geprüft werden. Die Ladung sollte stets 20 bis 90 Prozent der Kapazität des Akkus betragen.

Kälte und Hitze

Zweiter Punkt: Der Akku muss vor zu niedrigen und zu hohen Tempe-



Li-Ion-Akku „Powerpack 400“ für Bosch-Pedelecs; 36 V, 11 Ah, 400 Wh

Foto: gemeinfrei

raturen geschützt werden, das heißt, er darf unter keinen Umständen dauerhaft Temperaturen von weniger als 0° Celsius oder mehr als 70° Celsius ausgesetzt werden. (Hohe Temperaturen können schon dann entstehen, wenn ein Akku direkter Sonnenbestrahlung ausgesetzt wird.) Und natürlich darf er mechanisch nicht beschädigt oder kurzgeschlossen werden. All dies und weitere wichtige Informationen finden sich in der Bedienungsanleitung, ohne die ein Gerät in der EU nicht verkauft werden darf und die unbedingt zu beachten ist.

Sichere Aufbewahrung

Zur Aufbewahrung: Fahrräder fristen oftmals im Winter in einem Schuppen ein klägliches Dasein. Doch aufgepasst: Ein Lithium-Ionen-Akku kann eine Zündquelle darstellen. Um mögliche zusätzliche Schäden zu vermeiden, sollte er deshalb keinesfalls in der Nähe brennbarer Materialien gelagert bzw. aufgeladen werden. Der TÜV Rheinland empfiehlt die Aufladung auf einer nicht brennbaren Unterlage.

Wer im Internet recherchiert, stößt zuweilen auf die Empfehlung, den Akku in einem normalen Blechschrank oder einer Blechkiste zu lagern. Wer dieser Empfehlung folgt, geht hohe Risiken ein! Bei einem Akku-Brand entstehen Temperaturen von

rund 1000° Celsius. Bei einfachen Blechbehältnissen kann dieser Effekt zu hohen Oberflächentemperaturen führen. Hängt oder steht ein solcher Schrank an einer Holzvertäfelung, lehnen brennbare Materialien an oder liegen sie gar auf dem Behältnis auf, so ist die Katastrophe vorprogrammiert. Zu beachten ist darüber hinaus, dass bei einer Explosion des Akkus innerhalb eines geschlossenen Behälters dessen Türen auf- oder gar abgerissen werden können. Wehe der Person, die sich gerade in der Nähe aufhält!

Wer dennoch ein Blechbehältnis nutzen will, sollte beachten, dass dieses zumindest mit nicht leitenden Feuerschutzmatten (im Baumarkt erhältlich) ausgeschlagen und mit Entlastungsöffnungen – eventuell bestückt mit Flammensperren – versehen ist. Solche Lösungen mögen in der Praxis funktionieren. Garantieren kann dies niemand, weil sie nicht geprüft sind.

Wer das Risiko weiter reduzieren möchte, kann eine zertifizierte Box verwenden. Zwei Beispiele: BAT-SAFE-XL, der Sicherheitskoffer für Li-Ion-Akkus, oder die Rathos Box S30 der Firma Erb-stößer.

Weiterhin sind zertifizierte Feuerschutzschränke (F30 oder F90) erhältlich. (F30 / F90 bedeutet, dass der Schrank einem Feuer 30 bzw. 90 Minuten lang widersteht.) Die Preise liegen so hoch wie jene für ein gutes Pedelec; solche Schränke kommen daher eher im professionellen Bereich zur Anwendung.

Und wenn es dann doch brennt?

Geeignet sind bei Entstehungsbränden Feuerlöschdecken und Pulverlöscher.

Abgesehen davon immer zuerst die Nummer 112 anrufen!

Theo Sorg

Weitere Informationen

SWR Wissen:

Wie entsteht ein Akkubrand?
www.adfc-hessen.de/=e10k

Verwaltungs-Berufsgenossenschaft: Fachinformation Lithium-Ionen-Akkus
www.adfc-hessen.de/=w2CK

Publikation der deutschen Versicherer zur Schadenverhütung mit Lithiumbatterien
www.adfc-hessen.de/=mDY5

Impressum

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

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

Redaktionsteam: Ingolf Biehusen, Sigrid Hubert, Brigitte Rebna, Peter Sauer (ps), Torsten Willner; ADFC Main-Taunus: Gabriele Witten-dorfer; ADFC Hochtaunus: Günther Gräning; ADFC Bad Vilbel: Ute Gräber-Seißinger; ADFC Offenbach: Wolfgang Christian

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

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

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

Redaktionsschluss für die Mai/Juni-Ausgabe: 23. April 2019

90 Jahre
KRIEGELSTEIN



FAHRRÄDER ALLER ART
MEISTERBETRIEB
REPARATUREN · ERSATZTEILE



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

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



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



März – Sept.	Okt. – Feb.
Montag – Freitag 9.00 – 19.00	9.00 – 18.00
Samstag 9.00 – 16.00	9.00 – 14.00

