adfc Frankfurt am Main

FRANKFURT aktuell

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

Auf in den Radurlaub 2020!

Bei der Planung hilft der ADFC

24. RadReiseMesse
ADFC Frankfurt am Main e.V.
So., 22.03., 11–17 Uhr
Saalbau Bornheim

Peter Sauer

Für Tempo 30 innerorts

Premiere: Bundesweite Kidical Mass

Am Wochenende 21./22. März starten in 43 Städten Kinder-Fahrrad-Korsos unter dem gemeinsamen Motto: Platz da für die nächste Generation. Auch die Frankfurter Kidical Mass ist mit dabei, in diesem Jahr mit Unterstützung vom VCD und vom ADFC Frankfurt. Wir starten am Sonntag, 22. März um 15.30 Uhr, dieses Jahr vom autofreien Mainkai.

Es ist jedes Mal ein tolles Erlebnis, mit vielen Kindern, ihren Familien und Freunden durch die Stadt zu radeln. Doch wir haben immer ein ernstes Anliegen. Die Forderung der bundesweiten Kidical Mass im März ist: Innerorts Tempo 30. Gemeinsam machen wir bundesweit einige Aktionen. Zum Beispiel werden wir zusammen so laut sein wie eine Autostraße, auf der man Tempo 50 fahren darf und so leise wie eine, auf welcher Tempo 30 gilt. Außerdem zeigen wir die unterschiedlichen Bremswege bei 50 km/h und 30 km/h auf.

Vor und nach unserer Rundtour schreiben und malen wir Postkarten am Mainkai an Radiosender, die noch Blitzermeldungen senden. Denn zu schnell fahren ist gefährlich und wer sich immer an das richtige Tempo hält, wird nicht geblitzt. *Katharina Knacker*

Sei dabei! Mehr Infos gibt es im Netz:
Bundesweite Kidical Mass – www.kinderaufsrad.org
Frankfurt: Sonntag, 22. März, 15.30 Uhr am Mainkai – kidicalmass-ffm.de

Editorial

Frauen und Kinder zuerst, heißt es bekanntlich bei untergehenden Schiffen. Nun hat es weder der real existierende Radverkehr noch unser Verband verdient, mit einer Schiffshavarie verglichen zu werden. Außerdem weisen Überlebende maritimer Unglücke immer wieder darauf hin, dass sich gewisse Herrschaften herzlich wenig an die Befolgung dieser Regel halten, von der letztlich kaum mehr als ein Mythos übrig bleibt. Trotzdem – oder gerade deshalb steht es uns gut an, „Frauen und Kinder zuerst" immer mal wieder ins Bewusstsein zu rufen. Mahnt es doch daran, dass wir „in a man's world" leben, die allzu oft und allzu leicht dazu neigt, Frauen und Kinder einfach „unterzubuttern". Wir als ADFC wollen das natürlich nicht.

Deshalb ist es gut, dass die Frage, ob ein Drittklässler in Frankfurt-Sachsenhausen seinen Schulweg mit dem Fahrrad zurücklegen kann, ebenso seinen Platz in diesem Heft (Seite 10) findet wie der Aufruf zur bundesweiten „Kidical Mass" am 22. März (Seite 2). Wenn wir noch meilenweit entfernt sind von einem „Fahrradland" – wie riesig ist dann erst die Distanz zu einem „Kinder-Fahrradland"? Auf jeden Fall danken wir Dagmar und Katharina für diesen Blickwinkel und die schönen Beiträge.

Das wirft die Frage auf, ob es eigentlich ein Zufall ist, dass beide Artikel, die sich mit Rad fahrenden Kindern beschäftigen, von Frauen geschrieben wurden. Natürlich hätte das Thema auch auf ähnliche Art und Weise von männlichen Schreibern aufgegriffen werden können. Wurde es aber nicht. Das zeigt, wie wichtig die weibliche Perspektive für uns ist, damit der ADFC eine Interessenvertretung für alle Rad fahrenden Menschen sein kann. Die Erfahrung zeigt aber leider auch, dass Frauen sich in Gremien und bei leitenden Aufgaben im ADFC trotzdem in der klaren Minderheit befinden.

Das bemerkt und beklagt auch unser Landesverband seit einiger Zeit. Um Abhilfe – oder besser Hilfe zur Selbsthilfe – zu schaffen, hat der ADFC Hessen Anfang Februar zu einem „Frauenpower"-Workshop eingeladen. Näheres dazu im Beitrag von Susanne Neumann (Seite 15) und im Interview mit Rebecca Peters (Seite 14).

Auch für das Team von Frankfurt aktuell streben wir übrigens eine möglichst „diverse" Zusammensetzung an. Immerhin hielten sich beim letzten Redaktionstreffen der Frauen- und Männeranteil ziemlich genau die Waage. Das bedeutet noch lange nicht, dass unser Schiff, um das Bild vom Anfang aufzugreifen, im sicheren Hafen ankert, lässt uns aber hoffen, den richtigen Kurs eingeschlagen zu haben, findet

Torsten 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, Rainer Hübner, Sigrid Hubert, Susanne Neumann, Denis Reith, Klaus Schmidt-Montfort, Svea Birte Schuch, Alexander Schulz

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 Preising
karten@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Senioren-Beauftragte:
Margret Wiener
margret.wiener@live.de

Stadtteilgruppen:
Nord: Sigrid Hubert
Nordwest: Stephan Nickel
Süd: Erich Lücker
West: Klaus Konrad

Kontakte

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

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

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

Rainer Hübner
rainer.huebner@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

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

Stephan Nickel
stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
✆ 0151/46 72 19 36

Ralf Paul ✆ 069/49 40 928

Wolfgang Preising
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
✆ 0 61 92/9 517 617

Denis Reith
denis.reith@adfc-frankfurt.de

Peter Sauer
peter.sauer@adfc-frankfurt.de
✆ 069/46 59 06

Egon Schewitz
egon.schewitz@adfc-frankfurt.de
✆ 069/2 00 45

Gisela Schill ✆ 069/670 11 14

Klaus Schmidt-Montfort
klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de
✆ 069/51 30 52

Svea Birte Schuch
birte.schuch@adfc-frankfurt.de
✆ 069/58 90 190

Alexander Schulz
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de
✆ 0176 496 858 59

Dieter Werner
dieter.werner@adfc-frankfurt.de
✆ 069/95 90 88 98

Infos und Tipps zur Vorbereitung auf einen schönen Radurlaub

Gut geplant ist halb geradelt

Dieser Artikel richtet sich an die Leser/innen, die sich selbst als nicht ganz routiniert in der Vorbereitung ihres Radurlaubs einschätzen. Alle anderen mögen ihn überblättern!

Eins vorneweg: wir Frankfurter*innen haben es gut! Es gibt kaum einen Ort auf der Welt, dessen Einwohner eine größere Auswahl an attraktiven Radreisezielen haben. In einem Radius von anderthalb Stunden mit der Regionalbahn liegen kulturell und kulinarisch sehr unterschiedliche interessante Landschaften. Von „12 Uhr“ im Uhrzeigersinn: Kurhessen, Rhön, Mainfranken, Kraichgau/Hohenlohe, Nordschwarzwald, Pfälzerwald, Nahe-, Mosel und Lahntal, Westerwald. Im Radius von einer Tagesreise mit Bahn oder Auto liegen ganz Deutschland und alle (!) seine unmittelbaren Nachbarländer – alle denkbaren Topografien, im Sommer immer irgendwo gutes Wetter, kulinarische Spitzenregionen und gute Weinlagen. Was brauchen wir mehr für Spaß am Rad fahren?

Wohin soll‘s überhaupt gehen?

Ein Radurlaub muss nicht, kann aber gleich vor der Haustür losgehen. Gerade Hessen hat ein gut ausgebautes Netz von Radfernwegen, nicht zuletzt wegen der langjährigen Qualitätssicherung durch den ADFC Hessen. Die hessischen Radfernwege sind im Mittelgebirge zum Teil anspruchsvoll, aber immer bestens beschildert. Die dazugehörige Broschüre gibt es beim ADFC Frankfurt und beim ADFC Hessen, viel Information natürlich auch online – zum Beispiel in der Rubrik „Naturerlebnis“ auf hessen-tourismus.de

Wer die Zielsuche von vornherein auf Deutschland beschränkt, hat dennoch eine riesige Auswahl – siehe weiter unten. Deutschland ist weltweit Radreiseland Nr. 1, ein Tipp ist die ältere, aber noch aktive Webseite radnetz-deutschland.de Der Plan zu einem nationalen radtouristischen Wegenetz wurde in den Nuller-Jahren vom ADFC angeschoben, vom für den Tourismus zuständigen Bundeswirtschaftsministerium damals leider nicht energisch genug unterstützt, es soll aber höchstwahrscheinlich bald einen Neustart über das Verkehrsministerium geben. Die 12 „D-Routen“ bestehen größtenteils aus bekannten Radfernwegen. Bis auf die noch unvollständigen Routen 4 und 11 sind sie physisch vorhanden und gut gepflegt, teilweise auch als D-Routen beschildert, und sie sind allemal für einen Radurlaub zu empfehlen.

Unter eurovelo.com gibt es auch europaweit ein Routennetz. Allerdings ist nicht überall davon auszugehen, dass diese Routen einen ausreichenden Ausbaustandard haben. Wir empfehlen, erst einmal genauer zu recherchieren – auch über die Kontaktmail des ADFC Frankfurt. Zu Europa weiter unten mehr.

Plan A und Plan B

Eine generelle Empfehlung haben wir doch, nämlich zwei Planungen zu machen, für Regionen in unterschiedlichen Richtungen von Frankfurt aus. Deutschland und Mitteleuropa sind nirgends absolut wettersicher, und niemand sollte ausgerechnet seinen Radurlaub grau und nasskalt erleben müssen. Die Plan A-/Plan B-Variante funktioniert natürlich nur, wenn man nicht monatelang vorher alles fix gebucht hat.

Flexibel bleiben

Unsere Empfehlung: nicht zu viel vorbuchen! Im Zweifel einfach drauflos fahren! Allein oder zu zweit findet man überall – außer an der deutschen Ostseeküste – eine Übernachtung. Freiheit ist gerade das Schöne am individuellen Radurlaub. Man kann die Tour unterbrechen, wenn das Wetter schlecht oder die Beine schwer werden, und wo es einem gut gefällt, kann man bleiben, solange man will.

Erst mal beim ADFC reinschauen!

Der weltgrößte Radfahrerverband hat sehr viel an radtouristischem Infomaterial in der Pipeline; das reicht für so manche Radreisepla-

Mit dem ADFC Frankfurt kann, wer möchte, auch Radurlaub machen – wie hier eine Gruppe am Saar-Kohle-Kanal hinter Saarbrücken. Das Tourenprogramm mit über 20 Radreisen ist soeben erschienen, im Netz stehen die Radreisen schon länger unter adfc-frankfurt.de/radreisen

In unseren europäischen Nachbarländern gibt es atemberaubende Strecken zu erradeln – wie hier die Gorge de la Nesque bei Sault, Provence, Frankreich

nung schon völlig aus. Auf der Website adfc-radtourismus.de findet sich eine Vielzahl an Informationen zu allen Themen rund um die Radtour. Dort findet man auch den schnellsten Zugang zu den eigenen touristischen Leistungen des ADFC:

- Die Broschüre und Webseite „Deutschland per Rad entdecken“ stellt dutzende interessante Radreiseregionen vor.
- Die Broschüre „Radurlaub“ und die Webseite radurlaub-online.de informieren über kommerzielle geführte Radreisen.
- Die Kartenserien und Radreiseführer des ADFC in Kooperation mit dem BVA-Verlag und dem Bruckmann-Verlag geben Radreisenden auf ihrer Tour Orientierung.
- Die Gütesiegel ADFC-Qualitätsradroute und ADFC-Qualitätsradregion zertifizieren Qualität in Wegbeschaffenheit und touristischem Angebot.
- Das ADFC-Label „bett+bike“ mit eigener Website und App führen zu 5.800 radfahrerfreundlichen Gastbetrieben.
- Immer richtig: der Besuch einer ADFC-Radreisemesse, zum Beispiel am 22. März 2020 in Frankfurt.
- Für die digitale Routenplanung arbeitet der ADFC unter anderem mit dem führenden Wander- und Fahrrad-Navigationsportal fürs Smartphone komoot zusammen, außerdem mit diversen regionalen Radroutenplanern, zusammengeführt im Radroutenplaner Deutschland: radroutenplaner-deutschland.de

Über den ADFC hinaus

In Deutschland deckt der ADFC eigentlich den gesamten Informationsbedarf für „Genussradler“ ab. Es gibt aber natürlich noch andere Informationsquellen:

- Kartenserien wie „bikeline“ aus dem österreichischen Esterbauer-Verlag.
- Die hervorragende Internet-Karte Open Cycle Map opencyclemap.org
- Informationen und GPS-Tracks regionaler Tourismusverbände.
- Länder-Radroutenplaner wie das „Bayernnetz für Radler“.
- Hochinteressant: die Webseite bahntrassenradeln.de
- Für die „ganz Harten“ auf dem Rennrad: die Webseite quaeldich.de

Ein paar notwendige Checks

- Stimmen Topografie der Zielregion und eigene körperliche Fitness überein? Ein Hinweis: Flusstal-Radwege sind nicht immer flach!
- Ist die Fahrrad-Hardware ok, sind die wichtigen Teile neu genug?
- Bekäme ich das Rad in der Zielregion repariert? Tipp für Nicht-Bastler: im Ausland nicht zu komplizierte Technik nutzen!
- Wenn Camping eine Option ist: ist die Campingplatz-Dichte ausreichend?

Planungs-Checks für Hin- und Rückreise

- Mit der Bahn: kann ich das Ziel oder den Heimatort mit Regionalzug-Hopping erreichen? Schaffe ich das körperlich und mental?
- Mit dem Auto: erreiche ich das am Startort sicher abgestellte Auto im Notfall (Verletzung, Erkrankung, Wettersturz) mit öffentlichen Verkehrsmitteln?

Europäische Optionen – von Frankfurt nicht weit!

Hier die wichtigsten radtouristischen Charakteristika der unmittelbaren Nachbarländer Deutschlands, von Norden im Uhrzeigersinn:

- Dänemark: ausgeprägte Alltags-Fahrradkultur, ähnlich wie die Niederlande. Weitmaschiges Netz weniger, aber sehr komfortabel ausgebaute Fernradwege.
- Polen: touristische Radwege an der Ostsee, vor allem in Masuren. Überall sonst muss der Radfahrer absolut straßenverkehrsfest sein. Tipp für Fitte: der „wilde Südosten“ Polens.
- Tschechien: dichtes Netz von gelben Radwegweisern, es geht dann oft über Stock und Stein, auf ruhigen Nebensträßchen ist man oft besser aufgehoben. Topografie erfordert Steigungsfestigkeit. Touristische Infrastruktur gut und günstig.
- Österreich: Angebot so gut und dicht wie in Deutschland. Der Donau-Radweg Passau-Wien war die „Mutter aller Fernradwege“.
- Schweiz: was die Schweizer machen, machen sie gleich richtig. Das Radwegenetz und das dazugehörige Informationssystem „SchweizMobil“ sind das perfekteste weltweit. Aber: Kontostand und eigene Fitness überprüfen.
- Frankreich: Basis-Infrastruktur für Radtouristen sind die kleinen D-Straßen. Es wird aber sehr zielgerichtet an „voies vertes“ („greenways“) gebaut. Tipp: die interaktive Karte von af3v.org. Frankreich hat knapp 10.000 Campingpätze!
- Luxemburg: ein echter Genussradeltipp. Gut ausgebaute und beschilderte Radwege, teilweise auf alten Bahntrassen.
- Belgien: Im radaffineren flämischen Landesteil dominiert das engmaschige Knotenpunktsystem, im wallonischen Teil gibt es ein weitmaschigeres Netz von „Ravel“-Radrouten.
- Niederlande: radtouristisch gibt es zwei Systeme parallel: ein Netz von nationalen Radfernwegen (LF-Routen) mit Zielwegweisung und ein lokales Knotenpunktsystem.

Und noch ein paar Hinweise zu zwei wichtigen Zielländern:

- Italien: nahezu perfekt ausgebaut ist das Radwegenetz in Südtirol. Ansonsten gilt: Wer in Bella Italia unterwegs ist, muss stressfest hinsichtlich des Autoverkehrs sein und echte Steigungen bewältigen können.
- England: dank unserer Kollegen vom Partnerverband Sustrans (sustainable transport) hat England heute ein gutes „National Cycle Network“. Die Radwege sind teilweise offroad. Keine Angst vor dem Linksverkehr – Englands Autofahrer sind freundlich.

Nun ist aber genug theoretisiert! Mit soviel Information im Kopf kann bei der Radreiseplanung kaum noch etwas schief gehen – auf in den Sattel!

Bertram Giebeler

StVO-Novelle ging durch den Bundesrat

Viele Fortschritte, einige Enttäuschungen

Jetzt ist die StVO-Novelle durch die politischen Instanzen, es fehlt zur Wirksamkeit noch die Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt, womit vor der Sommerpause zu rechnen ist. Dann treten u.a. einige neue Regeln in Kraft, die den Radverkehr betreffen. Insgesamt überwiegen die positiven Neuerungen, insbesondere bei Mindestabstand und Schutz vor Falschparkern. Negativ schlägt insbesondere zu Buche, dass in Sachen Tempo 30 keine Fortschritte gemacht wurden. Hier die wichtigsten Neuerungen in Kurzvorstellung – Bemerkungen vom Autor kursiv. Das ganze gibt es ausführlicher im Netz auf adfc.de unter „Aktuelles“.

Schluss mit „Peanuts“ fürs Falschparken auf Radwegen!

Mindestüberholabstand für Kfz
Künftig gilt ein Mindestüberholabstand von 1,5 m innerorts und von 2 m außerorts für das Überholen von Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge. Bisher schreibt die StVO lediglich einen „ausreichenden Seitenabstand“ vor.
Faktisch bedeutet dies in beengten Situationen wie der Schlossstraße in Bockenheim, wo ein Auto auch nicht nach links ausscheren kann, ein Überholverbot!

Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen
Autos dürfen dort bislang zwar nicht parken, aber bis zu drei Minuten halten. Dies führt dazu, dass die Radfahrenden Schutzstreifen nicht durchgängig nutzen können. Deshalb wird dort künftig ein generelles Haltverbot gelten.
Endlich! Die Schutzstreifen haben in Frankfurt in den letzten Jahren ihre Schutzfunktion weitgehend verloren, weil ständig zugeparkt.

Massive Erhöhung der Bußgelder für Parken auf Radwegen und auf Rad- und Schutzstreifen
Was heute zwischen 15 und 35 Euro kostet, schlägt künftig mit 55 bis 100 Euro zu Buche! Das überlegt sich der eine oder andere doch schon mal. Wenn dann auch noch die neue Fahrradstaffel fleißig kontrolliert, hilft das hoffentlich, die Radwege freizuhalten.

Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Lastwagen innerorts
Für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t wird aus Gründen der Verkehrssicherheit innerorts Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7, max. 11 km/h) vorgeschrieben.
Ein sinnvoller Beitrag zur Entschärfung des „klassischen“ Unfallszenarios. Die Frage ist, ob und wie diese Regel auch auf den sogenannten „freien Rechtsabbiegern“ befolgt wird.

Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern
Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden wird grundsätzlich gestattet, solange nicht andere Verkehrsteilnehmende behindert werden.

Personenbeförderung auf Fahrrädern
Auf Fahrrädern dürfen künftig Personen mitgenommen werden, wenn die Fahrräder zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet sind und der Fahrzeugführende mindestens 16 Jahre alt ist.

Grünpfeil ausschließlich für Radfahrer
Es wird ein gesonderter Grünpfeil eingeführt, der allein für Radfahrer gilt.

Einrichtung von Fahrradzonen
Analog zu den Tempo 30-Zonen sollen in Zukunft auch Fahrradzonen angeordnet werden können. Die Regelung orientiert sich an den Regeln für Fahrradstraßen.

Ausweitung des Parkverbots vor Kreuzungen und Einmündungsbereichen
Zwecks Sichtverbesserung wird das Parken vor Kreuzungen und Einmündungen in einem Abstand von bis zu je 8 Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten verboten, wenn ein straßenbegleitender baulicher Radweg vorhanden ist.

Vereinfachung für Lastenfahrräder
Ein spezielles Sinnbild „Lastenfahrrad“ wird eingeführt, damit die Straßenverkehrsbehörden Ladezonen und Parkflächen ausweisen können.

Verkehrszeichen Radschnellwege
Das Verkehrszeichen „Radschnellweg“ soll in die StVO aufgenommen werden.

Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen
Es kann in Zukunft an Engstellen ein Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (u.a. Fahrrädern) für mehrspurige Kraftfahrzeuge angeordnet werden. Hierfür wird ein neues Verkehrszeichen eingeführt.

Erweiterung der Erprobungsklausel
Die Durchführung von Verkehrsversuchen wird vereinfacht.

Vermehrte Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung
Die Straßenverkehrsbehörden sind verstärkt zur Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende aufgerufen.

Achtung Radfahrer*innen: Bürgersteigradeln wird teuer!
Zum Schutz der Fußgänger*innen wird das Bußgeld für unberechtigtes Radfahren auf Bürgersteigen drastisch angehoben – das kostet jetzt mindestens 55 Euro!
Noch einmal der dringende Hinweis: wem eine bestimmte Straße oder Strecke zu stressig ist, muss sich eine ruhigere Alternativstrecke suchen, auch wenn sie etwas umwegig ist. Der Bürgersteig ist tabu!

Was fehlt: Tempo 30!
Weder wird eine generelle Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts (Tempo 50 müsste dann extra ausgeschildert werden) auch nur in Aussicht gestellt, noch wird es den Kommunen erleichtert, Tempo 30 selektiv anzuordnen. Dies ist ein großes Manko, gerade in einer dicht bebauten Stadt wie Frankfurt, wo die Platzverhältnisse auf den Straßen oftmals keine befriedigende gesonderte Infrastruktur fürs Fahrrad zulassen. Hier müsste die Kommune wenigstens mit Entschleunigung des Autoverkehrs operieren können, auch ohne dass Krankenhäuser oder Schulen Straßenanlieger sind.

Was noch fehlt: Vision Zero und Klimaschutz
Beide wichtigen Ziele werden nicht einmal erwähnt. Wir hoffen, dies bei der im Folgejahr anhängigen Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (der StVO übergeordnet) ändern zu können.

Bertram Giebeler

Umsetzung Radentscheid-Koalitionsvereinbarung

Es geht weiter!

Nachdem noch im November 2019 der Rad- und Schutzstreifen an der Schönen Aussicht markiert wurde, geht es jetzt mit kleinen, aber nicht unwichtigen Schritten weiter. Das relativ milde Wetter ermöglicht Markierungsarbeiten auf dem Asphalt, die bei strengem Frost nicht funktionieren würden. Andere Arbeiten wie Bepollerungen sind ohnehin weitgehend wetterunabhängig.

Im Februar wurde auf der Kurt-Schumacher- und Konrad-Adenauer-Straße in Fahrtrichtung Norden zwischen Allerheiligenstraße und Seilerstraße ein Radstreifen abmarkiert und rot eingefärbt. Bis zum Erscheinen dieses Hefts soll auch die Fassadensicherung am AOK-Gebäude an der Battonnstraße realisiert werden, wodurch die ärgerliche Engstelle mit der Gerüstüberbauung verschwindet. Der Autoverkehr wird ab jetzt klar und eindeutig einspurig an der Straßenbahnhaltestelle Konstablerwache vorbeigeführt. Das für den Radverkehr gefährliche Geschiebe mit versetzter Zweispurigkeit hat ein Ende – wenn sich die Autofahrer*innen daran halten.

Eigentlich war auch beabsichtigt, diesen Radstreifen mit baulichen Trennelementen vor Überfahrung und Falschbeparkung zu schützen. Dagegen spricht aus Sicht der Stadt direkt an der Haltestelle die räumliche Enge und weiter nördlich in Höhe C&A die Nachtbushaltestelle. Die Nachtbusse, die einem anderen „Busbündel“ angehören als die Linienbusse 30 und 36, dürfen im Gegensatz zu diesen nicht auf dem Straßenbahn-Gleiskörper fahren – warum auch immer. Also kann der Nachtbus-Knoten nicht in die Mitte auf die Gleise verlegt werden, sondern muss an der derzeitigen Haltestelle bleiben, was eine Protektion des Radstreifens verhindert. Gerade dort aber, in Zeil-Nähe, ist das Szenario häufiger Falschbeparkung ziemlich wahrscheinlich. Das Problem mit den Nachtbussen müsste eigentlich lösbar sein. Wir bleiben an der Sache dran.

Eine weitere Maßnahme ist eigentlich erst nur zu einem kleinen Teil umgesetzt, aber wir vermelden sie schon jetzt, weil auch das Teilstückchen schon einen Eindruck vermittelt von dem, wie es hinterher einmal auf längerer Strecke aussieht: die Hanauer Landstraße bekommt auf ihrer Südseite einen vernünftigen Radweg!

Derzeit sieht man die beabsichtigte Neugestaltung etwa in Höhe der Hausnummern 160 ff. Sie kostet schon einige Parkplätze, aber die Anlieger sind fast nur Firmen und haben daher die Verantwortung, für Parkraum ihrer Mitarbeiter*innen selbst zu sorgen – und zwar nicht im öffentlichen Raum, sondern auf Privatgrundstücken, was dann den Fahrzeughalter auch etwas kosten darf. Der bisherige handtuchbreite Holper-Radweg war (und ist noch) eine echte Zumutung, und dazu noch ständig zugeparkt. Höchste Zeit, dass hier endlich Abhilfe geschaffen wird! *Bertram Giebeler*

***GANZ AKTUELL** erreicht uns kurz vor Druckbeginn noch dieses Foto von Frankfurts erster echter Protected Bike Lane (Geschützter Radfahrstreifen). Einzelne gegen Falschparker „bepollerte“ Radspuren gab es zwar schon in der Stadt, aber alle so schmal, dass Radfahrer einander nicht überholen können. Hier an der Konrad-Adenauer-Straße geht das! Für Frankfurts erste Protected Bike Lane musste der Kfz-Verkehr nicht nur eine Fahrspur, sondern auch einige Parkplätze an den Radverkehr abtreten. Gut, dass die Stadt nun wirklich Tempo macht bei der Umsetzung der Koalitionsvereinbarung mit dem Radentscheid: Wir freuen uns schon auf die Fortsetzung!* **Torsten Willner**

Vor, an und hinter der Straßenbahnhaltestelle Konstablerwache in Richtung Friedberger Tor ist jetzt für jeden die Regelung klar: Autos haben eine Spur, Fahrräder haben einen Radstreifen, Schluss ist mit Geschiebe und Gedrängle.

So soll es sein, und zwar bald auf der ganzen Hanauer Landstraße zwischen Osthafenplatz und Intzestraße: ein breiter gut befahrbarer Radweg! **Bertram Giebeler (2)**

Der Radentscheid Frankfurt mit Vorschlägen zur fahrradfreundlichen Umgestaltung von Nebenstraßen

Die Frankfurter Fahrradstraße

Ende August 2019 beschloss die Stadtverordnetenversammlung das Maßnahmenpaket „Fahrradstadt Frankfurt“, den zwischen Magistrat und Radentscheid Frankfurt ausgehandelten Kompromiss. Neben vielen anderen Maßnahmen wurde in dem Paket der Umbau von elf Nebenstraßen zu „Fahrradfreundlichen Nebenstraßen“ beschlossen.

Konkret geht es hier um die Achse Robert-Mayer-Straße/Kettenhofweg, den Oeder Weg, die Frankenallee, die Gutzkowstraße, den Oberräder Fußweg, die Nordendstraße, den Grüneburgweg, die Achsen Moselstraße/Westendstraße und Daimlerstraße/Schielestraße, die Brückenstraße und die Zeuläckerstraße.

Da für „Fahrradfreundliche Nebenstraßen" bisher keine genaue Definition und keine festgelegten Gestaltungsstandards bestehen, hat der Radentscheid Frankfurt nun Gestaltungsvorschläge und ein übergeordnetes Konzept aus verschiedenen Maßnahmen entwickelt: Die „Frankfurter Fahrradstraße".

Die „Frankfurter Fahrradstraße“ ist so gestaltet, dass dort ein sicheres, konfliktarmes und zügiges Fahrradfahren möglich ist. Zunächst wurde eine Bestandsaufnahme der Straßen durchgeführt und anhand der erstellten Fotos und Notizen eine Kurzanalyse der Straßen erstellt. Für einige der elf benannten Straßen wurden im Anschluss verschiedene Varianten der Radwegeführung und der Gestaltung von Fahrbahn und Seitenräumen durchgespielt und daraus ein übergeordnetes Konzept entwickelt.

Bei der „Frankfurter Fahrradstraße“ legen wir nicht nur Wert auf eine Verbesserung für Radfahrende, sondern haben auch immer die Belange von Zu-Fuß-Gehenden und des ÖPNV im Blick und wollen insgesamt eine bessere Aufenthaltsqualität in den Straßen erreichen.

Am Montag, den 23. März 2020 stellen wir allen Interessierten in einer öffentlichen Veranstaltung unsere Ergebnisse und das Konzept „Frankfurter Fahrradstraße“ vor. Wir stellen uns offenen Fragen und der Diskussion und werden über weitere Neuigkeiten des Radentscheid Frankfurts berichten.

Katharina Knacker,
Radentscheid Frankfurt

Montag, 23. März 2020, 19 Uhr
Festsaal, Studierendenhaus,
Mertonstraße 26,
60325 Frankfurt am Main

Anmerkung der Redaktion: „Fahrradstraße“ wird in diesem Artikel nicht im engeren Sinne des gleichlautenden Begriffs der Straßenverkehrsordnung verwendet.

Die neue Polizei-Fahrradstaffel zeigt Biss!

Torsten Willner

Durchgreifen per Pedale

In unserer Januar-Ausgabe berichteten wir ausführlich über die neue Fahrradstaffel der städtischen Verkehrspolizei. Deren Aufgabe ist es unter anderem, Falschparken auf Radwegen und Radfahrstreifen zu unterbinden. Nach unseren Beobachtungen der letzten Wochen können wir sagen: alle Achtung, es ändert sich spürbar etwas, zumindest im Wirkungsbereich der Staffel in der City und in den unmittelbar angrenzenden Quartieren. Es werden deutlich mehr Strafzettel verteilt, es wird auch deutlich häufiger abgeschleppt – das dürften offizielle Zahlen bald bestätigen. Zu beobachten ist außerdem, dass die bekannten Lieferwagen der großen Paketdienste zunehmend auf der Fahrbahn und nicht auf dem Radstreifen halten – eine gute Entwicklung.

Die von Verkehrsdezernent Klaus Oesterling propagierte Null-Toleranz-Linie gegen das Falschparken auf Radwegen und Rad- und Schutzstreifen ist offensichtlich ernst gemeint. Zusammen mit den demnächst deutlich höheren Bußgeldtarifen gibt dies Anlass zur Hoffnung, dass die ohnehin unzureichende Infrastruktur des Radverkehrs in Frankfurt nicht auch noch permanent und überall zugeparkt wird.

Auf eine Nebenwirkung der Fahrradstaffel müssen wir die Radfahrer*innen aber auch aufmerksam machen: Wer sich vor den Augen der Polizei auch auf zwei Rädern über Verkehrsregeln hinwegsetzt, sollte damit rechnen, angehalten zu werden und ebenfalls einen Strafzettel zu bekommen. Das Kontrollieren von Radfahrer*innen gehört zwar nicht zu den zentralen Aufgaben der Staffel, aber offenkundige Regelverstöße sollen auch nicht hingenommen werden.

Bertram Giebeler

Kaum zu erkennen, aber wahr: Das soll eine Fahrradstraße sein. Man muss schon sehr, sehr weit nach rechts schauen. Ja, da steht ein Schild „Fahrradstraße“ ganz am Rand, so als wollte es sich schämen. Das sollte es vielleicht auch. Fahrradstraßen können funktionieren, wenn sie so angelegt sind, dass sich die Verkehrsteilnehmer*innen mehr oder weniger intuitiv richtig verhalten. Wenn das aber ausschließlich ein – fast nicht wahrnehmbares – Schild bewirken soll, lässt man es vielleicht besser bleiben. Gut, dass sich der Radentscheid Frankfurt über die Führungsform „Fahrradstraße“ kreative Gedanken macht. Auf die Veranstaltung am 23. März sind wir gespannt!

Die Redaktion

Ansgar Hegerfeld

TERMINE

Mo.	**16.03.**	**VS**	**Vorstandssitzung**
Mi.	**18.03.**	**V**	**AG Verkehr**
Do.	**19.03.**	**N**	**Radlertreff im Norden**
So.	**22.03.**	**RRM**	**24. RadReiseMesse**
So.	**22.03.**	**KM**	**Kidical Mass**
Fr.	**27.03.**	**NW**	**Stadtteilgruppe Nordwest**
Mi.	**01.04.**	**G**	**AG Kartographie & GPS**
Mo.	**06.04.**	**VS**	**Vorstandssitzung**
Mo.	**13.04.**	**F**	**Foto-AG**
Di.	**14.04.**	**RT**	**FRANKFURT aktuell Redaktionstreffen**
Di.	**14.04.**	**S**	**Stadtteilgruppe Süd**
Di.	**14.04.**	**W**	**Radlertreff im Westen**
DO.	**16.04.**	**N**	**Radlertreff im Norden**
Mo.	**27.04.**	**VS**	**Vorstandssitzung**
Mo.	**04.05.**	**F**	**Foto-AG**
Mi.	**06.05.**	**G**	**AG Kartographie & GPS**
Di.	**12.05.**	**S**	**Stadtteilgruppe Süd**
Di.	**12.05.**	**W**	**Radlertreff im Westen**
So.	**17.05.**	**KM**	**Kidical Mass**
Mo.	**18.05.**	**VS**	**Vorstandssitzung**

TREFFPUNKTE

F	**19.30**	**Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46** U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
G	**19.00**	**Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46** s.o.
KM	**15.30**	**Autofreier Mainkai**
N		**Ort erfragen über gruppe-nord@adfc-frankfurt.de**
NW	**19.00**	**„Ginnheimer Höhe“ am Diebsgrundweg** Info bei stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
RRM	**11.00 – 17.00**	**Bürgerhaus Bornheim** **Arnsburger Straße 24**
RT	**18.30**	**Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46** Auskunft unter Telefon 069-46 59 06
S	**19.00**	**„Das Frankfurter Brauhaus/Henninger am Turm“** **Hainer Weg 58** Info bei erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V	**19.30**	**Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46** s.o.
VS	**19.00**	**Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46** s.o.
W	**19.00**	**Treffpunkt in wechselnden Lokalen** **in Höchst und Unterliederbach** Info bei klaus.konrad@adfc-frankfurt.de

Critical Mass

Treffpunkt: Alte Oper immer am ersten Sonntag im Monat um 14 Uhr sowie am darauffolgenden Freitag um 19 Uhr. Nächste Termine:

Sonntag, 5. April, 14.00 Uhr; Freitag, 10. April, 19.00 Uhr

Sonntag, 3. Mai, 14.00 Uhr; Freitag, 8. Mai, 19.00 Uhr

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

FÜNF IST TRÜMPF

Mit diesem halsbrecherischen Reim machte die Deutsche Post Anno 1993 allen klar, dass die bislang vierstelligen Postleitzahlen jetzt fünfstellig werden. Dieses in Frankfurt-Bornheim zu bewundernde Fünfer-Tandem wäre für die Kampagne ein perfektes Vehikel gewesen. Vielleicht war es das sogar? Alt genug dafür mutet es immerhin an.

Ingolf Biehusen

REPARATUR-WORKSHOPS

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
04.04.	**Martin Schnabel**	**0176-22 06 50 72**
18.04.	**Rainer Mai**	**069-41 30 85***

*Bitte hinterlassen Sie bei der Anmeldung eine Festnetznummer.

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

Codierungen

Codierungen: freitags in der Wilhelm-Epstein-Straße 61
bis 27. März 2020: freitags, 15.00 – 17.00 Uhr
ab 3. April 2020: freitags, 16.00 – 18.00 Uhr
Achtung – eine Terminänderung: Statt Karfreitag, 10.04., wird am Donnerstag, 09.04.2020, codiert!
Kosten: 13 Euro (8 Euro für ADFC-Mitglieder).

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 3/2020: 21. April 2020

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

Kinderblick – Kinder im Blick

Mit dem Fahrrad zur Grundschule – geht das überhaupt? In Frankfurt, im Berufsverkehr? Warum erscheint das oft noch als glatter Wahnsinn? Dagmar Berges hat Drittklässler Luis auf seinem Schulweg in Frankfurt-Sachsenhausen begleitet.

Kinder bis acht müssen, bis zehn Jahre dürfen auf dem Gehweg Rad fahren. Wenn Straßen zu überqueren sind, nützt diese Regelung allerdings nichts. **Dagmar Berges (3)**

Luis liebt das Fahrradfahren. Schon mit vier Jahren hat er gelernt, frei zu radeln. Es ist zwar nur ein knapper Kilometer, dennoch würde der fast Neunjährige gerne mit dem Rad zur Willemerschule fahren. Manchmal nimmt er morgens sein Bike mit, damit er nach der Schule zum Fußballtraining kommt, zu Fuß ist das zu weit. Aber nie würde er alleine radeln, nie ohne Begleitung eines Elternteils. Denn der Großstadtverkehr macht Luis Angst.

Fahrradfahren in Frankfurt erleben auch viele Erwachsene als Herausforderung. Der Verkehr ist dicht, laut, verstopft und unübersichtlich. Oft fehlen vernünftige Radwege, die Straßen sind häufig eng, es gibt nur wenige Ampelschaltungen, die den Radelnden den Vorrang geben und darüber hinaus auch wenige Geschwindigkeitsbegrenzungen und nur wenige Meter Fahrradstraßen. Kinder dürfen zwar bis zum 10. Lebensjahr den Bürgersteig nutzen, ältere müssen auf den Radweg oder auf die Straße. Dennoch müssen auch in Wohngebieten Kreuzungen überwunden werden, nicht immer gibt es Ampeln oder Zebrastreifen, das Verkehrsaufkommen ist besonders in den Morgenstunden sehr hoch. Der Stressfaktor der Autofahrer auch. Kein Wunder, dass das Radfahren für Kinder ganz schön nervenaufreibend ist und sie tatsächlich überfordern kann.

Ich treffe Luis häufig im Treppenhaus. Er lebt mit den Eltern und seiner Schwester zwei Stockwerke unter mir. Die Familie besitzt kein Auto, alles wird per Rad, zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigt. Was in der Stadt natürlich einfacher ist als auf dem Land, aber auch nicht selbstverständlich. Selbstverständlich sollte es allerdings sein, das Radfahren von Kindern auch schon in den ersten Schulklassen zu fördern. Es macht die Kinder selbstständig, schult den Blick für ökologisch sinnvolles Verhalten, und bereitet auf die spätere Verkehrsteilnahme gut vor. Das Kultusministerium Hessen hat 2012 eine Empfehlung zur Radmobilität von jungen Menschen herausgegeben: „Mobilität- und Verkehrserziehung befähigt Schüler*innen, sich mit den Anforderungen des heutigen Verkehrs, seinen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt sowie mit der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität auseinanderzusetzen“.

Wie hilfreich sind die Planungshilfen?

Das ist die Theorie, in der Praxis ist das Radeln für Kinder im Straßenverkehr jedoch schwierig und teilweise fast unmöglich. Die Eltern würden ihren Sohn Luis trotzdem alleine zur Schule fahren lassen, eingeübt haben sie es schon oft. Aber Luis möchte begleitet werden, da ihm die Strecke zu gefährlich ist. Was tun?

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, den sichersten Weg per Rad zu erkunden. Der Schulwegplan der Stadt Frankfurt (auf frankfurt.de – auch über den Kurzlink **adfc-hessen.de/=IOAU** abrufbar) von 2005 (!) empfiehlt zwar für Sachsenhausen ausschließlich Hauptachsen, sichere direkte Verbindungen von Haustür zur Schule sind jedoch nicht dargestellt. Die Karte ist recht unübersichtlich, denn auch die sperrigen Hinweise verdecken Teile des Planes und sind nur bedingt hilfreich. Was soll man mit einem „Achtung! In Richtung Osten absteigen, Fußgängerampel benutzen“ anfangen?

Ein interaktives Angebot macht das Land Hessen mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement und dem Programm „Besser zur Schule“. Es leitet auf den Schülerradrouten-

Kaum ist die stark befahrene Straße überquert, gilt es auf die Straßenbahn zu achten.

planer (schuelerradrouten.de), der verspricht, die beste und sicherste Radroute zur Schule zu erkunden. Man gibt den Wohnstandort ein und die Zielschule, darauf erscheint eine Karte, die Distanz, Dauer, Höhenprofil und den Straßenverlauf visualisiert.

Luis und sein Vater sind ganz begeistert vom digitalen Instrument, und sie geben gleich die Daten ein. Jedoch weist die Karte eine Route aus, die eher für ältere Schüler*innen nutzbar ist. Eine der empfohlenen Kreuzungen ist schwierig zu meistern. Auch der Schulwegplan der Stadt Frankfurt empfiehlt diesen Weg, ohne einen Hinweis auf die sehr unübersichtliche Querung der Straße. Beide Angebote sind damit für Luis nicht besonders hilfreich. Also entscheiden wir uns für die dritte Variante und nehmen die Strecke, die Luis immer fährt, wenn er das Rad nutzt.

Sichere Querungsmöglichkeiten fehlen

Kaum aus der Haustür und mit glänzendem Helm auf dem Kopf, ist für Luis schon die erste Hürde zu überwinden. Die nächste Kreuzung wurde zwar vor kurzem mit Fahrradstellplätzen und einem Pfosten in den vier Abbiegebereichen bestückt, sodass keine Autos direkt im Kreuzungsbereich

Ein Kind auf einem Fahrrad kann von einem parkenden Pkw komplett verdeckt werden. Ohne Zebrastreifen erfordert das Queren der Straße besonders viel Aufmerksamkeit.

parken können. Das ist wirklich eine Verbesserung. Jedoch ist die zu querende Straße für kleine Menschen nur eingeschränkt zu überblicken. Hier hält kein Autofahrer auf seinem Weg zur Arbeit freiwillig, und Kinder sind natürlich auch nicht so sichtbar und durchsetzungsstark wie die Großen. Fazit: Es fehlen hier leider Zebrastreifen, sodass Luis bislang noch auf die Hilfe von Erwachsenen angewiesen ist.

Weiter verläuft die Strecke bis zur Ampel auf dem engen Bürgersteig, rechts in die Paradiesgasse und bis zur nächsten Ampel ebenfalls auf dem Fußweg. Zwei Grünphasen müssen nun abgewartet werden, dann freie Fahrt auf einem breiten Rad- und Fußweg in die Willemerstraße. An der Ecke Dreieichstraße die nächste Ampel, hier ist die Lage wieder schwierig und verunsichert Luis, trotz Ampel. Die Streckenführung ist unklar, da nach der Straßenüberquerung die Straßenbahnschienen überwunden werden müssen, mit neuer Ampel und sehr kleinem Wartebereich. Der sich anschließende Fuß- und Radweg ist sehr eng, Luis muss das Fahrrad schieben. Aber nun ist das Ziel fast erreicht und der regensichere Fahrradunterstand der Schule schützt uns vor der Nässe.

Es hilft nur Druck machen

Luis berichtet, dass nur ganz wenige Freunde von ihm mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Im Unterricht hätten sie in der zweiten Klasse ein wenig über Verkehrsregeln erfahren, aber seitdem nicht wieder. In der vierten Klasse können die Schüler*innen den Fahrradführerschein machen. Darauf freut sich Luis schon jetzt und hofft, dadurch mehr Sicherheit beim Radeln zu erlangen. Die Gefahren sind jedoch nicht gebannt. Hier sind wir alle gefordert. Als Anwohner im Viertel, als Einwohner der Stadt, als Eltern, als Großeltern. Da hilft nur Druck machen. Warum gibt es bis heute keine umfassende Verkehrsberuhigung in den Wohnvierteln und in den Bereichen rund um die Schulen? Wo sind die breiten, vom Autoverkehr abgetrennten Radwege, das durchgängige Tempo 30, die gut zu überblickenden Sichtachsen, die klaren Verkehrsführungen für die Radfahrer? Das fragt sich nicht nur Luis. Es ist also noch viel zu tun bis zur „Fahrradstadt Frankfurt“, die inzwischen auch von der Römer-Koalition offensiv propagiert wird. Besonders mit Blick auf alle Kinder und Jugendlichen der Stadt, die sicher an ihr Ziel kommen wollen. Und das ganz ohne Angst.

Dagmar Berges

Elterntipps

Wann Kinder den Schulweg per Rad meistern, hängt von individuellen Fähigkeiten und der konkreten Verkehrssituation ab. Sie müssen ihr Rad beherrschen, sich im Straßenverkehr orientieren können, Verkehrssituationen verstehen und vorausschauend denken. Wie weit ein Kind dazu schon in der Lage ist, können **Eltern am besten einschätzen**.

Grundschulkinder der ersten und zweiten Klasse profitieren besonders vom konsequenten **Radfahrtraining** auf geschützten Flächen. Ein Kind, das sein Fahrrad beherrscht, kann sich besser auf den Verkehr konzentrieren.

Kinder im Grundschulalter müssen lernen, wie sie sich im realen Straßenverkehr verhalten sollen. Deshalb sollten Eltern mit ihren Kindern **alle Alltagswege üben**, die zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Die kurze **Radfahrausbildung** in der dritten und vierten Klasse sollte **nicht überschätzt** werden. Oft werden Standardsituationen geübt, die an der Realität des konkreten Schulwegs vorbeigehen.

Schulen dürfen **keine Radfahrverbote** aussprechen. Die Entscheidung, das Kind mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu lassen, liegt allein bei den Eltern. Die Radfahrprüfung ist keine vorgeschriebene Erlaubnis zum Fahren eines Fahrrads.

Die Kinder sind auf dem Schulweg im Rahmen der gesetzlichen Unfallversicherung abgesichert. Dieser **Versicherungsschutz** besteht unabhängig vom Alter und vom Verkehrsmittel. Dennoch bleiben Eltern auch auf dem Schulweg für ihr Kind verantwortlich und müssen dafür sorgen, dass es sein Rad beherrscht, die Verkehrsregeln beachtet und das Rad verkehrssicher ausgestattet ist.

Eltern tragen zur Sicherheit vor Schulen bei, wenn sie dort **nicht Auto fahren**. Zudem können sie sich für die **Verbesserung der Infrastruktur** auf den Schulwegen einsetzen: Tempo 30-Zonen und Fußgängerampeln machen den Straßenverkehr nicht nur für Kinder sicherer.

Weitere Infos: adfc.de/artikel/mit-dem-rad-zur-schule/

Die Winterreisen

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

Dienstag, 17. März 2020, 19.30 Uhr
Paul Tiedemann, ADFC Frankfurt/M.

Grenzerfahrung

Ich berichte von einer Radtour rund um Deutschland, die ich vom 23. Mai bis zum 3. August 2016 unternommen habe. Die Tour sollte gleichsam wie ein Passageritus den Übergang von meiner aktiven Berufstätigkeit in den Ruhestand markieren. Der Bericht beruht im Wesentlichen auf den Tagebuchnotizen, die ich während der Reise geschrieben habe.
Ich bin hart entlang der Staatsgrenze gefahren und habe mich immer wieder mit der Frage beschäftigt, warum die Grenze gerade hier verläuft und nicht anderswo. Das habe ich dann im Internet recherchiert.
In meinem Tagebuch habe ich auch einige Gedanken aufgeschrieben, die mir während der Fahrt gekommen sind. Manche davon haben etwas mit meinem Leben zu tun, andere mit den Weltläufen; manche regen die Zuhörerinnen und Zuhörer vielleicht zu eigenem Nachdenken an, andere sind schlicht etwas verrückt. Alle sind sie aber authentisch.

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

Tourenprogrammheft 2020

Neuer Look, bewährte Qualität

Das hatte schon was: Die zur Frankfurter Skyline ausgeschnittenen Schönwetterwolken vor einem grünen Blätterhintergrund, darüber eine leuchtend orange Fläche für den Titel „Fahrradtouren“. So erschien Jahr für Jahr die wohl populärste Publikation des ADFC Frankfurt: Das Tourenprogrammheft. Sicher hat dieses Design auch heute noch seine Liebhaber. Trotzdem war es nach 10 Jahren an der Zeit für einen Tapetenwechsel oder „Refresh“, wie man wohl neudeutsch sagt. Das Titelblatt sollte, dem Trend der Zeit folgend, eine klare Bildsprache zum Ausdruck bringen. Wem das zu theoretisch ist: Es musste einfach mal etwas Abwechslung her! Am bewährten Aufbau, Nutzwert und Qualität der aufgelisteten Touren im Innenteil hat sich aber nichts geändert. Auch nicht daran, dass das Tourenprogrammheft bei der RadReise-Messe im Bürgerhaus Bornheim am 22. März, im Infoladen in der Fichardstraße und bei allen größeren ADFC-Veranstaltungen in Frankfurt zu bekommen ist. Die Frankfurter Mitglieder haben es zusammen mit dieser Ausgabe von Frankfurt aktuell von ihren Austräger*innen direkt in den Briefkasten geliefert bekommen.

Torsten Willner

ADFC-Pannendienst im Praxistest

Wer kennt das nicht? Kurz nicht aufgepasst, schon ist man durch Glasscherben gefahren, hört nur noch ein Zischen und muss sein Rad zum Ziel schieben oder es mit in die Bahn nehmen. Nicht ganz so häufig, aber genauso ärgerlich sind zum Beispiel gerissene Fahrradketten. Da mir Mitte 2017 ein unaufmerksamer Autofahrer die Vorfahrt nahm und ich möglichst schnell anhalten musste, hatte ich in der Hektik die falschen Gänge eingelegt und dabei anscheinend die Kette zu schräg laufen lassen. Beim Anfahren, auch noch am Berg, verabschiedete sie sich dann mit einem lauten Knall und verteilte sich hinter dem Rad auf der Straße. Was tun? Da ich ohnehin kurz vor dem Ziel war, sammelte ich die Kette ein und schob das Rad die restlichen Meter zum Termin. Wegen der Panne wollte ich eigentlich abends mit der letzten Bahn von der Hauptwache nach Hause in Richtung Main-Kinzig-Kreis fahren, aber dafür wurde es irgendwann zu spät und ich hätte bis in den frühen Morgen auf die nächste Bahn warten müssen. Zum Glück fiel mir die ADFC-Pannenhilfe ein, die ich dann deutlich nach Mitternacht anrief. Wenn man schon die unfreiwillige „Möglichkeit“ für einen Praxistest hat, sollte man die doch auch nutzen!

Der nette Herr am anderen Ende nahm meine Daten auf und sagte schnelle Hilfe zu. Wäre es tagsüber gewesen, hätte man versucht, mir einen Mechaniker aus dem Fahrradwerkstatt-Netz mit Ersatzteilen per Taxi zu schicken.

Da um diese Uhrzeit aber alle Läden geschlossen waren, würde man mich einfach samt Fahrrad nach Hause bringen. Dafür könne man allerdings kein normales Taxi nehmen, sondern müsse aus Versicherungsgründen einen richtigen Abschleppdienst beauftragen.

Wenige Minuten später erhielt ich dann den versprochenen Rückruf mit dem Namen der bereits informierten Abschleppfirma und der ungefähren Ankunftszeit. Ich staunte nicht schlecht, als nach etwa 45 Minuten ein handelsüblicher Abschleppwagen für Pkw auf der Börsenstraße auftauchte und der Fahrer zielstrebig in meine Richtung steuerte. Nach der Begrüßung und kurzer Erläuterung des Problems begann er sofort, das Rad auf das Abschleppfahrzeug zu schnallen. Hierbei wurden dieselben Halterungen wie bei Motorrädern genutzt. Nebenbei erklärte er mir, dass sie inzwischen regelmäßig Fahrräder abschleppen würden – aber normalerweise Pedelecs, die mit einer Mobilitätsgarantie verkauft werden. Das hier dagegen sei sein persönlich erster Einsatz für den ADFC, also eine Premiere für uns alle. Der Verladevorgang wurde auch von einigen unbeteiligten Schaulustigen fotografiert, der Anblick von Fahrrädern auf so einem Abschleppwagen war schon damals unüblich.

Schließlich kamen Rad, Fahrer und Gepäck wie versprochen gut zu Hause an. Vor dem Abladen machten wir noch Erinnerungsfotos, so etwas erlebt man schließlich (hoffentlich!) nicht alle Tage. Außerdem wurde der genaue Schaden kurz auf dem Tablet für die Versicherung dokumentiert, mehr Bürokratie gab es zum Glück nicht. *Ansgar Hegerfeld*

Das Taxi als Alternative

Inzwischen kann man, nach einem Anruf bei der Hotline, sich auch auf eigene Rechnung z. B. per Taxi nach Hause bringen lassen und die Kosten von bis zu 150 Euro bei der Versicherung einreichen.

Im Falle eines Falles …

Die ADFC-Pannenhilfe für Deutschland ist seit 2016 im Mitgliedsbeitrag inklusive. Im Falle einer Panne sollte man die **Telefonnummer 0221 / 82 77 94 22** anrufen und seine Mitgliedsnummer griffbereit haben, sie steht z. B. auf dem ADFC-Mitgliedsausweis.

Per Zusatzbeitrag kann die Pannenhilfe auch zur „PannenhilfePLUS“ erweitert werden. Damit erstreckt sich der Schutz auf ganz Europa inkl. Personen-, Fahrrad- und Gepäckrücktransport bei Krankheit. Außerdem werden die Kosten für Hotelübernachtungen während der Wartezeit auf Reparaturen übernommen, es werden bei Bedarf Leihfahrräder zur Verfügung gestellt und die Versicherung sorgt für Ersatz wichtiger vorab hinterlegter Dokumente und Bargeld vor Ort.

Alle Details und Bedingungen unter **https://www.adfc.de/artikel/die-adfc-pannenhilfe/**

Frauenpower-Workshop in Frankfurt

„Wir brauchen buntere Strukturen“

Rund 40 Frauen haben sich Anfang Februar zu einem Vernetzungs-Workshop in Frankfurt am Main getroffen, um unter der Leitung von Rebecca Peters (ADFC Bundesvorstand) und Johanna Drescher (Bundesgeschäftsstelle) herauszufinden, warum Frauen bei Führungsaufgaben im ADFC meist unterrepräsentiert sind – und welche Möglichkeiten es gibt, das zu ändern. Dazu Rebecca Peters im Interview, die Fragen stellte Torsten Willner.

Welche Qualitäten können Frauen in den ADFC einbringen, über die Männer oft nicht verfügen?

Frauen bringen oft wertvolle „Soft Skills“ mit, die sich insbesondere in Gruppen oder in der Organisation von Veranstaltungen bemerkbar machen. Sie sind sehr empathisch und sensibel, merken also sehr früh, wenn Dinge nicht stimmig sind, Menschen ungleich behandelt werden oder es Konflikte gibt. Dadurch, dass sie aber auch sehr kommunikativ sind, können sie auch direkt die Lösung liefern, sich mit den Betroffenen unterhalten, Konflikte schlichten oder moderieren oder zwischen unterschiedlichen Parteien vermitteln. Ich habe außerdem erlebt, dass Frauen öfter bereit sind, Kompromisse zu finden und Harmonie und eine gemeinsame Lösung von großer Bedeutung sind.

Frauen arbeiten außerdem gerne projekt- oder themenbezogen, dafür aber sehr fokussiert und kreativ. Sie probieren gerne neue Methoden oder Mittel aus, damit sowohl der Weg, als auch das Ergebnis selber angenehm und gut sind.

Lässt sich der Führungsstil von Frauen grundsätzlich von einem männlichen unterscheiden – oder kommt es immer ganz auf die einzelne Person an?

Natürlich ist das immer abhängig von der jeweiligen Person, das kann man – wie das meiste – nicht pauschalisieren. Ich erlebe es selber oft so, dass Frauen kommunikativer sind, mehr Schleifen drehen, öfter Rücksprachen benötigen oder haben möchten und sich gerne richtig absichern. Zwar dauern Prozesse dann ab und an ein wenig länger, dafür bekommt man gut abgestimmte Ergebnisse, die sorgfältig erarbeitet wurden. Frauen arbeiten genau deswegen auch gerne in Teams, delegieren Arbeiten, sparen dadurch Zeit und eigene Kraft. Die Arbeit wird auf mehrere Schultern und Zuständigkeiten verteilt und am Ende zu einem großen Ganzen zusammengeführt. Insgesamt habe ich oft das Gefühl, dass Hierarchien bei Frauen flacher und weniger ausgeprägt sind.

Woran liegt es, dass aktive Frauen beim ADFC – insbesondere was die Vorstände betrifft – deutlich unterrepräsentiert sind?

Der ADFC hat nach außen das Bild eines Altherrenclubs, das wirkt natürlich auf die meisten Frauen nicht wirklich attraktiv, sie haben nicht das Gefühl dazuzugehören oder willkommen zu sein. Ein Blick in den Verband zeigt, dass das Bild an vielen Stellen gar nicht so falsch ist und auch die Strukturen entsprechend sind. Immer wieder hört man von Stammtischen, die abends und unter der Woche stattfinden und wo sich hauptsächlich über lange und anstrengende Touren unterhalten wird. Recht bekommt in Diskussionen der, der am lautesten ist, Neue werden eher kritisch beäugt, Informationen zu Aktivitäten und Möglichkeiten sich zu engagieren sind oftmals schwer zu finden. Gerade Frauen, die in den meisten Fällen unsicherer sind, als Männer, brauchen mehr Informationen, um eine Aufgabe anzunehmen; sie wissen gerne worauf sie sich einlassen. Wie vorher schon gesagt, sind sie außerdem sehr auf Harmonie bedacht und darauf gemeinsam zu arbeiten, da passen lautstarke Diskussionen, sich gegenseitig unterbrechen oder beim Bericht der letzten Tour stetig überbieten eher weniger ins Bild.

Wir dürfen nicht vergessen, dass Frauen außerdem häufig – gesellschaftlich bedingt – noch diverse familiäre Aufgaben und Verpflichtungen haben. Die derzeitigen Strukturen, die wir im ADFC oft finden, sind damit leider nur schwer vereinbar.

Konnten im Workshop Ansatzpunkte herausgearbeitet werden, das zu ändern? Braucht der ADFC z. B. eine Frauenquote?

Die Diskussion um eine Frauenquote haben wir tatsächlich gar nicht geführt, aber wir haben festgestellt, dass keine Frau eine Quotenfrau sein möchte. Ich denke, das sagt auch schon einiges aus. Ein Rütteln an den bestehenden Strukturen ist viel wichtiger und vor allem nachhaltiger; das Ziel einer Quote sollte es immer sein, die Quote auch wieder abschaffen zu können, weil es aus dem System heraus auch ohne funktioniert.

Insgesamt braucht es flexiblere und buntere Strukturen. Natürlich soll es auch weiterhin Radlerstammtische geben, aber eben nicht nur. Wir müssen über neue Veranstaltungsformate nachdenken, beispielsweise durch Variationen in Tagen, Zeiten und Dauer. Bei längeren Veranstaltungen kommt z. B. eine Kinderbetreuung immer sehr gut an. Es sollte immer möglich sein, auch projektbezogen mitzuarbeiten, sich also nicht direkt für lange Zeit an die aktive Arbeit zu binden, sondern einem kurzfristigen Interesse zu folgen.

Wir haben festgestellt, dass es gerade an Informationen oft mangelt. Inhalte, zeitlicher Aufwand oder auch ganz einfach eine Ansprechperson, an die man sich bei Fragen wenden kann, sind einfach aufzubereiten und sehr hilfreich, um sich zu öffnen und neue Menschen, egal welchen Geschlechts willkommen zu heißen.
In einem weiteren Schritt kann es sehr helfen, Veranstaltungen anzubieten, bei denen es nicht um ein konkretes Thema geht, sondern die hauptsächlich zum Netzwerken und Austauschen dienen, so wie wir Frauen es am 1. Februar getan haben. Schulen, Netzwerken, sich austauschen und kennenlernen; nichts geht so einfach und ist dabei so effektiv.

Was hast Du persönlich vom Treffen mit den rund 40 ADFC-Frauen in Frankfurt mitnehmen können?

Ich habe wieder einmal gemerkt, wie angenehm es ist, mit Frauen zusammenzuarbeiten. Ich würde mir wünschen, das im ADFC viel öfter tun zu können. Der Austausch und die vielen guten Gespräche haben mir nochmal Impulse mitgegeben, woran wir auf Bundesebene arbeiten können. Ich durfte aber zum Glück auch feststellen, dass an vielen Stellen schon einiges getan wird und erste zaghafte Schritte in die richtige Richtung erkennbar sind. Noch ein paar mehr Schritte, dann ist der ADFC auf diesem guten und wichtigen Weg bald deutlich weiter.

Bericht vom Frankfurter Vernetzungstreffen am 1. Februar 2020

Frauenpower für den ADFC!

Workshop mit jeder Menge guter Laune. **Torsten Willner**

Die Leistungen und Erfolge des ADFC sind ohne das Engagement unserer ehrenamtlichen Aktiven nicht denkbar. Bei aller Freude über dieses Engagement ist jedoch festzustellen, dass Frauen hier deutlich unterrepräsentiert sind. Lebenswerte Städte, sichere und umweltfreundliche Mobilität, Spaß am Radfahren sind aber Themen, die alle bewegen – und zu denen auch Impulse von allen gebraucht werden!

Aus diesem Grund will der Landesverband Hessen gezielt Frauen dazu ermutigen, eine aktive Rolle im ADFC einzunehmen. Als Initialzündung lud er dazu alle weiblichen ADFC-Mitglieder in Hessen am 1. Februar 2020 in den Saalbau nach Frankfurt-Bockenheim ein, um sich über Möglichkeiten des Engagements zu informieren, sich miteinander zu vernetzen und möglichst viel Schwung von dem Treffen mitzunehmen. Rund 40 Frauen folgten der Einladung.

Rebecca Peters (ADFC-Bundesvorstand) und Johanna Drescher (ADFC-Bundesgeschäftsstelle) leiteten diese Veranstaltung von Frauen für Frauen. Nach einer kurzen Darstellung der Ist-Zustände zum ehrenamtlichen Engagement von Frauen auf Landes-, Kreis- und Ortsverbandsebene startete die Arbeitsphase. In Workshops hielten sie die Do's and Don'ts fest, das heißt sowohl Aspekte, die sie bei ihrem ehrenamtlichen Engagement im ADFC positiv empfinden, als auch die Dinge, die sie für störend und verbesserungsbedürftig halten.

Die Ergebnisse der Workshops bilden – nicht nur für den Landesverband Hessen – die Basis für die weitere Förderung und Ermutigung von Frauen, sich im ADFC ehrenamtlich zu engagieren. Dieses kann sowohl auf Landesebene, als auch auf Ebene der Kreis- und Ortsverbände passieren. Als erstes Ergebnis gibt es folgende Kontaktmöglichkeit für Frauen, die an einer Vernetzung interessiert sind: **frauen@adfc-hessen.de**

Trotz dieses auf den ersten Blick positiven Ergebnisses des Treffens soll nicht verschwiegen werden, dass die bisherigen Erfahrungen der Frauen mit ehrenamtlichem Engagement in ihren Gliederungen sehr ambivalent waren. Während die einen von positiven Erfahrungen und Unterstützung erzählten, berichteten die anderen von Ablehnung ihres Engagements und ihrer Ideen, Herabwürdigung als „Mädchen“ und sogar Sexismus. Das letzteres noch im Jahre 2020 passiert, macht fassungslos und darf in einem Verband wie dem ADFC, der sich als Vertreter aller Rad fahrenden Menschen versteht, einfach nicht passieren.

Susanne Neumann

„Frauenpower“ geht weiter

Das Projekt Frauenpower für den ADFC ist auf Dauer angelegt, hierzu bildete der Workshop am 1. Februar 2020 den Auftakt. Mindestens eine Folgeveranstaltung wird es zeitnah geben, wo das weitere Vorgehen und erforderliche Strukturen besprochen werden sollen.

Aktion Radfahren neu entdecken

Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen

Elektrischen Rückenwind genießen

In Frankfurt haben Bürgerinnen und Bürger von März bis August 2020 die Möglichkeit, sich im Rahmen der Aktion „Radfahren neu entdecken“ über einen Zeitraum von bis zu zwei Wochen gratis von den Vorteilen einer Pedelec-, oder E-Lastenrad-Nutzung zu überzeugen. Unterstützt wird die Stadt dabei durch das Land Hessen und die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH). Hessenweit stehen knapp 200 Fahrräder für die Aktion zur Verfügung.

Um in den Genuss eines dieser Räder zu kommen, muss man sich zunächst online auf der Seite **radfahren-neu-entdecken.de** bewerben. Hier finden sich auch die genauen Teilnahmebedingungen und weitere Infos. Ansprechpartnerin im Radfahrbüro Frankfurt ist Constanze Ullrich, Telefon: 069 / 212-3 83 93, constanze.ullrich@stadt-frankfurt.de

Mitgliederversammlung 2020

Neuer Vorstand, solide Finanzen, viel mehr Mitglieder

Am 6. Februar fand im Bürgerhaus Bornheim die jährliche Mitgliederversammlung des Kreisverbands Frankfurt statt. Das Klima innerhalb des Vereins war natürlich ungetrübt, voller Vertrauen, geprägt von Offenheit und großer Bereitschaft zu weiteren Aktivitäten.

Das Weltklima aber hat sich ganz offensichtlich gewandelt. Zwanzig wegen schlechten Wetters ausgefallene Touren wurden vermeldet. Das gab es noch nie, normal sind zwei Touren pro Jahr, die ins Wasser fallen. Aus der Codier-AG kam die zweite Überraschung: Die Zahl der Codierungen im Januar steigt von Jahr zu Jahr in auffälliger Weise an. Es gibt offenbar immer weniger Grund, das Fahrrad in der „kalten“ Jahreszeit im Keller stehen zu lassen.

Die Versammlung wurde eröffnet von Anne Wehr in ihrer Eigenschaft als dienstältestes Vorstandsmitglied. Und das wohl zum letzten Mal, denn Anne kandidierte nicht wieder zur routinemäßigen jährlichen Neuwahl. Das bedeutet für den Verein eine große Umstellung. Alle hatten sich daran gewöhnt, dass Anne nicht nur viel Arbeit übernimmt, sondern auch viel Verantwortung. Seit dem 5. März 1998 gehörte Anne Wehr dem Vorstand an, danach sind noch viele neue Vorstandsmitglieder gekommen und 20 sind auch wieder gegangen.

Anne und Ecki verlassen den Vorstand

Der zweite Verzicht auf eine Wiederwahl war immerhin vor einem Jahr schon angekündigt worden. Auch Eckehard „Ecki“ Wolf kandidierte nicht wieder. Er ist Mitglied im ADFC seit 1983, gehörte sofort zu den Aktiven, legte dann aber aus beruflichen Gründen jahrelang eine ADFC-Pause ein, nach deren Ende er so tatkräftig wieder einstieg, dass er schnell erneut unentbehrlich wurde. Zum Glück zieht er sich nicht ganz von der Arbeit an unserem Internet-Auftritt zurück.

Der neue Vorstand (von links): Alexander Schulz, Klaus Schmidt-Montfort, Dr. Susanne Neumann, Helmut Lingat, Denis Reith, Ansgar Hegerfeld, Sigrid Hubert, Svea Birte Schuch. Es fehlt: Rainer Hübner. Foto-AG

Ansonsten wurde der Schatzmeister und der bisherige Vorstand bei den Wahlen bestätigt und zwei neue Gesichter kamen hinzu: Svea Birte Schuch und Rainer Hübner.

Geleitet wurde die Versammlung von Michael Bunkenburg, und es begann natürlich nicht mit den Verabschiedungen und den Wahlen, sondern mit Formalitäten, die zum ordentlichen Betrieb eines gemeinnützigen Vereins dazu gehören. Danach kamen verschiedene Berichte, die das Vereinsjahr 2019 noch einmal Revue passieren ließen.

So viele Blumen, wie sich Anne Wehr und Ecki Wolf in ihrer langjährigen Vorstandszeit eigentlich verdient haben, lassen sich zu keinem Strauß binden. Foto-AG

ADFC Frankfurt wächst um 11,5 Prozent

Den Tätigkeitsbericht stellte Susanne Neumann vor, die weiterhin ein erfreuliches Wachstum vermelden konnte. Die Mitgliederzahl ist 2019 von 3.378 um 11,5 Prozent auf 3.766 gestiegen, der Altersdurchschnitt ist weiter gesunken. Jedes zweite Mitglied ist in den letzten fünf Jahren beigetreten. Die Zahl der elektronischen Kommunikationsmedien, auf denen wir präsent sind, ist weiter gewachsen, die Nutzung ist gestiegen.

Ob Wirklichkeit oder Wunschdenken, den größten Applaus schien Peter Sauer zu bekommen, der Chefredakteur des ältesten Mediums „Frankfurt aktuell“. Ganz neu und ganz wichtig ist die Möglichkeit, jetzt auch über paypal an den ADFC Frankfurt zu spenden.

Es gab noch eine Reihe von Einzelberichten. Die seit Jahren geplante Fahrradwerkstatt auf dem Gelände der Goethe-Universität wurde am 25. Juni 2019 endlich eröffnet. Lars Nattermann, Mit-Vorsitzender des eigens dafür gegründeten Vereins, berichtete darüber. Es gibt keinen Mangel an Kundschaft, Fahrräder werden überprüft und repariert, in kleinen Mengen werden Ersatzteile verkauft. Der operative Ablauf ist etwas kompliziert, weil alle Abrechnungen über den AStA laufen.

In seinem Bericht über die Verkehrs-AG bezeichnete Bertram Giebeler die Umsetzung des Radentscheids als schleppend. Immerhin gebe es aber Fortschritte. Ähnlich sieht es offenbar mit dem Radschnellweg von Frankfurt nach Darmstadt aus. Hier müssen sieben Bürgermeister auf eine Linie gebracht werden. Dank ADFC wird über einen weiteren möglichen Radschnellweg, der einmal von Bad Vilbel nach Friedberg führen soll, öffentlich diskutiert. Das große Problem für den Radverkehr in Frankfurt bleiben die vielen Falschparker, offenbar sieht es bei uns schlimmer aus als in vergleichbaren Städten.

Die Finanzen stimmen

Den Kassenbericht legte Helmut Lingat vor, der das Amt des Schatzmeisters seit 10 Jahren inne hat und auch langsam an einen Rückzug denkt. Die Kasse ist gut gefüllt, was aber auch wichtig ist, weil der Verein Personalverantwortung trägt und Vorauslagen für Radreisen finanzieren muss. Nicht alle Einnahmen kommen regelmäßig zu dem geplanten Zeitpunkt. Die Kassenprüfer fanden keinen Grund zur Beanstandung, der Schatzmeister und der gesamte Vorstand wurden entlastet.

Der Wirtschaftsplan für 2020 wurde dadurch sehr anschaulich, dass er bei Ausgaben und Einnahmen den geplanten und den tatsächlichen Zahlen von 2019 gegenübergestellt wurde. Nicht immer geht es nur aufwärts. 2020 gibt es bei der RadReiseMesse eine unvermeidliche Terminüberschneidung mit einer ähnlichen Messe in Bonn. Deshalb wurden hier die geplanten Erlöse vorsichtshalber etwas niedriger angesetzt als 2019. Auch an anderen Stellen wurden gegenüber den Ist-Werten von 2019 die Ausgaben etwas höher und die Einnahmen etwas

Die Mitgliederversammlung 2020 war ausgesprochen gut besucht. Viel Aufmerksamkeit fand Susanne Neumanns Vorstellung des Tätigkeitsberichts. **Foto-AG**

niedriger angesetzt. Diese Vorsicht hat sich bewährt, denn 2019 überstiegen die Einnahmen nicht nur die Ausgaben, sondern auch den eingeplanten Wert. Der Wirtschaftsplan wurde einstimmig angenommen.

Gewählt wurde nicht nur der Vorstand, sondern auch drei Kassenprüfer*innen, 11 Delegierte für die Landesversammlung und vier Ersatzdelegierte. Während der Auszählung der Ergebnisse der Vorstandswahlen wurden noch 12 Kurzberichte von Arbeitsgruppen und Stadtteilgruppen vorgetragen.

Es lagen keine Anträge vor, aber es gab eine Wortmeldung zum Tagesordnungspunkt „Sonstiges“: Monika Schmidt möchte im Rahmen eines großen Aktionstages auf dem Mainkai eine Veranstaltung für Ältere, Vorsichtige und Behinderte anbieten, die (noch) Fahrrad fahren. Auch dieser Personenkreis soll an der Verkehrswende teilnehmen können. Zur Vorbereitung und Durchführung werden Unterstützer*innen gesucht.

Die Versammlung dauerte noch länger als im letzten Jahr. Erst um 22:30 Uhr war Schluss. Trotzdem blieben die meisten, weil nämlich die hauseigene Gastronomie geschlossen hatte und zwanglos die Gespräche im Versammlungsraum noch ein wenig fortgesetzt werden konnten. Für etwas Gebäck und Getränke war rechtzeitig vorgesorgt worden.

Ingolf Biehusen

Neu im Vorstand

Svea Birte Schuch

Seit vier Jahren bin ich aktives Mitglied im ADFC Frankfurt. Während meines Mitwirkens in verschiedenen Bereichen habe ich tolle Menschen kennengelernt, viel Wissenswertes – vor allem zur Radverkehrspolitik – erfahren und einiges an Ideen und Engagement eingebracht. Angefangen mit dem Austragen des Frankfurt aktuell (was ab und an meine Töchter übernommen haben) über viele Einsätze an Infoständen samt Mitgliederwerbung bei unterschiedlichen Veranstaltungen bis hin zur Mitarbeit in den Redaktionsteams von Tourenprogramm und seit letztem Jahr Frankfurt aktuell. Die Kombination aus „es macht mir Spaß“ und „es ist sinnvoll und wichtig, was wir tun“ erleichtert mir die Entscheidung, neben meinem Vollzeitjob im sozialen Bereich, Zeit für die ehrenamtlichen Aufgaben des ADFC aufzubringen.

Mit Spannung und Respekt freue ich mich auf die neue Herausforderung im Vorstand. Ein großer Dank allen für ihr Vertrauen sowie besonders an Anne und Ecki.

Rainer Hübner

Im Umland aufgewachsen, zog ich im Jahr 2000 nach Frankfurt und bewege mich dort meistens mit dem Fahrrad fort. Auch wenn ich das Rad für mich als das effizienteste und schnellste Verkehrsmittel betrachte, bremsen zahlreiche Unzulänglichkeiten das Vorankommen auf zwei Rädern. Das bewog mich 2013, dem ADFC Frankfurt beizutreten, um mich mit Gleichgesinnten in der Verkehrs-AG für eine fahrradfreundlichere Verkehrspolitik einzusetzen.

Neben dem Rad bewege ich mich auch auf Inlineskates oder Skiern fort und reise gerne. Der schienengebundene Verkehr, in dem ich auch meinen Lebensunterhalt verdiene, ist ein weiteres Interessengebiet.

Wenn nicht wir, wer denn dann?

Der Deutsche Wetterdienst in Offenbach setzt (auch) aufs Rad

Wer auf das Gelände des Deutschen Wetterdienstes in Offenbach kommt und sich dort suchend nach einer sicheren Abstellmöglichkeit für das eigene Fahrrad umschaut, wird angenehm überrascht: Direkt neben dem Haupteingang in den weitläufigen Gebäudekomplex findet sich ein deutlich markierter Besucherparkplatz, ausschließlich für Radfahrende! So sieht man es selten.

Peter Sauer (6)

Wenn nicht wir, die wir uns tagein, tagaus mit dem Klima beschäftigen, wer denn dann ...?“ Diese Frage, nicht nur rethorisch vom Vizepräsidenten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) auf dem 10. bike+business-Kongress (siehe dazu Frankfurt aktuell 6-19 „Corporate Social Radverkehr“) geäußert, umschreibt ganz gut die Intention der Offenbacher „Wetterfrösche“, sich mit dem Thema Mobilität auseinanderzusetzen. Dabei spielt das Fahrrad eine zentrale Rolle, das Unternehmen sieht sich als fahrradfreundlichen Arbeitgeber. Bereits 2011 wurde die Zentrale in Offenbach mit dem bike+business Award ausgezeichnet. Außerdem erhielt sie im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements im Jahre 2017 das IHK-Zertifikat „Prädikat Vorbildlich Mobil“.

Der DWD beschäftigt bundesweit rund 2.200 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, am Standort Offenbach sind es gut 1.000. Innenstadtnah an der Frankfurter Straße im Westend gelegen, ist das Betriebsgelände gut per Fahrrad zu erreichen. Immerhin kommen im Sommer 18 Prozent der KollegInnen mit dem Rad zur Arbeit, im Winter sind es noch 13 Prozent. Berücksichtigt man dabei, dass gut 40 Prozent der Angestellten in einem Umkreis von bis zu 10 km zu ihrem Arbeitsplatz wohnen, gewinnt der Radverkehrsanteil noch an relativer Bedeutung. Allerdings sind unter den Rad-Pendlern auch echte Enthusiasten, die täglich weite Strecken zurücklegen und z. B. von Kelkheim nach Offenbach radeln.

Die gute Anbindung des Wetterdienstes an den öffentlichen Verkehr (von der S-Bahnstation Ledermuseum oder der Endhaltestelle der Frankfurter Trambahnlinien an der Stadtgrenze sind es nur wenige Fußminuten bis zum Wetterdienst, zwei Buslinien halten direkt vor dem Betriebsgelände) ist auch der Anteil der Bahnpendler unter den MitarbeiterInnen relativ hoch. Immerhin 35 Prozent nutzen das Angebot.

Den Rad-Pendlern stehen 200 Abstellplätze zur Verfügung, davon 150 wettergeschützt mit Überdachung auf dem Gelände oder in der Tiefgarage, letztere gar beheizt. Wer hier Energieverschwendung vermutet, täuscht sich – man leitet einfach die Abwärme der Großrechneranlagen, mit denen Wetterprognosen erstellt werden, in den Keller. Das wird sich jedoch mit neuen Rechneranlagen bald ändern. Geringerer Stromverbrauch und Energierückgewinnung durch Wasserkühlung stehen hier für „Green IT“.

Wer weite Strecken per Rad zurücklegt und verschwitzt am Arbeitsplatz ankommt, kann im Keller direkt neben der Abstellanlage Duschen und Umkleideräume mit Spinden nutzen. Und wer auf matschigen Waldwegen zum Dienst fährt, kann den gröbsten Dreck an den Schuhen mit einer Schuhputzmaschine entfernen. Für kleinere technische Probleme am Rad steht ein Montageständer sowie ein Reparaturset bereit.

Die Geschäftsführung steht dahinter

Im Jahr 2011 wurde die Zentrale des Wetterdienstes mit dem Bike+Business-Award ausgezeichnet. Dafür machten sich im Betrieb einige Kollegen, auch mit Unterstützung der Geschäftsführung und in Abstimmung mit Personal- und Gesundheitsmanagement, stark. In der Folge wurden zwei Mitarbeiter als Ansprechpartner für den Radverkehr benannt, die dafür ein gewisses Kontingent ihrer Arbeitszeit einsetzen können. Die Geschäftsführung steht weiterhin hinter diesen Aktivitäten. Denn auch der Wetterdienst sieht sich mit den gesellschaftlichen Umbrüchen konfrontiert und will als Arbeitgeber für jüngere engagierte und qualifizierte Menschen attraktiv sein. „Die jungen Leute leben anders.

Abstellplätze: In der Tiefgarage beheizt ...

... darüber überdacht. Michael Mirsch kümmert sich ums Rad.

Darauf müssen sich Arbeitgeber einstellen“, ist Katja Diller, die das betriebliche Mobilitätsmanagement verantwortet, überzeugt. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, der Umgang mit der Umwelt, gesellschaftliches Engagement – all das zählt mit bei der Arbeitsplatzsuche. Doch letztlich gehen auch beim Wetterdienst die eigentlichen Aufgaben des Betriebs vor: Einer der beiden Rad-Aktiven hat sich inzwischen aus dieser Arbeit zurückgezogen, da ihn Projekte in seiner normalen Tätigkeit beanspruchen.

Das Fahrrad dauerhaft im Gespräch halten

Der DWD nimmt seit vielen Jahren an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil. Beim Stadtradeln Offenbach hat das „Team Wetterfrösche“ im letzten Jahr mit 78 Teilnehmern 22.306 Kilometer erradelt und ist damit wiederholt auf den ersten Platz gefahren. Über beide Aktionen wird im Intranet und der Mitarbeiterzeitung berichtet und auf diesem Weg Werbung fürs Rad gemacht. Ohne das, ohne permanente Motivation und Ansprache, sinkt die Beteiligung, sagt Michael Mirsch, im Haus Ansprechpartner für Velo-Mobilität. Gleichzeitig nähere man sich dadurch dem eigentlichen Ziel: die Fahrradförderung dauerhaft im Gespräch zu halten.

Die jungen Leute leben anders. Darauf müssen sich Arbeitgeber einstellen.

Das spielt auch bei dem Lastenrad-Projekt (siehe Kasten) eine wesentliche Rolle: Einfach mal ausprobieren, was damit möglich ist und dadurch alternative Mobilitätsformen ins Gespräch bringen. Auch die Anschaffung von sieben Falträdern, die den MitarbeiterInnen für Dienstreisen zur Verfügung gestellt werden, zielt in diese Richtung. Die meisten Niederlassungen des DWD sind gut per Bahn zu erreichen. Der Faltrad-Transport ist auch im ICE problemlos möglich, die „letzte Meile“ vom Bahnhof bis zum Ziel ist dann reines Fahrvergnügen. Und gefaltet kann das Rad sicher mit im Hotelzimmer übernachten.

Eher sportlich geht es bei den„Sunny Frogs“ zu, die sich regelmäßig zu Rennrad- oder Mountainbike-Ausfahrten treffen. Doch werden beim DWD seit Kurzem monatlich auch weniger ambitionierte Feierabendtouren angeboten, mit denen weitere rad-aktive Teilnehmer gewonnen werden konnten.

Auch jenseits des Betriebsgeländes ist der Wetterdienst in Sachen Fahrrad aktiv. Dazu gehörte allein im vergangenen Jahr die Teilnahme am Workshop „Offenbacher auf’s Rad“ der Ämter und Initiativen Offenbach, an einem Workshop zur Radverkehrsförderung der IHK Frankfurt, an „Südhessen effizient mobil“ der IHK Darmstadt oder an „Fit for work – mit dem E-Bike beruflich unterwegs“ des Bundesverkehrsministeriums in Berlin. Anlässlich der Bike+Business-Preisverleihung an SOKA-Bau in Wiesbaden sprach der Vizepräsident des DWD, Norbert Wetter, über das Mobilitätskonzept des Dienstes. Aktuell tauschen sich die Offenbacher in Mobilitätsfragen mit anderen Firmen der Region aus (u.a. Messe Frankfurt, Fraport, Lufthansa, Frankfurt University of Applied Science).

Entwicklungspotenziale

Der „Mobilitätsplan Deutscher Wetterdienst“, der in Zusammenarbeit mit der „ivm“ (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) und der IHK Offenbach entstanden ist, beleuchtet ausführlich das aktuelle Mobilitätsverhalten, zeigt aber auch Entwicklungspotenziale auf. In einer Befragung im Frühjahr 2017 gaben immerhin rund 200 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen an, zukünftig gerne per Rad zur Arbeit zu kommen. Voraussetzung sei allerdings, dass eine bessere Infrastruktur geschaffen werde (Ausbau von Duschen und Umkleiden sowie sicheren Abstellanlagen) oder ihr Umstieg aufs Rad mit einem finanziellen Zuschuss gefördert werde. Außerdem sollten gute Radwege zum Arbeitsplatz vorhanden sein.

Bei letztem Punkt ist die Stadt gefordert: Im Offenbacher Fahrradstraßen-Konzept verläuft zwar keine der ausgewiesenen Strecken direkt am Gelände der „Wetterfrösche“ entlang, doch versucht der DWD, hier mit Änderungsvorschlägen Einfluss zu nehmen. In Zusammenarbeit mit der OPG (Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH) soll die Frankfurter Straße als Parallele zur Geleitstraße, die Teil der kommunalen Radrouten ist, in das Konzept aufgenommen werden. Damit hätten die Wetterdienstler einen Radweg direkt vor ihrer Türe.

Peter Sauer

Test eines Lasters

Im vergangenen August stand dem DWD für rund 10 Tage ein modernes Lastenrad zu Testzwecken zur Verfügung. Geprüft werden sollte, ob das vom Offenbacher Fahrradgeschäft Artefakt entliehene Fahrzeug für dienstliche Zwecke genutzt werden kann.

Gefahren wurde das Rad von Andreas Müller, der die Telearbeitsplätze betreut. Zur Überprüfung von Arbeitsplätzen in Fechenheim und Mühlheim nutzte er das Rad, inklusive der Mitnahme der erforderlichen Geräte. Das Dienst-Auto blieb in der Tiefgarage stehen, die übliche mühsame Parkplatzsuche blieb aus. Weitere denkbare Anwendungen für ein Lastenrad beim DWD sind Fahrten zwischen den Büros am Kaiserlei und der Frankfurter Straße oder der Materialtransport zum Wetterpark. Die Nutzungshäufigkeit eines eigenen Dienst-Lastenrades könnte sich entwickeln. Ob wirklich Bedarf besteht, ließe sich mithilfe einer längeren Ausleihzeit feststellen.

Andreas Müller mit Leih-Lastenrad auf dem Weg zu Telearbeitsplätzen **Michael Mirsch**

Servicestation in der Tiefgarage

Duschen und Spinde (gibt's auch für Damen!)

Der Dreck bleibt draußen

24. RadReiseMesse

Sonntag, 22. März 2020

Saalbau Bornheim, Arnsburger Straße 24

Interessante Reiseziele
Organisierte Radtouren
Tipps für Fahrradurlaube
ADFC-Tourenprogramm
GPS-Fahrradnavigation
Fahrradcodierung
Radreise-Vorträge

Eintritt: 2,00 €
bis 18 Jahre frei

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

adfc-frankfurt.de/rrm

adfc
Frankfurt am Main

Parkplatzsuche in Offenbach

Detlev Dieckhöfer (2)

der Bedarf ...

Die schwierige und nervige Suche nach einem Parkplatz ist kein Privileg der Autofahrenden mehr. Spätestens in diesem Winter, in dem augenscheinlich mehr Menschen das Rad nutzen als je in einem Winter zuvor, sind freie Abstellbügel in der Offenbacher Innenstadt ein knappes Gut – und damit ein auch ein Gesprächsthema für Radfahrende geworden. An allen S-Bahn-Stationen reichen die vorhandenen Abstellangebote in Gestalt von Bügeln nicht mehr aus, so dass die Räder vielfach am Rande der Fahrradwege angeschlossen werden und ihre Lenkstangen gefährlich in den Fahrbereich hineinragen. Der Stadtverwaltung scheint dies nicht verborgen geblieben zu sein! Vor wenigen Wochen wurden nämlich einige – vier an der Zahl – geradezu opulente Abstellangebote geschaffen: Überdachte und recht schön anzusehende Parkangebote für Fahrräder. Nicht die Qualität ist hier das Problem, sondern die Quantität: Es gibt einfach immer noch viel zu wenige Abstellmöglichkeiten, und das wilde Parken setzt sich fort. Platz für mehr Fahrradparkplätze wäre ja da: Man müsste bloß einige Autoparkplätze zu Fahrradparkplätzen aufwerten. Schließlich lassen sich auf einen Kfz-Stellplatz locker acht bis zehn Fahrräder abstellen. *Wolfgang Christian*

... und das Angebot

Offenbach-Bieber

Verbessern, nicht verschlechtern!

An der Seligenstädter Straße ist ein Schutzstreifen verschwunden. Der ADFC fordert zumindest dessen Wiedereinrichtung – oder besser noch: einen richtigen Radweg.

Henning Kühl

Die Seligenstädter Straße: saniert, aber ohne Radweg

Seit der Sanierung der Seligenstädter Straße im letzten Sommer hat sich die Fahrradinfrastruktur verschlechtert. Auf einem Teil der Straße im Ortsteil Bieber, die auch zum hessischen Radfernweg R4 gehört, war bis zu der Sanierung im September 2019 noch ein fahrbahnbegleitender Schutzstreifen gewesen. Seit der Fahrbahnerneuerung zwischen dem Bieberer Schlupf und dem Edeka-Markt fehlen nun die Markierungen für einen Radweg.

Auch wenn ein Schutzstreifen die Radfahrenden nur begrenzt geschützt hat, gab es immerhin einen Radweg. Und die Straße, die zum Fahrradnetz von BikeOffenbach gehört, benötigt auch wegen der vielen Radpendler und Radwanderer, die dort fahren, einen Radweg. Es besteht nun die Befürchtung, dass die Stadt aufgrund der gesetzlichen Mindestbreiten von 1,50 Meter auf einen Radweg verzichtet, um nicht die Parkmöglichkeiten einzelner Anwohner und deren Gäste an der Straße zu gefährden.

Wir fordern, in dem Abschnitt einen Radstreifen zu markieren, um den Radverkehr, der zwischen Offenbach und Heusenstamm oder Obertshausen unterwegs ist, besser zu schützen. In Offenbach muss die Fahrradinfrastruktur verbessert, und nicht verschlechtert werden! Man sollte zudem das Einrichten, Erhalten und Verbessern von Fahrradstreifen und -wegen ab sofort bei jeder Straßenbaumaßnahme schon vorher berücksichtigen und nicht nach einer Eliminierung aufgrund der Fahrbahnerneuerung lange aufschieben oder von weiteren Prüfungen und Klärungen abhängig machen.

Henning Kühl

Die Senefelderstraße ist die erste von sechs geplanten Fahrradstraßen. Die nächsten beiden werden in wenigen Wochen fertig sein.

Nach 1 Jahr Fahrradstraße:

Immer noch nix verstanden

Unsere erste Fahrradstraße können wir nur sehr vorsichtig als Erfolg bezeichnen. Nach über einem Jahr und erheblichen Anlaufschwierigkeiten haben die Radler ihre Straße bewusst in Besitz genommen – mit Ausnahme weniger Ängstlicher, die immer noch auf den Bürgersteigen radeln.

Allerdings missachten sehr viele Autofahrer nach wie vor Tempo 30 und die Beschränkung auf die Durchfahrt für Anlieger. Obwohl es an auffallenden Hinweisen und Schildern nicht mangelt. Weder ausreichende Kontrollen noch bauliche Hindernisse sorgen für Disziplin. Immerhin: vor zwei Wochen installierte die Stadt ein blaues Straßenschild mit „Geradeaus-Pfeil“, das das Abbiegen in die Fahrradstraße untersagt. Geholfen hat es – keineswegs. Aber wir bleiben dran, schließlich sollen unsere Fahrradstraßen irgendwann einmal ihrem Namen gerecht werden. *Wolfgang Christian*

Ein Update zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts vom August 2017

Stadt Bad Vilbel zeigt großen Elan

Derzeit noch im Bau – der stadtseitige Weg für den Fuß- und Radverkehr entlang der Nidda **Christian Martens**

In der 27. Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 10. Dezember des vergangenen Jahres war der zentrale Tagesordnungspunkt ein Update von Verkehrsdezernent Sebastian Wysocki zum Stand und zu Umsetzungen in naher Zukunft des im August 2017 verabschiedeten Radverkehrskonzepts. Vor genau einem Jahr habe ich zuletzt an dieser Stelle zu dem Thema berichtet.

Nicht zu übersehen ist, dass zwischenzeitlich der Nidda-Radweg auf der Innenstadtseite fertig asphaltiert wurde. Die Freigabe ist erst nach der kompletten Fertigstellung der Beleuchtung und Möblierung geplant. Ein Termin wurde hier nicht benannt. Es ist nicht auszuschließen, dass dieser noch vor Erscheinen dieses Artikels liegt.

Auch die Neugestaltung des sogenannten Plattenwegs durch die Siedlung Heilsberg ist kurz vor der Fertigstellung.

Noch zum Großereignis Hessentag im Juni dieses Jahres ist der Abschluss mehrerer Maßnahmen geplant. So soll der noch fehlende Abschnitt des Nidda-Radwegs vom Bahnübergang des „Stockheimer Lieschens“ bis nach Dortelweil inklusive einer neuen Nidda-Brücke am Sportplatz Dortelweil ausgebaut werden. Zudem soll die wichtige Radwegeverbindung durch den Quellenpark zwischen Massenheim und Dortelweil ihre endgültige Form erhalten, nachdem sie in den letzten Jahren immer wieder aufgrund der dort stattfindenden Bautätigkeit provisorisch geändert oder gänzlich unterbrochen wurde. Auch die Querspange Massenheim-Dortelweil parallel zur B 3 soll eine akzeptable Oberfläche erhalten.

Nicht zum Hessentag, aber noch bis zum Ende des Jahres sind weitere Maßnahmen vorgesehen. Zu nennen ist vor allem der sogenannte Pappelweg zwischen Dortelweil und Karben, ein jahrelanges Politikum, dessen Pappeln längst gefällt wurden. Hier wurde beschlossen, einen versenkbaren Poller zur Abwehr des befürchteten Schleichverkehrs zu installieren und so die Interessenkonflikte zwischen Radverkehr und Landwirtschaft zu lösen. In diesem Zusammenhang wird auch der Belag des Querwegs am Golfplatz zum Niddaradweg aufgefrischt.

Die weiß-grüne Beschilderung der Radwege wird im gesamten Wetteraukreis komplett erneuert. Bad Vilbel ist hierfür Modellstadt. Im Stadtgebiet ist die Umsetzung bis Jahresmitte 2020 vorgesehen.

Im Hinblick auf weitere im Radverkehrskonzept verankerte Ergänzungen des Radwegenetzes sind Prüfungen oder Abstimmungen im Gange. Zu nennen sind hier vor allem die straßenbegleitenden Radwege Richtung Frankfurt-Innenstadt und Richtung Bergen entlang der B 521, aber auch die Verbindungen Gronau-Niederdorfelden und Gronau-Rendel. Bei der Anbindung der Hohen Straße von der Kernstadt aus sind die Zuständigkeiten zweier Unterer Naturschutzbehörden tangiert, die – so scheint es – mit unterschiedlichem Maß messen. Es zeichnet sich ab, dass hier nicht die vom ADFC favorisierte Variante direkt Richtung Lindenhof zur Umsetzung kommt, sondern dass stattdessen der Weg entlang des Waldrands Richtung östliches Bergen asphaltiert werden soll.

Da Räder ja nicht nur immer in Bewegung sind: Eine Erweiterung der Abstellmöglichkeiten auf der Ostseite des Nordbahnhofs ist ebenfalls vorgesehen.

Summa summarum bleibt festzuhalten, dass die Umsetzung des beschlossenen Radverkehrskonzepts durch die Stadt weiter mit großem Elan verfolgt wird. Auch einmal benannte Termine für einzelne Maßnahmen sind durchaus verlässlich. Diesen erfreulichen Prozess werden wir weiter aufmerksam verfolgen – und, wo aus unserer Sicht nötig, werden wir versuchen, korrigierend einzugreifen.

Christian Martens

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8-14
60385 Frankfurt/M.
- Bornheim
Tel.: 069 - 945108 - 0
Fax: 069 - 945108 - 88
Email: info@fahrrad-boettgen.de

Querstr. 8 - 10
60322 Frankfurt/M.
- Nordend
Tel.: 069 - 13024767
Fax: 069 - 13024803
Email: city@fahrrad-boettgen.de

Meisterwerkstatt

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

Jeden letzten Samstag im Monat Flohmarkt
Finanzierung - Leasing - Versicherung

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

Berlinfahrt des ADFC Bad Vilbel

Ute Gräber-Seißinger, Christina Romeis und Christian Martens nachts zu Fuß am Großen Stern

Im Sommer 2018 bekam der ADFC Bad Vilbel den von der SPD Wetterau ausgelobten Ehrenamtspreis verliehen. Dieser Preis beinhaltete eine viertägige politische Bildungsfahrt nach Berlin für fünf Personen. Als besonderes Bonbon wurden diese Plätze im Rahmen unserer Weihnachtsfeier 2018 unter den Aktiven verlost.

Das Los fiel auf Ute Gräber-Seißinger, Christian Martens, Karl-Heinrich Muth, Christina Romeis und Thomas Bauscher, der die Reise Anfang Oktober 2019 wegen Krankheit leider nicht antreten konnte. So traf sich die auf vier ADFCler geschrumpfte Reisegruppe mit knapp 50 weiteren ehrenamtlich engagierten Personen zur gemeinsamen Fahrt im ICE nach Berlin.

Gleich nach unserer Ankunft fuhr uns der Bus zum Bundestag. Nach einem Vortrag auf der Tribüne des Plenarsaals – leider war keine Sitzungswoche – besichtigten wir die Kuppel des Reichstags. Auch das Bundeskanzleramt und den Plenarsaal des Bundesrats lernten wir kennen. Und wir nutzten die Gelegenheit, Vorträge im Gesundheitsministerium und im Haus der *Bundeskanzler-Willy-Brandt-Stiftung* anzuhören.

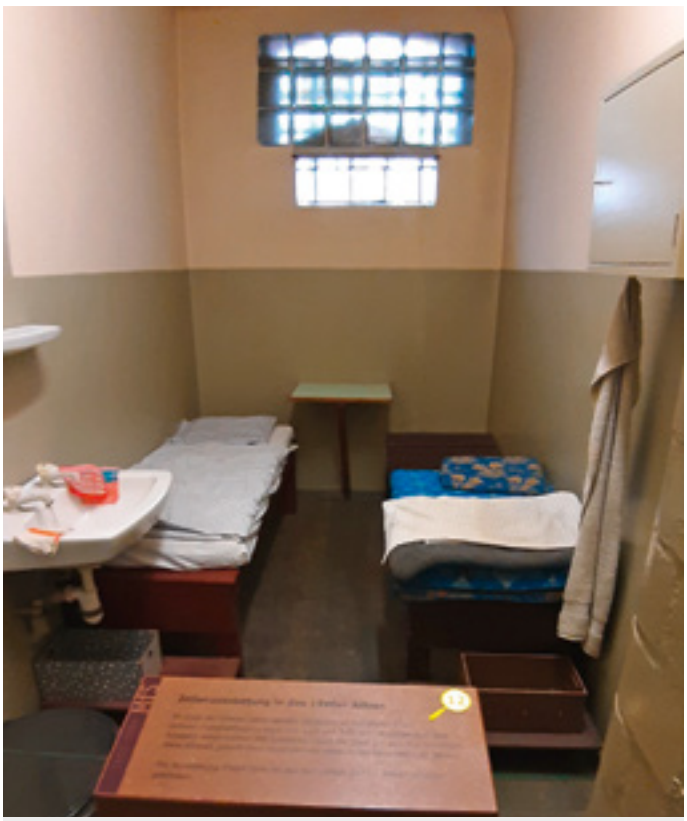
Unser Hotel lag zentral in einer Seitenstraße unweit des Kurfürstendamms. Dort ließen wir die Abende in einer gemütlichen Bar mit Pianobegleitung ausklingen.

Sehr berührend war der Besuch im „Tränenpalast“, zu DDR-Zeiten die Halle zur Ausreise aus der DDR nach Westen am Bahnhof Friedrichstraße. Bedrückt verließen wir die im Potsdamer Stadtzentrum gelegene Gedenkstätte Lindenstraße. Hier wird die Geschichte von politischer Verfolgung und Gewalt in den deutschen Diktaturen des 20. Jahrhunderts verdeutlicht. Die Zellen der ehemaligen Untersuchungshaftanstalt, in denen Menschen während der NS-Diktatur, der sowjetischen Besatzungszeit sowie der SED-Diktatur aus politischen Gründen und auf unbestimmte Zeit inhaftiert wurden, sind zum Teil original erhalten.

Als ADFC-Mitglieder und für das Klima engagierte Bürger*innen verfolgten wir mit Interesse die Aktionen von Extinction Rebellion, die während unseres Aufenthalts in Berlin stattfanden. Zu Beginn tolerierte die Berliner Polizei die Blockade des Großen Sterns. So nutzten wir die Gelegenheit, zu Fuß über die sechsspurige Straße zu spazieren. Erst am nächsten Tag wurde diese Straße zur Hälfte für den motorisierten Verkehr geräumt.

Mit vielen neuen Eindrücken von Berlin fuhren wir nach Hause. Schade war lediglich, dass die für uns zuständige Bundestagsabgeordnete – anders als vom Bundespresseamt geplant – keine Zeit für ein Gespräch mit uns finden konnte.

Christina Romeis



Eine Zelle in der Gedenkstätte Lindenstraße, Potsdam – Originalausstattung aus den 1980er Jahren **Foto: Christina Romeis**

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

Pedelecs von Riese & Müller, Stevens, I:SY, Flyer, Simplon
Stadt, Trekking- und Tourenräder von Stevens, Fahrradmanufaktur, Tout-Terrain, Velotraum, Gazelle und Faible
Kindertransporträder von Babboe, Bakfiets, Urban Arrow, Riese & Müller, Winther, Nihola und Yuba
Kinder- und Jugendräder von Woom, Puky, Falter, Morrison und Stevens
Falträder von Brompton und Riese & Müller

Qualifizierte Beratung und **Service** aus einer Hand seit 35 Jahren

www.perpedale.de

PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT

25. Fahrradaktionstag in Eschborn am 25. April

Attraktionen mit geballter Power

Zum 25. Mal veranstalten der ADFC Eschborn/Schwalbach und die städtische Arbeitsgemeinschaft Fahrrad der Kinder- und Jugendarbeit in diesem Jahr den Fahrradaktionstag. Mitte der neunziger Jahre, kurz nach der Gründung der ADFC-Ortsgruppe Eschborn, entstand die Idee, allen mit dem Fahrrad verbundenen Institutionen, örtlichen Firmen und Personen ein Podium zu bieten, ihre Projekte der Öffentlichkeit zu präsentieren und für das Fahrradfahren zu werben.

Zudem sollte Kindern und Jugendlichen unter dem Motto „Hilfe zur Selbsthilfe“ die Möglichkeit gegeben werden, unter Anleitung versierter „Schrauber“ und mit bereitgestellten Werkzeugen und Ersatzteilen kleinere Fahrradreparaturen selbst durchführen zu können. Da die städtische Kinder- und Jugendarbeit in einigen Kinderhorten und auf dem Abenteuerspielplatz vorher schon Fahrradreparaturwerkstätten eingerichtet hatte, lag ein gemeinsamer Aktionstag ums Rad nahe.

So kam es 1995 zum ersten „großen“ Fahrradaktionstag auf dem Eschenplatz. Nach großer positiver Resonanz der Besucher beschloss man, die Veranstaltung regelmäßig gemeinsam zu organisieren – jeweils im Frühjahr. Auf Wunsch des damaligen Bürgermeisters zog das Event auf den Rathausplatz um.

Von den damals Aktiven sind heute noch viele dabei – und neue sind hinzugekommen: Ob am Infostand, beim Verkauf von Kaffee und Kuchen, Würstchen und Getränken, später auch beim Codierstand, inzwischen mit digitaler Technik und einem „Nagler“. Auch zum Team der Schrauber der AG fahrRad stoßen immer wieder neue, geschickte Hände hinzu.

Die Fahrradversteigerung des städtischen Fundamtes, Infos vom Main-Taunus-Verkehrsbund und ein Fahrradbasar sind weitere Anziehungspunkte. Auch Fahrradakrobatik und Auftritte professioneller Performance-Künstler gibt es zu sehen.

Als Schirmherr des 25. Fahrradaktionstages wird erstmals Bürgermeister Adnan Shaikh erwartet. Sicher eine gute Gelegenheit, Fragen zur Radverkehrspolitik zu stellen. Apropos Radverkehr: Mit der geballten Power des gemeinsamen Aktionstages ist der Einstieg in ein städtisches beschildertes Radverkehrsnetz gelungen – und das vor knapp zwanzig Jahren! Heute ist man in der Stadtverwaltung zumindest so weit, dass zu Radverkehrsfragen immer wieder Vertreter des ADFC hinzugezogen werden. Einen neuen Radverkehrsbeauftragten als Ansprechpartner für den ADFC und die Eschborner Bürger gibt es im Rathaus allerdings noch immer nicht.

Die rasche Wiederbesetzung dieser Stelle sowie die Wiedereinführung regelmäßiger Sitzungen der Arbeitsgruppe Radverkehr, sind zwei der Hauptziele, die der ADFC im Rahmen des 25. Fahrradaktionstages, am 25. April, ab 10 Uhr, am Rathausplatz einfordern wird. *Helge Wagner*

Vor 15 Jahren begeisterte dieser Rad-Akrobat das Publikum beim Fahrradaktionstag in Eschborn

Journalistin Renate Franz und Stadtverordnete Claudia Ludwig beim Enthüllen des Straßenschildes für Albert Richter.

Schwalbach setzt ein Zeichen

ADFC Main-Taunus zeigt Rad für Albert Richter

Seine Standhaftigkeit gegen die Nazi-Herrschaft kostete den Bahnrad-Weltmeister Albert Richter im Jahr 1940 das Leben. Um den lange Zeit in Vergessenheit geratenen Sportler für seine aufrechte Haltung posthum zu ehren, hat die Stadt Schwalbach den Weg „Am Sportplatz“ in „Albert-Richter-Weg“ umbenannt.

Bürgermeisterin Christiane Augsburger überließ es der Initiatorin und SPD-Stadtverordneten Claudia Ludwig und der Journalistin Renate Franz, das neue Straßenschild „Albert-Richter-Weg“ am Schwalbacher Sportplatz zu enthüllen. Ein Gedenkstein für den „vergessenen Weltmeister“ im Bahnradfahren, Albert Richter, soll folgen. Ihn hat seine klare Haltung gegen den Nationalsozialismus das Leben gekostet, und daran sollen alle angesichts des zunehmenden Antisemitismus in Deutschland erinnert werden. „Albert Richter ist über jeden Zweifel erhaben und damit ein Vorbild für alle Sportler“, so Claudia Ludwig.

Günther Pabst von der Gesellschaft für Christlich-Jüdische Zusammenarbeit im MTK e.V. war auch zufrieden mit der Resonanz auf die am Vorabend organisierte Diskussion mit Renate Franz, die seit über 20 Jahren zum Leben von Albert Richter recherchiert und schreibt. Der ADFC Main-Taunus war mit dem Rad vor Ort – das hätte Albert Richter bestimmt gefallen. *Gabriele Wittendorfer*

Auch zahlreiche Mitglieder des ADFC Main-Taunus kamen zur Zeremonie. **Gabriele Wittendorfer (2)**

ADFC-Gespräch mit Eschborns neuem Bürgermeister Adnan Shaikh

Hoffen auf Verbesserungen

Eschborn hat seit Mitte Februar einen neuen Bürgermeister: Adnan Shaikh, von einem Wahlbündnis aus CDU, SPD und Grünen unterstützt und bislang Leiter der Heinrich-von-Kleist-Schule. Dort schaute Shaikh von seinem Büro tagtäglich auf den stark frequentierten Fahrradabstellplatz der Schule. Viele Schülergruppen sind aktiv beim Stadtradeln dabei. Für den ADFC gibt das neue Hoffnung, da in Eschborn vieles zum Thema Radverkehr auf Umsetzung wartet.

Als Bürgermeisterkandidat hatte Shaikh ein Programm vorgelegt, dem er die Losung „Mobilität ist Freiheit“ voranstellte. Eine durchaus interpretationsbedürftige Formel: Freiheit für mehr PS-Mobilität, für noch mehr SUVs, noch mehr Autoverkehr? Anlass für den ADFC, noch vor seiner Amtseinführung das Gespräch mit Shaikh zu suchen.

Der zeigte sich aufgeschlossen – und stellte klar, was seine „Losung zur Verkehrspolitik„ bedeuten soll: Die freie Wahl des persönlichen Verkehrsmittels zur Mobilität. So könne man die Pendler zu Eschborns Gewerbegebieten nicht zum Umsteigen auf andere Verkehrsmittel zwingen, aber man müsse verkehrliche Angebote machen. Aber was ist nun mit der Komponente Fahrrad in diesem System? Was tut sich in Sachen Arbeitsgruppe Radverkehr, die Arbeitsgruppe von Vertretern der Fachbereiche Planen und Bauen, Sicherheit und Ordnung und Vertretern des ADFC? Und was ist mit der vakanten Stelle des „Beauftragten für umweltverträgliche Mobilität“ im Rathaus, vormals ein wichtiger Ansprechpartner für den ADFC?

Luft nach oben gibt es in Eschborn beim Ausbau des Radnetzes und bei der Lesbarkeit seiner Beschilderung.

ADFC-Kompetenz ist gefragt

Shaikh will einiges bewegen und die Sachkompetenz des ADFC einbeziehen. Gerade der ADFC sei „Repräsentant einer Interessengruppe, die immer größer wird“. Dass er ad hoc eine Neubesetzung der Stelle zusagt, konnte man nicht erwarten, aber dass eine entsprechende fachliche Expertise bei der Umsetzung anstehender Projekte für den Radverkehr im Rathaus benötigt wird, hält er für unstrittig.

In Shaikhs Strategie zur Förderung des Radverkehrs geht es zuerst um die Klärung, ob es eine politische Mehrheit für ein Projekt gibt, schließlich ob genügend Geld dafür vorhanden ist und ob es das passende Personal zur Planung und Umsetzung gibt. Im Hinblick auf bereits jetzt in Zusammenhang mit dem Haushaltsplan 2020 beschlossene Positionen wie „die Bereitstellung von Mitteln für ein Verkehrskonzept unter Berücksichtigung des überregionalen Radwegeplans für eine langfristige Verkehrswende“, sollten die beiden erstgenannten Eckpunkte nach Ansicht der ADFC-Vertreter keine große Hürde darstellen.

Mit dem Rad in die Gewerbegebiete

Vor diesem Hintergrund erscheint es umso wichtiger, dass die ehemalige AG Radverkehr, unter Leitung eines neu zu berufenden Radverkehrsbeauftragten und unter Einbindung von kompetenten Entscheidungsträgern der Fachbereiche 5 und 6 wieder kontinuierlich ihre Arbeit aufnimmt. Dringendsten Handlungsbedarf sehen die ADFC-Vertreter in einer sicheren Erschließung der vorhandenen Gewerbegebiete, insbesondere des Gewerbegebietes Süd, für den Radverkehr. Dazu gehört unbedingt auch die radfahrgerechte Überarbeitung der alten Pläne zur geplanten Verbindung zwischen den Gewerbegebieten Süd und Ost, bei denen der Radverkehr wieder einmal komplett vergessen wurde. Aber auch auf den dringenden Handlungsbedarf hinsichtlich der für Radfahrer immer noch brandgefährlichen Verbindungen nach Sossenheim sowie der Landesstraße zwischen Niederhöchstadt und Steinbach wurde der neue Bürgermeister hingewiesen.

Im Gespräch kam auch die ADFC-Initiative RTW Plus (Spindellösung und Brücke an der Station Eschborn/Sossenheim) und die in diesem Zusammenhang erforderliche Abstimmung zwischen ADFC und Stadt Eschborn zur Sprache.

Man verabschiedete sich in der Gewissheit, sich bald wieder zu treffen. Die ADFCler verließen das Schulgebäude mit der Einschätzung, dass das Wort des ADFC beim neuen Bürgermeister ernst genommen wird und in der Hoffnung, dass die AG Radverkehr wieder regelmäßiger Bestandteil, hoffentlich zeitnah auch unter Vorsitz eines neuen Radverkehrsbeauftragten, wird.

Helge Wagner/Thomas Buch

Gespräch mit der Stadtverwaltung Eppstein

B 455: Schutzstreifen zumindest für eine Seite

Am 29. Januar führte der ADFC das Jahresgespräch mit der Eppsteiner Stadtverwaltung zum Radverkehr im Beisein von Bürgermeister Alexander Simon.

Der ADFC dankte für die Öffnung des „Schmerzbergs“ in Eppstein für den Radverkehr bergab, da er eine wichtige Verbindung in Eppstein bildet. Hilfreich waren auch der korrigierende Umbau einer Entwässerungsrinne in Bremthal quer über eine Radverbindung und die Anrampung eines Bordsteins von der Straße zu einem Fußweg mit Freigabe für Radler, der aus baulichen Gründen nicht abgesenkt werden konnte.

Die Stadtverwaltung kündigte an, in Kürze einen Wunsch aus dem Fahrradklima-Test 2018 umzusetzen: es wird ein einseitiger Schutzstreifen auf der B 455 in Eppstein zwischen der Lorsbacher Straße und der Burgstraße beim Bahnhof eingerichtet. Die Fahrbahnbreite lässt Schutzstreifen auf beiden Seiten nicht zu, doch auf einer Seite ist es möglich. Der ADFC begrüßt diese Maßnahme sehr und hofft auf eine flankierende Öffentlichkeitsarbeit, die auf die erforderliche Einhaltung von Seitenabständen auch zu Radlern auf Schutzstreifen hinweist.

Auch wenn es bislang nicht groß kommuniziert wurde, ist ebenfalls positiv zu vermerken, dass auch Eppstein und Kriftel der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen beigetreten sind.

Eher mager sieht es mit der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept für den Main-Taunus-Kreis aus. Selbst die kurzfristig möglichen Maßnahmen sind noch nicht in Angriff genommen. Dabei ist Eppstein bei den wichtigsten Maßnahmen nur ein Zaungast, auf dessen Areal die Maßnahme von Hessen Mobil vorgesehen ist. Und bei Hessen Mobil dauert ja vieles, was den Radverkehr betrifft, besonders lange (ffa 1/2020, S. 23). Der ADFC hofft, dass es nicht erst zu weiteren Unfällen mit Verletzten oder gar Toten kommen muss, bevor hier die erforderliche Aktivität entfaltet wird.

In Eppstein gibt es nur sehr wenige Radverkehrsanlagen, doch auch die werden teilweise als Parkplätze missbraucht. Besonders rücksichtslos stehen die Fahrzeuge im Bereich des Eisenbahnviadukts an der Staufenstraße. Dort wird die Stadt Markierungen anbringen, der ADFC hofft, dass dies ausreicht. Ebenso gefährden Gäste der Pizzeria Fischbachtal regelmäßig Radler, indem sie zu stark frequentierten Zeiten den Radweg zuparken. Hier sieht die Stadtverwaltung keine Möglichkeit für eine Verbesserung. Ob wenigstens Ordnungsamts-Mitarbeiter öfter tätig werden, wie es in anderen Kommunen geschieht?

Die Realisierung von neun weiteren Fahrradboxen an den drei Eppsteiner S-Bahnhöfen erscheint durch die Kosten in Höhe von 80.000 Euro nicht auf kurze Sicht realisierbar. Es besteht zwar die Aussicht auf erhebliche Fördergelder, doch die Eppsteiner Stadtverwaltung muss zunächst die gesamte Summe vorlegen. Dies ist bei der aktuellen Haushaltslage schwierig.

In den vergangenen Jahren wurde in der Presse häufiger über Mountainbiker geschimpft, die sich illegal Wege im Wald bauen und damit ihren Sport ausüben wollen, die jedoch auch Rückzugsgebiete der Wildbestände beeinträchtigen. Diese illegalen Wege befürwortet der ADFC nicht, er rät jedoch zu einem konstruktiven Vorgehen: So könnte die Schaffung eines Mountainbike-Areals die Beeinträchtigung der Natur minimieren und den Fremdenverkehr ankurbeln. *Holger Küst*

Gespräch mit der Stadtverwaltung Hofheim

Vorfreude auf zeitgemäße Fahrrad-Parker

Am 11. Februar traf sich die Hofheimer Stadtverwaltung unter Leitung des ehrenamtlichen, für den Bereich Nahmobilität zuständigen Stadtrat Jung mit dem ADFC.

Der ADFC dankte für die Befestigung von zwei Schrankenumfahrungen im Verlauf des Heinrichswegs und einer weiteren an der Einfahrt in den Wald von Langenhain nach Diedenbergen. Sehr erfreulich war auch die Steigerung der Teilnehmerzahlen beim Stadtradeln 2019, sie hat sich fast verdoppelt. Aufgrund des Erfolgs will Hofheim auch 2020 wieder beim Stadtradeln teilnehmen. Besonders positiv zu vermerken ist auch, dass die Stadt die Qualitätssicherung der Beschilderung für Radler durch den Bauhof auf jährlicher Basis vornehmen lässt, denn mittlerweile zeigen sich Lücken an der einen oder anderen Stelle. Die beste Förderung des Radverkehrs war jedoch die 2019 vorgenommene testweise Öffnung der oberen Hauptstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung, zu dem sich die Stadt nach langer Überlegung durchgerungen hatte. Leider gibt es einige Radler, die die Straße zu schnell hinab fahren und damit Probleme in den Einmündungsbereichen und mit Fußgängern verursachen.

Für die Behebung von weiteren Problemstellen waren ansonsten im Jahr wenig Reserven verfügbar, die 16 Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept für den Main-Taunus-Kreis, die das Gebiet der Stadt Hofheim zumindest zum Teil mit betreffen (über zehn davon mit Beteiligung von oder in Verantwortung von Hessen Mobil) scheinen auch nicht voran zu kommen.

Erfreulich ist, dass die Stadtverwaltung in der Hofheimer Innenstadt die vorhandenen, teilweise unbrauchbaren Fahrrad-Abstellanlagen durch zeitgemäße Fahrrad-Parker ersetzen möchte. Dies begrüßt der ADFC sehr. So ist es derzeit in der Nähe der Post kaum möglich, ein Fahrrad sicher abzustellen.

Leider sieht auch die Hofheimer Stadtverwaltung keinen Bedarf für ein Angebot an Mountainbiker, es werden vornehmlich die Risiken (Haftung) und nicht die Chancen wahrgenommen

Holger Küst

Mitgliederversammlung Hofheim, Eppstein, Kriftel

Vorstand einstimmig bestätigt

Am 14. Februar fand im Hofheimer Haus der Vereine die jährliche Mitgliederversammlung des ADFC statt. Der Vorstand berichtete über verkehrspolitische Aktivitäten in Hofheim, Eppstein und Kriftel. Über diese hinaus geht die Tätigkeit im Repaircafé in Eppstein und die gerade begonnene Codierung von Rädern, die immer mehr angefragt wird. Der bisherige Erste Sprecher Holger Küst kandidierte erneut für das Amt und wurde einstimmig im Amt bestätigt, ebenso die Zweite Sprecherin Nicole Köhler.

Im Anschluss an den offiziellen Teil genoss die Versammlung leckere Dips mit Brot, Brezeln und Getränken und einen kurzen Reisebericht vom Ruhrtal-Radweg, an dem interessante Kontraste von Natur, Stadt- und Industriekultur zu erleben sind. Daneben kam natürlich auch das Thema guter Lösungen für Radler zur Sprache, die sich bei offenen Augen auch hier auf und neben der Strecke finden ließen. *Holger Küst*

Critical Mass in Hofheim

Angst vor kritischen Stimmen?

Die Hofheimer Stadtverwaltung scheint ein Problem mit den Veranstaltungen am dritten Samstag im Monat zu haben und fordert von den Teilnehmern die Einstufung als Demonstration und die Benennung eines Verantwortlichen. Damit ist Hofheim nach unserer Kenntnis die einzige Kommune in ganz Hessen, die das fordert. In den anderen acht hessischen Orten mit einer Critical Mass scheint man das Thema wesentlich entspannter zu sehen. Ganz wichtig scheint der Stadt dabei auch zu sein, dass keinerlei Protest formuliert wird – sonst handele es sich in Augen der Stadtverwaltung um eine Demonstration.

Was soll einem dieses Vorgehen sagen? Gibt es hier Ängste, dass die eklatanten Defizite für Radler in Hofheim unüberhörbar laut artikuliert werden? *Holger Küst*

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

Bad Soden
Birgit Buberl, Tel. 06196 - 520333

Eschborn/Schwalbach
Thomas Buch, Tel. 06173 - 61192

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

Kreisversammlung des ADFC Main-Taunus

12. März 2020, 18.30 Uhr Mitglieder-Kreisversammlung in der Hasselgrundhalle Bad Soden – wird's nachher auch so locker?

Wie bei unserem letztjährigen Treffen besprochen, findet die Kreis-Mitgliederversammlung des ADFC Main-Taunus e.V. nun turnusgemäß wieder zu Beginn des Jahres statt. Die Tagesordnung liegt im Mitgliederbereich unserer Homepage unter **www.adfc-mtk.de**. Wir werden etwa eineinhalb Stunden für den offiziellen Teil benötigen und dann das Treffen im üblichen Stil eines MTK Radler-Treffs locker ausklingen lassen. Auch Gäste von anderen ADFC-Gliederungen sind willkommen! *Gabriele Wittendorfer*

Liebe Fahrrad-Freunde,

die Zeit ist reif: Klimakrise, Energiewende, Dieselskandal, Zuzug in die Metropolen, Platzmangel in den Städten …

Staust du noch oder radelst du schon?

… die Politiker stehen unter Druck wie lange nicht mehr. Neue Lösungen für die Mobilität sind dringend gefragt. Jeder spricht darüber: Die Medien widmen sich dem Thema Fahrrad so oft und so vielfältig wie noch nie, der Radentscheid bewirkt bereits konkrete Veränderungen. Wann, wenn nicht jetzt, schaffen wir die Verkehrswende? Jetzt gibt es endlich eine realistische Chance, Forderungen durchzusetzen, von denen wir bis vor kurzem kaum zu träumen wagten. Es ist an der Zeit, möglichst viel für die Fahrradinfrastruktur herauszuholen, denn:

Der Weg in die Zukunft ist ein Radweg!

Viele sind aktiv – mehr denn je – und wir haben schon viel erreicht. Dazu drehen wir ein erheblich größeres Rad als noch vor 10 Jahren!

Und dafür brauchen wir, der ADFC Frankfurt, mehr Geld! Unsere ehrenamtlich organisierten Aktionen, Kampagnen und Medienauftritte in Print und Online müssen professionell rüberkommen, denn wir sind mittlerweile auf Augenhöhe mit hauptamtlich gemanagten Organisationen und Parteien und wollen dies auch bleiben. Das kostet, etwa für Materialien aller Art wie Broschüren, Flyer, Plakate, Transparente, aber auch für Technik, Kommunikationsmittel, Raummieten, Fortbildungen für Aktive, Teilnahme an Kongressen. Was dem ADFC Frankfurt an Einnahmen aus den Mitgliedbeiträgen übrigbleibt, reicht nicht länger aus, um das Niveau unserer Arbeit zu halten oder dieses gar weiterzuentwickeln.

Daher unsere Bitte:

Helft uns mit einer Spende. Jeder Betrag – ob groß oder klein – unterstützt unsere Arbeit!

Euer ADFC Frankfurt

Spendenkonto ADFC Frankfurt am Main e.V.:

Frankfurter Volksbank
IBAN DE69 5019 0000 0077 1119 48
BIC FFVBDEFF

Spenden sind steuerlich absetzbar. Für eine Spende über 200 Euro wird eine Spendenbescheinigung benötigt. Diese senden wir gern zu. Dazu bitte im Textfeld der Überweisung angeben:
Spendenquittung; Vor- und Zuname, Adresse.

Tipp: An den ADFC Frankfurt kann man auch über PayPal (PayPal-Button auf adfc-frankfurt.de) oder Facebook (facebook.com/adfc.ffm) spenden!

Abbiegeassistenten für 115 FES-Müllfahrzeuge

Eine saubere Sache!

Über den Einsatz von Abbiegeassistenzsystemen bei der Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH (FES) berichteten wir erstmals in der Juli/August-Ausgabe 2018 von Frankfurt aktuell. Damals lobten wir ausdrücklich, dass die FES mit gutem Beispiel voran geht. Nun gibt es Grund für ein weiteres Lob.

Die FES rüstet nämlich noch im Laufe dieses Jahres sämtliche Nutzfahrzeuge über zwölf Tonnen nachträglich mit Abbiegeassistenten aus. Das betrifft insgesamt 115 Fahrzeuge aus der kommunalen und gewerblichen Entsorgung sowie aus der Straßenreinigung. Neue Müllfahrzeuge werden schon seit Herbst 2017 nur noch mit Abbiegeassistenten gekauft. Geschäftsführer Dirk Remmert betont: „Sicherheit steht für uns ganz oben auf der Agenda. Wenn wir mit Hilfe der Technik die Risiken minimieren können, dann tun wir das."

Die FES-eigene Werkstatt rüstet im Schnitt alle zwei Tage ein Nutzfahrzeug nach. Pro Lastwagen investiert der städtische Betrieb zwischen 1600 und 2000 Euro – in Summe also einen deutlich sechsstelligen Betrag. Zehn Prozent davon werden vom Bundesverkehrsministerium gefördert. Als Nachrüstsatz verbaut wird ein kamerabasiertes System der Firma Luis.

Eine riskante Situation für Radfahrende – hier hilft der Abbiegeassistent

Die Warnleuchte blinkt auf – den ohrenbetäubenden Signalton muss man sich dazudenken.

In Deutschland kommt es nahezu jede Woche zu einem tödlichen Unfall, weil beim Rechtsabbiegen von schweren Fahrzeugen ein Radfahrer oder Fußgänger vom Fahrer nicht rechtzeitig wahrgenommen wurde. Abbiegeassistenten erkennen mit Hilfe von Radarsensoren oder Kameras an der rechten Fahrzeugseite Verkehrsteilnehmer in schwer einsehbaren Bereichen und geben ein optisches und akustisches Warnsignal ab.

EU-weit zur Pflicht werden Abbiegeassistenten nach heutigem Stand erst ab 2022 bei neuen Bus- und Lkw-Modellen, ab 2024 müssen dann alle neu zugelassenen Lkw und Busse den Assistenten haben. Der ADFC fordert die gesetzlich verbindliche Einführung von Abbiegeassistenzsystemen schon seit vielen Jahren.

Torsten Willner

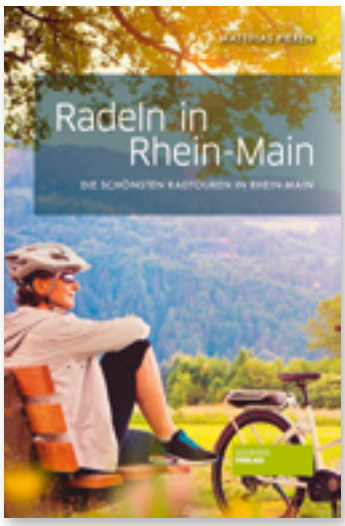
Wir beraten Sie in folgenden Themenbereichen:
Vorsorgevollmacht | Patientenverfügung | Testament | Erbvertrag
Haus-, Grundstücks- und Wohnungskauf | Schenkungs- und Übergabeverträge
Arbeitsrecht | Erbrecht | Familienrecht | Mietrecht | Baurecht | Immobilienrecht
Unternehmens- und Gesellschaftsrecht | 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

Radeln in Rhein-Main

Wer dieses Buch aufschlägt, der legt es so schnell nicht wieder aus der Hand und fragt sich unwillkürlich, ob das Fahrrad auch startklar ist.

Die Bilder, die Titel der Touren, die Kartenskizzen und vor allem natürlich die Texte lassen erkennen, dass hier nicht nur über etliche Fahrradkilometer berichtet wird, sondern ebenso über die Historie, den kulturellen Hintergrund, die wirtschaftlichen Zusammenhänge und nicht zuletzt über ökologische Aspekte.

Aus gutem Grund wird dazu geraten, nie ohne passende Landkarte loszuradeln, dabei sind die Streckenverläufe sehr geschickt ausführlich beschrieben. Akribisch ist angegeben, welche Wegweiser und Markierungen in welcher Richtung jeweils zu beachten sind. Auch mögliche Varianten der Wegführung sind berücksichtigt. Langeweile kann beim Lesen nicht aufkommen, denn alle Hintergrundinformationen werden gleich mitgeliefert und die passgenauen Bilder sprechen für sich.



Die 18 Rund- und 11 Strecken-Touren sind zwischen 19 und 42 Kilometer lang, der Schwierigkeitsgrad variiert und ist anschaulich beschrieben. Eine Zeitdauer ist aus gutem Grund nicht angegeben. Zu viele Museen und andere Sehenswürdigkeiten liegen am Wege, die zu einer Fahrtunterbrechung einladen. Viele Abschnitte folgen der Regionalpark-Rundroute oder den zugehörigen Stich- und Querwegen. Etliche Ziele und Verbindungsstücke dürften aber auch für Kenner der Region eine Neuentdeckung sein. Das Terrain reicht von Bad Nauheim bis Heppenheim und von Rüdesheim bis Aschaffenburg. Alle Start- und Zielpunkte sind mit dem öffentlichen Personennahverkehr erreichbar.

Matthias Pieren
Per Pedale die Region entdecken, Societäts-Verlag 2019
340 Seiten, Broschur, 18 Euro, ISBN: 978-3-95542-322-3

Bemerkenswert ist, dass Sehenswürdigkeiten aus den verschiedensten Bereichen vorgestellt werden. Eine Schiffsmühle, eine Waschanlage für ICE-Züge und eine Kletterwand an einem Biomasse-Kraftwerk bekommt man nicht überall geboten. Auch nach einem riesigen Raben aus Aluminium und einer Parabolspiegel-Antenne mit 12 Meter Durchmesser wird man ohne Anleitung trotz der Größe ein wenig suchen müssen. Ganz zu schweigen von vielen Klöstern, Kirchen, Burgen und Schlössern, die man in der näheren und weiteren Umgebung der Bankenstadt Frankfurt nicht unbedingt vermutet. Genauso interessant ist die naturnahe Landwirtschaft in Form von Biobauernhöfen und den selten gewordenen gebietstypischen Streuobstwiesen. Naturbelassene Landschaften gibt es natürlich auch, wie es sich für einen Radwanderführer gehört, auch wenn sie schwer zu finden sind und wenn sich die Bedeutung erst durch die Beschreibung erschließt.

Eine einzige Tour sei hier beispielhaft hervorgehoben: Unter der Überschrift „Salzgeruch, Seen und seltene Vögel“ wird eine Strecke beschrieben, die von Bad Nauheim aus zwischen den Flüssen Usa und Horloff erst nach Osten und dann zurück nach Westen führt. Dabei geht es um Rosen, stillgelegte Braunkohlebergwerke und ein Feuchtgebiet, in dem seltene Vogelarten brüten und das eine wichtige Zwischenstation für Zugvögel darstellt.

Die Auflistung ließe sich beliebig fortführen, aber sie kann das Blättern in diesem Buch keinesfalls ersetzen. Infos gibt es auch unter societaets-verlag.de

Ingolf Biehusen

Klein ANZEIGE

Heckfahrradträger zu verkaufen
2 Rad (neuwertig)
Modell Thule G 5 908
Preisvorstellung 149,00 Euro
Telefon: 06109 - 24745

Impressum

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

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

Redaktionsteam: Dagmar Berges, Ingolf Biehusen, Sigrid Hubert, Peter Sauer (ps), Birte Schuch, Torsten Willner; ADFC Main-Taunus: Gabriele Wittendorfer; ADFC Hochtaunus: Günther Gräning; ADFC Bad Vilbel: Ute Gräber-Seißinger; ADFC Offenbach: Wolfgang Christian

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

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

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

Druck: C. Adelmann GmbH, Frankfurt am Main, **Auflage:** 4.200

Redaktionsschluss für die Mai/Juni-Ausgabe: 21. April 2020

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 22)
www.fahrrad-boettgen.de

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

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 17)
www.zweirad-ganzert.de

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

Radsporthaus Kriegelstein
Leverkuser Straße 31
(Am Bahnhof FFM-Höchst)
(Anzeige Seite 32)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 13)
www.mainvelo.de

Montimare
Hanauer Landstraße 11–13
www.montimare.de

Per Pedale
Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 23)
www.perpedale.de

Radschlag
Hallgartenstraße 56
www.radschlag.de

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

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

Fahrradhaus Wagner
Woogstraße 21
(Anzeige Seite 25)
www.fahrradwagner.de

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

['kvirdər]®
www.kvirder.de

Dein Rad, deine Story, dein Leben.

#kvirder

Dein Lastenrad-Shop
in Frankfurt

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

90 Jahre KRIEGELSTEIN

RADSPORTHAUS KRIEGELSTEIN GmbH

FAHRRÄDER ALLER ART

MEISTERBETRIEB

REPARATUREN · ERSATZTEILE

ZEG Zweirad Experten Gruppe

Elektro Rad Kompetenz-Center

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

adfc Fördermitglied
adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

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