

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

ADFC Fahrradklima-Test
Frankfurt am Main

Städte über 500.000 EW
3. Platz

ADFC Fahrradklima-Test
Frankfurt am Main

Städte über 500.000 EW
Aufsteiger

Frankfurt hebt ab!

(zumindest ein bisschen ...)

Großer Überblick
zum FKT 2020
Seiten 14–15

Frankfurt steigt auf ...

... in Sachen Radverkehrsförderung, jedenfalls sehen das die über zweitausend Radfahrer:innen in dieser Stadt so, die sich am ADFC-Fahrradklima-Test beteiligt haben. Die Gesamtbenotung (nach Schulnoten) ist zwar mit 3,72 immer noch nicht berauschend, aber das ist zwei Zehntel besser als beim letzten Mal vor zwei Jahren. Weil alle anderen Städte in der Kategorie über 500.000 Einwohner:innen stagnierten oder sich sogar verschlechterten, liegt Frankfurt hinter Bremen und Hannover auf Platz 3 von 14 – das ist schon mal nicht schlecht.

Die Verbesserung in Benotung und Ranking qualifiziert Frankfurt für gleich zwei Auszeichnungen, für Platz 3 und als Aufsteiger in der Gesamtbenotung. Verkehrsdezernent Klaus Oesterling durfte sich also über die Einladung zur Preisverleihung bei Andi Scheuer in Berlin freuen – wenn auch die Feier digital abgehalten wurde.

Das ist durchaus verdient, denn es hat sich ja doch einiges getan in den letzten zwei Jahren, und das sehr sichtbar und auffällig, an der Friedberger Landstraße sogar regelrecht spektakulär. Und es wurde auch viel dazu kommuniziert, in allen Medien – gedruckt, gesendet, im Netz. Auffällig ist daher im Detailergebnis, dass Frankfurt insbesondere in Kriterien der allgemeinen Wahrnehmung – „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ und „Werbung für das Radfahren“ (obwohl es gar keine bezahlte Kampagne gab) sprunghaft nach vorn benotet wurde. „Tue Gutes und rede darüber!“ – diese Weisheit aus der Werbebranche wurde beherzigt, und das zeigte Erfolg.

Deutlich wahrgenommen wurde auch die Verbesserung im Kriterium „Wegweisung für Radfahrer“, und das zu Recht, denn gerade in den letzten zwei Jahren nahm die grün-weiße Beschilderung in der ganzen Stadt derart an Fahrt auf, dass sie wirklich nicht zu übersehen ist. Wo sich Frankfurt erstaunlicherweise auch erheblich in der Benotung verbessert hat, ist im Kriterium „Falschparkerkontrolle auf Radwegen“. Der Autor dieser Zeilen muss sich

zwar in der eigenen Praxis immer noch täglich über Falschparker ärgern, aber die Kontrollaktivität der neuen Fahrradstaffel der Stadtpolizei war massiv ein Medienthema und wird auch durchaus wahrgenommen – hinter der Windschutzscheibe genauso wie im Sattel.

Viele dieser positiven Entwicklungen wären ohne den Druck der 40.000 Unterschriften für den Radentscheid 2018 nicht zustande gekommen. Wir wollen aber

auch zugestehen, dass die bisherige Magistratskoalition (CDU-SPD-GRÜNE) konstruktiv damit umgegangen ist und viele Forderungen des Radentscheids übernommen hat. Darüber hinaus hat das Verkehrsdezernat erhebliche Energie an den Tag gelegt und bei der Umsetzung nicht lange gefackelt, sondern zügig Fakten geschaffen, die auch jede:r sieht: knallrot markierte Radstreifen, sogar auf Kosten von Kfz-Streifen, teilweise mit Flexi-Pollern geschützt; tausende von Fahrradabstellbügeln, an eini-

Das hat gewirkt, auch beim Fahrradklimatest: der neue Radstreifen vom Friedberger Platz bis zum Main.

Hier die Eröffnungsfahrt im Sommer 2020, vorn links Verkehrsdezernent Klaus Oesterling, rechts Bernhard Maier (Grüne) begleitet von Personen des Radentscheids, ADFC, Medien, Stadtverwaltung.

Eckehard Wolf



Bei der Radwegweisung ist Frankfurt in den letzten zwei Jahren deutlich vorangekommen.

Torsten Willner

gen ÖV-Knoten auch auffällige doppelstöckige Abstellanlagen; tausende von Wegweisungsschildern in nahezu der ganzen Stadt; dutzende kleinere Lückenschlüsse, die einzeln nur wenigen auffallen, in der Summe aber dem Radverkehrsnetz viel bringen. Auch größere bauliche Maßnahmen wie der Umbau der Bockenheimer Landstraße oder der neue Radweg Niedererlenbach-Niedereschbach wurden durch die Beschlussgremien gebracht und zumindest planerisch realisierungsfertig gemacht.

Hoffen wir, dass es auch jetzt, nach der Kommunalwahl, mit einem neuen Magistrat und mit teilweise neuen Akteuren, in diesem Tempo weitergeht!

Bertram Giebler

Editorial

Muss das alles so lange dauern? Geht's denn nicht ein bisschen schneller? Das scheinen die Fragen unserer Zeit zu sein – und zwar mit Recht. Gemeint ist nicht die Ungeduld in der Schlange an der Supermarktkasse und schon gar nicht die aggressive Drängerei auf der Frankfurter Schloßstraße (S. 7).

Es sind vielmehr die existenziellen Fragen, bei denen, die Zeit drängt: Wie schnell kommen die Covid-Impfungen voran, damit wir wieder gesund *miteinander* leben können? Wie schnell gelingt es, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren, um die schlimmsten Klimaveränderungen doch noch abzuwenden? Wie schnell realisieren wir eine Verkehrswende, die wir zur CO₂-Reduktion so dringend brauchen? Diese Fragen mit Ungeduld zu stellen, ist das einzig Richtige. Das Gefühl früherer reformerischer

und aufklärerischer Bewegungen, die Zeit auf ihrer Seite zu haben, ist uns abhanden gekommen. Die Zeit läuft uns davon. Wir können nicht mehr warten. Die Veränderung muss jetzt, muss sehr viel schneller kommen.

Dass wir die Verkehrswende nicht an bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen vorbei beschleunigen können, wie uns Torsten Bertram von Hessen Mobil erklärt (S. 10), ist gewiss richtig. Allerdings lassen sich auch immer wieder Beispiele finden, wie schnell plötzlich Dinge funktionieren, wenn nur der ernsthafte politische Wille dahintersteht. Deshalb ist Ungeduld eine Tugend. In Frankfurt ist es dem vom ADFC unterstützten Radentscheid sogar gelungen, den politisch Verantwortlichen etwas von ihrer Ungeduld „einzupflanzen“, wenn man so ein Bild in diesen

Zeiten überhaupt verwenden darf. Die zügige Umsetzung vieler Radentscheid-Maßnahmen, allen voran die Einrichtung der Nord-Süd-Fahrradachse (S. 8) brachte der Stadt den Aufsteiger-Titel beim ADFC Fahrradklima-Test ein (S. 2, 14–15). Wir gratulieren und rufen ein sehr ungeduldiges „Weiter so!“ in Richtung Römerberg, der sich ja gerade neu sortiert.

Diese Ungeduld werden wir weiter bitter nötig haben. Die Verkehrswende kommt nicht von allein, sie droht sogar gegen die Wand zu fahren, wenn es nicht gelingt, die irrsinnigen Ausbaupläne der A5, die auch für den Radverkehr fatale Folgen hätte, zu verhindern (S. 6). Alle der Vernunft zugetanen Politiker:innen sollten dem eine klare Absage erteilen – und zwar sehr schnell, findet

Torsten für das Redaktionsteam



Uta Irgens



ADFC Frankfurt am Main e.V.

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

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

Öffnungszeiten Geschäftsstelle:
Coronabedingt bis auf weiteres geschlossen. Informationen unter
www.adfc-frankfurt.de

Vorstand

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

Kontoverbindung

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

Arbeitsgruppen / Themen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Radreisen: Elke Bauer
radreisen@adfc-frankfurt.de

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

Redaktion FRANKFURT aktuell:
Peter Sauer
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
Anzeigen/Werbung in Medien:
werbung@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen

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

Beauftragte

Fahrgastbeirat: Jürgen Johann
Firmen-Events: Wehrhart Otto
GrünGürtel: Ernesto Fromme
Goethe-Uni: Lars Nattermann

Kontakte

Elke Bauer e.bauer@web.de
Claudia Nora Fischer
claudia.fischer@adfc-frankfurt.de
Ernesto Fromme
ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de
Bertram Giebeler ☎ 069/59 11 97
bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de
Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
Jörg Hofmann ☎ 069/53 12 79
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de
Sigrid Hubert ☎ 069/15 62 51 35
sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de
Rainer Hübner
rainer.huebner@adfc-frankfurt.de
Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de
Thomas Koch ☎ 069/9054 7990
thomas.koch@adfc-frankfurt.de
Klaus Konrad ☎ 069/30 61 55
klaus.konrad@adfc-frankfurt.de
Helmut Lingat ☎ 069/37 00 23 02
helmut.lingat@adfc-frankfurt.de
Erich Lückner ☎ 069/21 00 65 24
erich.luecker@adfc-frankfurt.de

Simone Markl

simone.markl@adfc-frankfurt.de

Lars Nattermann

lars.nattermann@adfc-frankfurt.de

Dr. Susanne Neumann

☎ 0177/7852570
susanne.neumann@adfc-frankfurt.de

Stephan Nickel

☎ 0151/46721936
stephan.nickel@adfc-frankfurt.de

Wehrhart Otto

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

Ralf Paul

☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

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

Denis Reith

denis.reith@adfc-frankfurt.de

Peter Sauer

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

Klaus Schmidt-Montfort

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

Svea Birte Schuch

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

Alexander Schulz

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

Karin Soldan

ksoldan@gmx.de

Anne Wehr

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

Dieter Werner

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

Eckehard Wolf

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

Die Lücken zwischen den Orten schließen

Die Mobilitätsstrategie des Regionalverbands packt an der richtigen Stelle an

Die 56 Seiten starke Broschüre „FrankfurtRheinMain in Bewegung – Die Mobilitätsstrategie für die Region“ ist wirklich lesenswert. Man merkt, hier haben kompetente Leute zwei Jahre lang recherchiert und mit viel Sinn und Verstand Empfehlungen für Land und Kommunen formuliert. Der Regionalverband selbst hat nur sehr begrenzte reale Möglichkeiten, aber neben seiner Vernetzungsfunktion nimmt er zunehmend auch die Rolle des „Kümmerers“ an und koordiniert Aktivitäten des Landes und der Kommunen – also der eigentlichen Entscheidungsträger.

Die räumliche Dimension der Mobilitätsstrategie (also nicht nur Radverkehr) geht noch über das Gebiet des Regionalverbands mit seinen 75 Kommunen hinaus: Sie umfasst die Städte Frankfurt und Offenbach, den Main-Taunus-Kreis, den Hochtaunuskreis, den Wetteraukreis, den Main-Kinzig-Kreis sowie die Kreise Offenbach und Groß-Gerau. Damit erstreckt sich die Mobilitätsstrategie auf 108 Kommunen, 2,75 Millionen Einwohner und 1,3 Millionen Beschäftigte.

Für das Gebiet des Regionalverbands liegen spezifische Daten zur Mobilität vor. Hier zeigen der Fahrrad-Anteil von 12 Prozent am Modal-Split und die Berufspendlerdistanz mit einem Median von neun Kilometern (d.h. 50 Prozent der Pendler pendeln 9 Kilometer oder kürzer, 50 Prozent weiter), dass das kompakte, wirtschaftlich dynamische Gebiet ein gutes Potential für nachhaltige Mobilität bietet – zumal es topografisch nicht allzu schwierig ist. Entsprechend ambitioniert sind die Ziele:

Reduktion des Kfz-Anteils (Verkehrsmittelwahl) von 45 Prozent (2017) auf 35 Prozent (2030), Schaffung eines Mobilitätsangebots innerhalb von fünf Gehminuten (!) von jedem besiedelten Ort im Zielgebiet.

Großes Potential fürs Rad im suburbanen Raum

In ganz Deutschland haben suburbane Ballungsräume die Eigenschaft, dass der öffentliche Verkehr in die Metropole hinein und aus ihr heraus gut bis hervorragend ausgebaut ist – zwischen den umliegenden Klein- und Mittelstädten des Ballungsraums aber weniger gut bis schlecht. Folge: ein enormer Autoverkehr kreuz und quer in der Fläche, denn die Nebenzentren haben große Gewerbe- und Einkaufszentren und Bildungseinrichtungen, es pendeln keineswegs alle nur in die Metropole.

Eigentlich hätte der Radverkehr hier große Potentiale, aber es fehlt an befahrbaren überörtlichen Verbindungen – übrigens besonders in Hessen! Die suburbane Realität sieht oft so aus: zwei Kilometer halbwegs ordentlicher



Titelseite der Broschüre zur Mobilitätsstrategie.

Radweg neben der Straße, und dann: die nächsten drei Kilometer nichts! Kein Radweg, kein Radstreifen, noch nicht einmal ein zur Not befahrbarer Seitenstreifen, und die Straße hat Tempo 70 oder gar 100 und mörderischen Verkehr mit vielen Schweren Lkw. Das tut sich niemand an, selbst hartgesottene Radler:innen sind damit überfordert. Die können sich allenfalls über Schotterpisten durch den Wald quälen.

Das Netz erfassen und die Lücken angehen

Ein wichtiger Fortschritt der Mobilitätsstrategie des Regionalverbands ist, dass man sich dieses Problem endlich gezielt und systematisch vornimmt. In Abstimmung mit den Kommunen soll das gesamte Netz erfasst und bewertet sowie ein „Lückenschlussprogramm überörtliche Radwege Frankfurt-RheinMain“ erstellt werden, zu dessen Realisierung der Regionalverband dann die Koordination übernehmen wird.

Dieses wichtige Programm ist nicht zu verwechseln mit den insgesamt neun projektierten Radschnellwegen in der Region, die sich in sehr unterschiedlichen Stadien der Planung und Realisierung befinden. Die kommen zusätzlich hinzu, fragt sich nur wann. Näher an der Umsetzung ist



Radfahren in Suburbia, wie es ordentlich geht: hier ein straßenbegleitender Radweg im Kreis Offenbach bei Dreieich-Sprendlingen. Kein Radschnellweg, aber allwettertauglich und sicher.



Suburbanes No-Go für den Radverkehr, nur ein paar Kilometer entfernt: außerörtliche Straße bei Heusenstamm. Radverkehrs-Infrastruktur Null, dabei jede Menge Schwerlastverkehr. Wer auch nur einen Kilometer davon in seiner Pendlerstrecke hat, lässt das Radfahren gleich ganz!

Bertram Giebeler (2)

das Programm für bedarfsgerechte Bike+Ride-Anlagen an Bahnstationen.

Auch außerhalb des Radverkehrsthemas packt die Mobilitätsstrategie viele praxisrelevante Themen an, zum Beispiel: die fußläufige Erreichbarkeit von Bahnstationen (soziale Unsicherheit, unnötige Umwege zum Gleis, Barrieren); das Potential von Schnellbusverkehren auf tangentialen Verbindungen außerhalb der Metropole; das Potential urbaner Seilbahnen – das liest sich erst einmal exotisch, ist aber bei näherem Hinsehen gar nicht so abwegig in ganz speziellen Lagen;

Die Bündelung von Güterverkehren auf der Schiene und die Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken; die Umorganisation innerstädtischer Lieferverkehre.

Alles unter der strategischen Maxime: „unnötigen Verkehr vermeiden – und zwar umweltfreundlich, umfeldgerecht, sicher und wirtschaftlich“.

Weitere Informationen zu der Mobilitätsstrategie des Regionalverbands und einen Download-Link zur Broschüre gibt es auf der Homepage des ADFC Hessen – sehr zu empfehlen!

Bertram Giebeler



Die Stadt Frankfurt hat politisch den Weg für eine umfangreiche finanzielle Förderung von Lastenrädern geebnet. Nachdem der Magistrat im Februar die von Verkehrsdezernent Klaus Oesterling vorgelegte Förderrichtlinie zur Lastenradförderung beschloss, hat auch die Stadtverordnetenversammlung der Vorlage am 4. März zugestimmt. Vorgesehen sind pauschale Förderungen von 500 Euro für Lastenräder ohne und 1.000 Euro für Lastenräder mit E-Motoren. Das geplante Förderprogramm soll für eine Dauer von drei Jahren insgesamt 600.000 Euro umfassen, von denen bis 2023 jährlich 200.000 Euro zur Verfügung stehen sollen. Die Förderung richtet sich an Privatpersonen, Vereine und kleine Unternehmen.

Die Unterlagen, um die Förderung beantragen zu können, sollen demnächst vom städtischen Radfahrportal radfahren-ffm.de heruntergeladen werden können. „Wir haben uns entschieden, die Anschaffung von Lastenrädern finanziell zu unterstützen, es geht darum, einen Anreiz zu setzen, in der Stadt aufs Auto zu verzichten. Für die meisten Einkäufe und Erledigungen ist kein Kraftfahrzeug erforderlich, wir möchten diesen Umstieg weg vom Auto erleichtern und das umweltfreundliche Transportmittel Lastenrad stärken“, begründet Oesterling die Entscheidung.

Torsten Willner

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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

069/734386 / www.facebook.com/zweirad-ganzert

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

Fahrt die Verkehrswende nicht an die Wand!

Der drohende zehnspurige Ausbau der Autobahn A5 mitten in Frankfurt muss gestoppt werden!

Es geht jetzt reihum durch die Ortsbeiräte der betroffenen Stadtteile: Rödelheim, Praunheim, Sossenheim, Niederursel, Kalbach-Riedberg – die reale Befürchtung, dass die Autobahn A5 im Frankfurter Stadtgebiet demnächst auf zehn Fahrstreifen aufgeweitet werden soll. Derzeit hat sie vom Frankfurter Kreuz bis zum Westkreuz acht Streifen und nördlich des Westkreuzes sechs Streifen – plus Standstreifen und diverse Ein- und Ausfädelungsspuren. Der Ortsbeirat 12 (Kalbach-Riedberg) z.B. fordert den Magistrat auf, „alle Möglichkeiten auszuschöpfen, dass diese schwerwiegende Änderung der Planung verhindert wird“.

Man könnte sich fragen, warum sich der ADFC jetzt auch um Autobahnen kümmert. Aber schon ein kurzer Blick auf den Stadtplan macht klar, warum: westlich der A5 liegt ungefähr ein Drittel Frankfurts, und unter der A5 bzw. über die A5 verlaufen viele wichtige Fuß- und Radverkehrsverbindungen. Die müssten alle umgebaut werden, eine jahrelange Dauerquälerei mit Baustellen, Sperrungen und Umleitungen, viel schlimmer als derzeit bei der Main-Weser-Bahn.

Einige der Über- oder Unterführungen für Fuß- und Radverkehr könnten, das ist zu befürchten, den Umbau der Autobahn nicht überleben. Außerdem sind wir generell der Meinung, dass das viele Geld heute nicht mehr in Autobahnprojekte, sondern in die Infrastruktur für klimagerechte Mobilität und in die Verkehrswende fließen muss.

Für den zehnspurigen Ausbau ist Anfang 2019 von Hessen

Mobil eine Machbarkeitsstudie ausgelobt worden. Seinerzeit ist die Landesstraßenbaubehörde noch für die Autobahnen in Hessen zuständig gewesen (seit Anfang 2021 ist das eine Bundesagentur). Damals wie heute untersteht Hessen Mobil dem grünen hessischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir. Dass eine Landesbehörde bei dieser Ausschreibung rechtlich an die Weisung einer Bundesbehörde gebunden ist, ist eine Sache.

Eine andere Sache ist es, dass ein grüner Landesminister und stellvertretender Ministerpräsident, der von früh bis spät von Verkehrswende spricht, sich öffentlich klar und deutlich zu diesem Irrsinn positioniert und mit allen verfügbaren politischen Mitteln energisch dagegen angeht. Aber bisher vermischen wir diese klare Stellungnahme! Nach all dem Stress mit der A49 in Mittelhessen und dem Riederwald-Tunnel, der Al-Wazir noch bestens im Gedächtnis sein dürfte, ist das umso verwunderlicher.

Dass aus einem CSU-geführten Bundesverkehrsministerium das Ansinnen kommt, an einem Stau-Hotspot einfach die Autobahn zu verbreitern, egal wie das Umfeld drumherum ist, kann niemanden überraschen. Umso klarer müssen aber verantwortungsvolle Politiker im Land Hessen und in der Stadt Frankfurt diesem Irrsinn etwas entgegensetzen!

Das Land Hessen und die Stadt Frankfurt müssen sich klar positionieren: die A5 ist breit genug! Eine Erweiterung wird abgelehnt! *Bertram Giebler*



Dass man wie hier zwischen Steinbach und Niederursel auch bei einer jahrelangen Großbaustelle weiter gut unter der A5 durchkommt, ist sehr zu bezweifeln.

Torsten Willner (2)

Schloßstraße: Dauerstress durch Drängler und Pöbler!

An der Schloßstraße in Bockenheim wird die neue Verkehrsregelung (Zeichen 277.1., Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen) immer noch von zu vielen Autofahrer:innen nicht zur Kenntnis genommen oder – noch schlimmer – nicht akzeptiert.

Radfahrer:innen, die sich korrekt verhalten, der Türöffnungszone fernbleiben und wie von den zahlreichen Piktogrammen vorgezeichnet mitten auf der Fahrbahn fahren, werden ständig bedrängt, angehupt, beschimpft oder bedroht. Warum? Weil sie dort halt nicht überholt werden dürfen, denn der in der StVO jetzt vorgeschriebene (nicht nur empfohlene) Abstand von 1,5 Metern kann dort nicht eingehalten werden. Das überfordert ganz offensichtlich viele Autofahrer:innen. Sie rasten aus, nur weil sie mal ein bisschen länger brauchen zwischen Adalbertstraße und Schönhof.

Auch die Polizei ist nicht immer im Bilde. Es gab Fälle, wo

Polizisten aus dem Auto heraus Radfahrer:innen aufforderten, in der Türöffnungszone zu fahren. Selbst bei anderen Berufskraftfahrer:innen, etwa vom Rettungsdienst, gibt es Wissenslücken und falsche Lautsprecherdurchsagen mit potentiell schlimmen Auswirkungen für die Menschen in der Nähe. Die bisher einzige Kontrollaktion der Landespolizei war Mitte November 2020, dabei wurden allerdings nur mündliche Verwarnungen ausgesprochen und keine einzige Ordnungswidrigkeit oder gar Straftat aufgenommen. Die Polizei wirbt laut eigener Aussage seitdem „präventiv [...] zur Sensibilisierung in der Bevölkerung“. Das reicht aber wohl nicht, allzu sensibel sind so man-

che Autofahrer:innen nun mal nicht. Wie viele Anzeigen seit der Aktion im November aufgenommen wurden, blieb bei unserer Anfrage an die Landespolizei leider unbeantwortet.

Natürlich gibt es auch positive Beispiele, etwa eine Unterstützungsaktion der Fahrradstaffel der städtischen Verkehrspolizei für regelkonform fahrende Radfahrer:innen Mitte Februar, indem demonstrativ mitgeradelt wurde – Danke dafür! Das Straßenverkehrsamt hat kürzlich auch noch weitere Markierungen auf der Fahrbahn anbringen lassen. Trotzdem erreichen uns immer noch ständig Mails und Anrufe von regelrecht terrorisierten Radfahrer:innen.

An die neue Verkehrsregel werden sich alle gewöhnen müssen, auch an anderen Straßenabschnitten. Überall da, wo die Einhaltung des Mindestabstands beim Überholen physisch unmöglich ist, gilt das Überholverbot – auch ohne die Beschilderung mit dem Zeichen 277.1! Die Schloßstraße ist der Präzedenzfall, ob die neue Regel, wenn auch bei manchen zähneknirschend, befolgt wird. Deshalb muss dort der Kontrolldruck



Das untere Schild ist unmissverständlich – trotzdem überfordert es offenbar so manche:n!
Torsten Willner

erhöht werden, damit es sich herumspricht!

Ziel muss es sein, dass nicht wie heute regelkonform fahrende Radfahrer:innen dort Angst haben vor dem Verlust ihres Lebens, sondern aggressive Autofahrer:innen vor dem Verlust ihres Führerscheins!

Bertram Giebeler



Rampe statt Treppe

Wenn es darum geht, Grünanlagen und Parks für den Radverkehr mit alltagstauglichen, das heißt in der Regel asphaltierten Wegen auszustatten, ist das Frankfurter Grünflächenamt traditionell eher für Zurückhaltung bekannt. Umso erfreulicher ist die Neuigkeit, dass die Behörde Anfang des Jahres einen wichtigen Lückenschluss im Stadtteil Hausen realisiert hat. Es geht um die direkte Verbindung von Ginnheim über den Niddapark nach Rödelheim, bei der eine Schlüsselstelle nahe des Hausener Niddawehrs über eine Jahrzehnte alte, zuletzt recht ramponierte Steintreppe führte.



Torsten Willner (2)

Radfahrer:innen konnten die Stelle durch Absteigen und Tragen des Rades meistern. Aber mit Lastenrad oder Anhänger war man ebenso chancenlos wie mit Rollstuhl oder Rollator. Nun ist die Treppe einer glatt asphaltierten, sanft ansteigenden Rampe gewichen, die für alle oben genannten Mobilitätsarten gut machbar ist. Unterstützung bekam das Grünflächenamt bei dem Projekt vom Radfahrbüro im Straßenverkehrsamt. An die Tatsache, dass die Dezernate und Ämter der Stadt Frankfurt beim Radverkehr an einem Strang ziehen, könnten wir uns gewöhnen.

Torsten Willner

Im Westen (und Süden) was Neues

Dass die westlichen Stadtteile Frankfurts über lange Zeit alles andere als im Fokus der städtischen Radverkehrsplanung gestanden haben, ist in dieser Zeitung schon häufig zum Ausdruck gebracht worden. Nun hat die Stadt Frankfurt für die westlichen und südlichen Stadtteile (Griesheim, Höchst, Nied, Sossenheim, Sindlingen, Unterliederbach und Zeilsheim sowie für Niederrad und Sachsenhausen) ein umfassendes Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben. Ziel sei es, die Durchgängigkeit und Qualität der Radverbindungen, die Sicherheit an Knotenpunkten und dadurch insgesamt die Attraktivität des Radfahrens im Frankfurter Süden und Westen zu verbessern, so das Verkehrsdezernat. Auch bessere Anbindungen zu benachbarten Stadtteilen sollen so realisiert werden.

Als erster Schritt der Konzepterstellung ist eine Bestandsaufnahme vorgesehen, in die Mängel und Verbesserungsvorschläge aus der Meldeplattform Radverkehr einfließen sollen. Wo eine intensive Nutzung zu erwarten ist, soll für die Radwege die in der Einigung mit dem Radentscheid angestrebte Breite von 2,3 Metern realisiert werden.

Das Radnetz im Westen und das der südlichen Stadtteile soll dabei auch mit Befahrungen qualitativ geprüft werden. Im Rahmen des Konzepts sollen sowohl im Süden als auch im Westen für zehn Kreuzungen oder Streckenabschnitte direkt Maßnahmenvorschläge erarbeitet werden, die mit hoher Dringlichkeit umzusetzen sind. Eine Gesamt-Dokumentation des Radverkehrskonzepts für den Süden und Westen soll bis Ende 2021 vorliegen. *Torsten Willner*

Alte Brücke und Mainkai mit **#MehrPlatzFürsRad**



Der neue Radstreifen auf der Alten Brücke nimmt Gestalt an – Teil der letzten Maßnahme in einer aus Radverkehrssicht ziemlich erfolgreichen Wahlperiode.

Torsten Willner

Auf der Alten Brücke wurden die alten schmalen Schutzstreifen demarkiert. Diese waren zwar schon ein erheblicher Fortschritt gewesen gegenüber dem Zustand zu Beginn der 10er Jahre, als es noch gar keine Radverkehrsführung dort gab (*Frankfurt aktuell* 3/2012), aber letztlich war die Situation mit den sehr engen Überholabständen für viele Radfahrer:innen unangenehm bis gefährlich. Jetzt wird ein ordentlicher Radstreifen aufgetragen, und damit wird die rote Spur vom Friedberger Platz über die Konstablerwache in logischer Folge bis hinüber nach Sachsenhausen fortgesetzt.

Im gleichen Zuge wird danach auch der im letzten Jahr so umstrittene Mainkai Radstreifen bzw. Schutzstreifen in Regelbreite bekommen. Dafür wird eine der drei Autofahrs Spuren aufgelöst. Wir hatten 2019-2020 die Initiative für einen autofreien Mainkai unterstützt, aber die einjährige Testphase wurde letztlich nicht verlängert. Eine städtebaulich adäquate autofreie Lösung würden wir auch weiterhin befürworten, aber dafür dauert allein der Planungsprozess Jahre. Dann ist es nur vernünftig, dass es in der Zwischenzeit wenigstens eine legale und sichere, wenn auch vielleicht nicht komfortable, Radverkehrsführung dort gibt. Um Ostern herum könnte es soweit sein.

Bertram Giebeler



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

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

www.FahrradWagner.de



Fahrradhaus Wagner

Familientradition seit 1929

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

Öffnungszeiten:

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

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr

Frankfurt hat gewählt ...

... aber der Redaktionsschluss von *Frankfurt aktuell* lag leider vor dem Termin der Kommunalwahlen am 14. März. Deshalb sind Erkenntnisse, Analysen und Bewertungen der Wahl aus radverkehrspolitischer Sicht nicht in diesem Heft zu finden, sondern auf unserer Internet-Seite unter: adfc-frankfurt.de/kommunalwahl21



TERMINE

Do. 18.03.	N	Radlertreff im Norden (Viko)
Fr. 27.03.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest (Viko)
Di. 06.04.	VS	Vorstandssitzung
Mi. 07.04.	G	AG Kartographie & GPS
Di. 13.04.	W	Radlertreff im Westen
Do. 15.04.	N	Radlertreff im Norden (Radtour)
Mi. 21.04.	V	Verkehrs-AG
Mo. 26.04.	VS	Vorstandssitzung
Fr. 30.04.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mi. 05.05.	G	AG Kartographie & GPS
Mo. 17.05.	VS	Vorstandssitzung
Mi. 19.05.	V	Verkehrs-AG
	F	Foto-AG: siehe Kasten unten
	S	Radlertreff im Süden: fällt bis auf weiteres aus

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE/KONTAKTE

G	19.00 Uhr	Videokonferenz
N		Info unter: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW		Info unter: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
S		Info unter: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
Redaktion		Info: Telefon 069-465906
Frankfurt aktuell		frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
V	19.30 Uhr	Videokonferenz
VS	19.00 Uhr	Videokonferenz
W		Info unter: klaus.konrad@adfc-frankfurt.de

Codierungen

Weiterhin in der Wilhelm-Epstein-Straße 61:

Bis 26. März 2021: freitags, 15.00–17.00 Uhr**1. April 2021:** Gründonnerstag, 16.00–18.00 Uhr**Ab 9. April 2021:** freitags, 16.00–18.00 Uhr

Alle Termine nach vorheriger Anmeldung unter

adfc-frankfurt.de/codiertermine**Dieter Werner, Kosten: 13 Euro (8 Euro für ADFC-Mitglieder).**Weitere Codiertermine unter adfc-hessen.de/codierung

Foto-AG

Die Treffen der Foto-AG finden zurzeit unregelmäßig und auf Zuruf statt, dazu meist als Videokonferenz. Infos: Jörg Hofmann, Tel. 069/53 12 79, joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de

Selbsthilfe-Werkstatt Technik-AG

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

Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt am Main e.V. ist für Sonntag, 13. Juni 2021 um 14 Uhr geplant. Die Einladung dazu findet ihr auf Seite 14 in dieser Ausgabe.

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

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 3/2021: 20. April

BITTE NACHMACHEN



Für Ampelschaltungen kassierten viele Städte im Fahrradklima-Test besonders schlechte Noten. Wie es besser geht, macht Kopenhagen vor. Dieses Schild zeigt Radfahrer:innen an einer stadtauswärts führenden Hauptstraße eine Grüne Welle bei 20 km/h für die Nachmittagstunden an. In der Gegenrichtung – also stadteinwärts – ist die fahrradfreundliche Grüne Welle an den Ampeln von 6.30 bis 12.00 Uhr geschaltet.

Torsten Willner



„Spezi“

Im April virtuell

im September real

Nachdem die erste virtuelle Ausgabe der Gernersheimer Spezialradmesse 2020 laut den Veranstaltern 15.000 Besucher im Internet angelockt hat, startet am 24. und 25. April 2021 unter www.spezialradmesse.de eine Neuauflage. Der angestammte Termin Ende April wird so zur Vorschau auf den Herbst 2021. Am 18. und 19. September will die Internationale Spezialradmesse in Gernersheim ihr 25-jähriges Jubiläum vor Ort nachfeiern. Sollten im September weiterhin Auflagen zur Ansteckungsminimierung zu beachten sein, will die Messeleitung entsprechende Vorkehrungen treffen, um eine sichere Messe zu gewährleisten. Das Branchenforum für spezielle Velos wie Liegeräder, Dreiräder und Cargobikes hat sich seit einem Vierteljahrhundert einen Namen als Marktplatz für Fahrradinnovationen gemacht.

Torsten Willner

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

Frankfurt aktuell im Gespräch mit Torsten Bertram von Hessen Mobil

Torsten Willner



Bei der Verkehrswende setzt Hessen Mobil stark auf Vernetzung

Seit Anfang des Jahres ist Hessen Mobil nicht mehr für die Autobahnen zuständig. Diese Veränderung war Anlass für eine größere Umstrukturierung von Hessens Straßenbaubehörde. Erstmals gibt es eine Abteilung „Mobilität und Radverkehr“, sie wird von Torsten Bertram geleitet. Mit ihm sprachen ADFC-Landesvorstandsmitglied Paul van de Wiel und Frankfurt aktuell-Redakteur Torsten Willner darüber, welche Rolle Hessen Mobil künftig für die Gestaltung der Verkehrswende einnehmen könnte.

Herr Bertram, Hessen Mobil hat sich Anfang des Jahres völlig neu aufgestellt – können Sie uns die wesentlichen Veränderungen und die Gründe dafür erläutern?

Bei Hessen Mobil gab es bisher vier Abteilungen: Betrieb, Verkehr, Planung und Bau. Die beiden letztgenannten wurden zusammengelegt, um Synergien zu erzeugen und die Prozesse zu straffen. Auch Betrieb und Verkehr wurden aus diesem Grund zusammengelegt. Das sind die klassischen Themen. Mit dem Wegfall der Autobahn-Aufgaben wurde auch das Personal reduziert. Neben den klassischen Themenfeldern sollen nun auch Themen zur direkten Umsetzung der Verkehrswende forciert werden. Angefangen von Vernetzung der Verkehrsträger bis hin zum Radverkehr. Die Abteilung Mobilität und Radverkehr kümmert sich um alles, was nicht in das klassische Themenfeld hineinpasst.

Welche Punkte wären das im Einzelnen?

Der Radverkehr ist sicherlich ein großer Bestandteil der Verkehrswende. Aber auch die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger ist für uns ein sehr wichtiges

» Der ADFC ist für Hessen Mobil ein sehr wichtiger Partner. «

Thema, das auch noch fast unbearbeitet ist. Der Regionalverband FrankfurtRheinMain und die ivm (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain, die Red.) setzen gerade Projekte auf, an denen Universitäten, Fachhochschulen und wir selbst beteiligt sind. Hier wird es in der Zukunft ein erhebliches Potenzial geben, die Verkehrswende voranzutreiben. Wenn ich Emissionen durch Verkehr vermeiden will, muss ich die Wegeketten von der Haustür bis zum Zielort komplett betrachten: Ich brauche Radwege bis zum Bahnhof, dort brauche ich Fahrradabstellanlagen oder die Möglichkeit, das Rad mit in die Bahn nehmen zu können. Wenn ich aus der Bahn steige, brauche ich wieder einen sicheren Rad- oder Gehweg. Verschiedene Verkehrsträger nutze ich aber nur, wenn ich den Nutzen klar erkenne: Indem mir mein Smartphone anzeigt, dass das reibungslos und schnell geht. Wenn ich nicht weiß, wo für mich der

Nutzen entsteht, nehme ich aus Gewohnheit eben doch wieder das Auto – und ein riesiges Potenzial geht verloren.

Die Aufgabe ist dann also eine doppelte: Einerseits die Verkehrsinfrastruktur schaffen, andererseits die Informationen dazu digital verfügbar zu machen, damit der Nutzen sichtbar wird?

Die Durchgängigkeit der Information ist ein großer Teil der Vernetzung. Hessen Mobil ist dabei an einigen Teilen dieser Wegekette beteiligt – etwa wenn der Radweg an einer Ortsdurchfahrt entlangführt oder als Bewilligungsbehörde für die Förderung der Infrastruktur am Bahnhof. In der Abteilung Mobilität und Radverkehr arbeiten wir an der Vernetzung sämtlicher Verkehrsträger. Dazu gehört die gesamte Bandbreite, auch Bike- und Carsharing, ÖPNV und die Bahn.

Ein großes Problem bei der Verkehrswende ist ja, dass vieles, was wir dazu brauchen, so lange dauert. Können Sie uns Hoffnung machen, dass sich das in den kommenden Jahren ändert?

Wir sind da an die rechtlichen Rahmenbedingungen gebunden. Beim Baurecht ist zum Beispiel der Naturschutz ein großes Thema, das gilt auch für den Grunderwerb. Auch das Thema Emissionen spielt eine immer größere Rolle. Bei den jetzigen rechtlichen Rahmenbedingungen über Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungen lassen sich Projekte kaum schneller realisieren.

Für den Bau vieler Radwege sind ja die Kommunen zuständig. Wie arbeitet Hessen Mobil mit den Städten und Gemeinden zusammen?

Kurz gesagt: Die Kommunen brauchen uns und wir brauchen die Kommunen. Das ist fast immer ein faires Miteinander. Aber auch die Kommunen haben ihre rechtlichen Rahmenbedingungen zu beachten und wir können im Thema Radverkehr und Nahmobilität nur noch beratend helfen. Abseits der Ortsdurchfahrten haben wir keine Zuständigkeiten mehr.

Der Bund hat ja gerade mit dem Förderprogramm Stadt und Land 43 Millionen Euro an Radverkehrsförderung bereitgestellt. Für die Bewilligung der Anträge sind Sie bei Hessen Mobil zuständig. Haben Sie aktuell schon Anträge auf dem Tisch und wie schnell können Sie die bearbeiten?

Das Prinzip der Verkehrsinfrastrukturförderung ist die Beantragung von Verkehrsanlagen durch die Kommunen. Hessen Mobil steht hier beratend zur Seite und prüft die

Zur Person

Torsten Bertram kam in Essen zur Welt und ist dort aufgewachsen. In Bochum studierte er Bauingenieurwesen und zog 1995 nach Darmstadt, um in einem Ingenieurbüro zu arbeiten. 2008 wechselte Bertram in die Verwaltung, zunächst ins Amt für Straßen- und Verkehrswesen in Frankfurt am Main, ab 2011 zu Hessen Mobil in Wiesbaden. Hier leitete Bertram mehrere Jahre die Abteilung Verkehr, bis der 53-Jährige im Januar 2021 Leiter der neu gegründeten Abteilung Mobilität und Radverkehr wurde. Am Öffentlichen Dienst gefällt Bertram, dass die Arbeit „direkt bei den Leuten ankommt“ und nicht als Entwurf in einer Schublade verschwindet. Das Rad benutzt der im Odenwald lebende Familienvater vor allem in der Freizeit – auch um zum Flugplatz zu radeln, wo er seinem Hobby, der Fliegerei, nachgeht.

entsprechenden Anträge. Wichtig ist dabei die kommunale Baulast, für die wir keine Zuständigkeit haben. D.h. aber auch, dass wir den Kommunen nicht vorschreiben: baut doch mal einen Radweg! Wir können technisch und rechtlich beraten und haben z.B. dazu mit dem Ministerium die Musterlösungen und Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen entwickelt. Hierbei ist das Thema Planung ein zeitlicher Risikofaktor, denn innerstädtische Planungen sind oftmals sehr komplex und benötigen vielfältige Abstimmungen. Deshalb ist Radwegebau – von der Planung bis zur Umsetzung – nichts, was schnell geht. Selbst wenn alle an einem Strang ziehen.

Stichwort Musterlösungen und Qualitätsstandards: Nach der neuesten Ausarbeitung sollen Radnetze künftig stärker an den Bedürfnissen der Nutzer:innen orientiert sein, also zum Beispiel eher eine separierte Führungsform, wenn viele Schulkinder die Verbindung nutzen. Wie stellen Sie fest, welche Wege von wem genutzt werden?

Dies ist in erster Linie eine Aufgabe, die schon auf der Ebene der Gesamtnetzplanung erfolgen muss. Es muss geprüft werden, welche Quellen und Ziele vorhanden sind und wie sich die Menschen im Netz bewegen. Hieraus wird der Bedarf abgeleitet und damit auch gleichzeitig die anzutreffenden Nutzengruppen festgestellt. Im Fall von Schulen erfolgt dies zum Beispiel über die Wohnorte der Schüler:innen und einer daraus abgeleiteten Netzspinne. Auch an dieser Stelle zeigt sich das enge Miteinander mit den Kommunen. Das Land

» Radwegebau ist – von der Planung bis zur Umsetzung – nichts, was schnell geht. Selbst wenn alle an einem Strang ziehen. «

Hessen hat 2019 mit dem Radhauptnetz die großräumigen Achsen für den Alltagsradverkehr definiert und damit gleichzeitig das Rückgrat für die regionalen Netze geschaffen. Diese regionalen Netze liegen in der konzeptionellen Hoheit der Landkreise und Kommunen und werden durch das Land im Rahmen der Nahmobilitätsförderung gefördert. In vielen Regionen liegen bereits Netzkonzepte vor, einige ziehen gerade nach. Die Netzplanung ist die Voraussetzung für das von Bund und Land gleichsam verfolgte Ziel, den Radverkehr zu stärken. Die Netzbetrachtung ermöglicht darüber hinaus einen zielgruppengerechten Ausbaustandard.

Sie haben das Radhauptnetz erwähnt. Wie schätzen Sie die weitere Entwicklung dieses Netzes ein?

Wir rechnen damit, dass der Bedarf an neuer Radwege-Infrastruktur größer sein wird als die vorhandenen Ressourcen. Deshalb nehmen wir aktuell eine Dringlichkeitsbewertung vor, um hier die wichtigsten Maßnahmen umsetzen zu können.

Wann liegt die Dringlichkeitsbewertung vor?

Die Aufstellung der Bewertungsmethodik wird bis Ende des zweiten Quartals abgeschlossen sein, die Bewertung der Radwege erfolgt in Abstimmung mit dem Ministerium im zweiten Halbjahr 2021 und mit der Bekanntgabe erster vorläufiger Ergebnisse ist Ende 2021 zu rechnen.

Beim ADFC gilt Hessen Mobil nicht unbedingt als radaffine Institution. Wie würden Sie gerne mit dem ADFC bei Radverkehrsthemen zusammenarbeiten?

Der ADFC ist für Hessen Mobil ein sehr wichtiger Partner, weil er in der Sache eine sehr hohe Kompetenz hat. Wir arbeiten mit vielen Institutionen zusammen. Da sind natürlich die Kommunen, da sind aber zum Beispiel auch Verbände der Straßenbautechnik, auf deren Fachexpertise wir immer wieder ange-

wiesen sind. So würde ich auch den ADFC einreihen. Sie haben eine ganz klare Kompetenz im Bereich Radverkehrsanlagen. Der ADFC prüft außerdem im Rahmen einer Kooperation mit uns auch die Wegweisung auf den hessischen Radfernwegen, auf solche Kooperationen können wir nicht verzichten.

Kein Interview kommt in diesen Zeiten ohne das Thema Corona aus: Neben der schmerzhaften Absage vieler Veranstaltungen und Touren haben wir als Verband, der mit vielen lokalen Gliederungen sehr in der Fläche aufgestellt ist, festgestellt, dass die Umstellung auf digitale Formate durchaus Vorteile haben kann, weil viel Reiseaufwand entfällt. Auch bei Hessen Mobil gibt es ja eine regionale Struktur mit vielen Außenstellen. Wie verändert die Pandemie die Kommunikation und Zusammenarbeit bei Ihnen?

Ganz subjektiv gesagt: So schrecklich diese Pandemie auch ist, sie bringt tatsächlich Neuerungen. Einige davon lerne ich sehr zu schätzen. Wir sind von Bad Arolsen bis Hepenheim, von Wiesbaden bis Fulda mit Außenstellen vertreten. Jetzt klicke ich nur noch zweimal auf die Maus und habe meinen Kollegen in Bad Arolsen sogar visuell vor mir, ich kann meinen Bildschirm präsentieren und teilen, man kann sehr gezielt und konzentriert Informationen austauschen und sich schnell abstimmen. Wir haben inzwischen auch sehr konstruktive Diskussionen, in denen sich meine Mitarbeiter:innen hocheffektiv austauschen. Das gefällt mir gut. Ich glaube, dass nach der Pandemie die eine oder andere Dienstfahrt nicht mehr notwendig ist. Das trägt natürlich auch dem Umweltgedanken in hohem Maße Rechnung.

Würden Sie auch sagen, das macht Hessen Mobil effizienter?

Das würde ich nicht sagen. Wir sparen Zeit und Reisekilometer, natürlich können wir die gewonnenen Ressourcen zur Qualitätssteigerung nutzen. Allerdings darf man auch die „Verluste“ durch den Wegfall der persönlichen, sozialen Kontakte nicht unterschätzen. Man kann das für eine Weile lang zu 100 Prozent durch Videokonferenzen ersetzen, aber ich hoffe auch, anschließend unseren Kolleg:innen in der Fläche wieder die Hand geben zu können.

Herzlichen Dank für das Gespräch!

Noch Fragen, ...?

Als Radfahrende sind wir häufig mit Verkehrssituationen konfrontiert, die Fragen an unsere Landesstraßenbaubehörde Hessen Mobil aufwerfen. Sie (alle) zu klären, war nicht Ziel unseres Gesprächs mit Torsten Bertram. Wer eine solche Frage an Hessen Mobil richten möchte, ist eingeladen, das selbst zu tun – per E-Mail an info@mobil.hessen.de

Ein Ghostbike für Günter Hense †

Vom dramatischen Unfalltod eines Radfahrers am 9. Dezember in Ginnheim hatten wir bereits in der vorherigen Ausgabe von **Frankfurt aktuell** berichtet. An der Kreuzung Ginnheimer Hohl / Hühelstraße überfuhr ein rechtsabbiegender Lkw den gleichzeitig geradeaus fahrenden Pedelec-Fahrer und fügte ihm tödliche Kopfverletzungen zu. Der Helm, den das Unfallopfer trug, konnte die schweren Folgen nicht verhindern.



Im Gedenken an den bei diesem Unfall getöteten Günter Hense hatte die Initiative *Ghostbikes Frankfurt* zu einer Gedenkfahrt aufgerufen, um am Unfallort ein Ghostbike aufzustellen. Seit gut zwei Jahren bringt *Ghostbikes Frankfurt* diese weißgestrichenen Räder als „Denkmal und Mahnmal“ für getötete Radfahrer:innen an die Unfallorte, „wenn deren Angehörige damit einverstanden sind“, wie Falko Görres, Sprecher der Initiative erläutert. An der Gedenkfahrt nach Ginnheim

beteiligten sich am 12. Februar rund achtzig Radfahrer:innen.

Tragisch erscheint der Unfalltod Günter Henses vor allem, weil der 73-Jährige als Seniorchef des Ginnheimer Fahrradhauses Wagner ein überaus erfahrener und geübter Radfahrer war, der „sich sein Leben lang mit Rädern beschäftigt und Fahrrad gelebt hat“, wie sein Sohn Marc Hense am Unfallort in einer kurzen Ansprache berichtet. Seinen Vater beschreibt er als bescheidenen Menschen,

der nie wollte, dass man „viel Aufhebens um seine Person“ macht. Aber dass Menschen in seinem Andenken zusammenkommen, um etwas Gutes zu tun, hätte ihm sicher gefallen.

Über den Stadtteil Ginnheim hinaus war Günter Hense bei fahrradbegeisterten Frankfurter:innen bekannt und sehr geschätzt. Er hat die Aktivitäten des ADFC regelmäßig gefördert und unterstützt, nicht zuletzt auch als *Frankfurt aktuell*-Anzeigenkunde der ersten Stunde.

Einen Tag vor der Gedenkfahrt verkündete das Verkehrsdezernat der Stadt Frankfurt,

dass die Kreuzung auf Anraten der Unfallkommission mit kurzfristigen Maßnahmen umgestaltet wird. Die ist Anfang März auch geschehen: Die Aufstellfläche vor der Haltelinie am oberen Ende der Ginnheimer Hohl ist von zwei auf fünf Meter vergrößert und rot markiert worden. Ebenso wurde eine rotgefärbte, mit sogenannten Flexipollern geschützte Radspur angelegt, die besser zur Kreuzung hinführt. Dafür sind einige Parkplätze aufgegeben worden. Es sind notwendige und richtige Maßnahmen, die vielen zu Gute kommen werden. Für Günter Hense kommen sie leider zu spät.

Torsten Willner



Die Unfall-Kreuzung während der Umgestaltungsarbeiten. Im Vordergrund die vergrößerte, rot markierte Aufstellfläche.

Torsten Willner (2)

Leser:innen MEINUNG

Frankfurt aktuell 1_21 Toxische Männlichkeit

Lebenslanger Führerschein-entzug

Wenn es um die Ahndung solcher Raserunfälle mit Todesfolge geht, ist es müßig, über langjährige Gefängnisstrafen zu reden. Auch eine lebenslange Freiheits-

strafe würde die Opfer nicht wieder lebendig machen.

Was mich bei der gängigen Rechtsprechung vor allem stört, ist der Umstand, dass den Tätern die Fahrerlaubnis nur befristet entzogen wird. Wer meint, in Innenstädten seine „toxische Männlichkeit“ ausleben zu müssen und mit seiner Raserei Unbeteiligte

tötet, sollte seinen Führerschein lebenslänglich entzogen bekommen. Autofahren ist schließlich kein Grundbedürfnis wie Essen, Trinken, Schlafen etc.

Wenn ein Waffenscheininhaber mit seinem Kleinkalibergewehr aus Jux in der Gegend herum-schießt und dabei (natürlich ohne Vorsatz) Menschen umbringt,

sieht er seinen Waffenschein sein' Lebtage nicht wieder. Und genauso kann auch ein Auto eine Waffe sein.

Vielleicht kann man diese Anregung bei der im Herbst anstehenden Bundestagswahl gegenüber den hiesigen Kandidatinnen und Kandidaten zur Sprache bringen.

Wulfhard Bäumlein, Bad Vilbel

Frankfurt erleidet drei tödliche Raser-Attacken in eineinhalb Jahren

Tatwaffe Auto

Die letzten Opfer, Fußgänger, waren zwei Männer in den besten Jahren, beide Servicemitarbeiter eines Cafés am Sachsenhäuser Mainufer. Der Täter erfasste sie mit seinem Auto bei irrwitzigem Tempo auf dem Fußgängerüberweg, den die beiden nichtsahnend bei grün überquerten. Das Ganze geschah am 13. Februar am helllichten Samstagsnachmittag, nahe dem Ziegelhüttenplatz in Sachsenhausen.

Es war die dritte tödliche Raser-Attacke in relativ kurzer Zeit, nach der Taunusanlage im Herbst 2019 mit einem getöteten Radfahrer und der Oskar-von-Miller-Straße im November 2020 mit einem getöteten Radfahrer und einem getöteten sowie einer schwerverletzten Fußgängerin. Diesmal waren keine Radfahrer:innen die Opfer, aber das war im Grunde reiner Zufall. Wir sprechen bewusst vom „Täter“ und nicht vom „Unfallverursacher“. Es geht nicht um fahrerisches Unvermögen oder Fahrlässigkeit, sondern um ein offenbar absichtliches Handeln in völliger Missachtung der Leben anderer Menschen.

Bertram Giebeler



Sophie Gneisenau-Kempfert, stellvertretende Ortsvorsteherin, hielt am 18. Februar eine kurze Gedenkansprache bei einer Mahnwache am Tatort.

Peter Sauer

Bauliche Lösungsvorschläge müssen auf den Tisch

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt finden wir als ADFC immer richtig, aber wer so drauf ist wie der Täter in Sachsenhausen, der lässt sich in diesem Geisteszustand nicht von Blitzern oder Tempo-30-Schildern beeindrucken. Härtere strafrechtliche Konsequenzen und/oder andere Regeln der Kfz-Zulassungsordnung liegen nicht in der Kompetenz einer Kommune. Wenn aber die Städte ein ernsthaftes Problem mit dem Aggro-Autofahren einer bestimmten Klientele haben, dann muss man über Konsequenzen in der Straßenraumgestaltung nachdenken.

Ein simples Beispiel: wäre der letzte Tatort Oppenheimer-Mörfelder nicht eine Ampelkreuzung, sondern ein Kreisverkehr mit massivem Mitteleinbau, hätte die Raserattacke physikalisch so gar nicht stattfinden können. Außerorts werden Kreuzungen schon länger zwecks Unfallverhütung zu Kreisverkehren umgebaut. In unseren westeuropäischen Nachbarländern Holland, Belgien oder Frankreich ist man mit Tempoblockern (Speedbumps oder holländisch „Drempels“) gar nicht zimperlich. 30 Meter vor jeder Ampel ein Bumper – und der Kick aufs Gaspedal bleibt aus.

Natürlich würden Feuerwehr und ÖPNV davon überhaupt nicht begeistert sein, und auch wir wollen jetzt nicht vorschnell Forderungen stellen. Es müssen aber konkrete Lösungsvorschläge auf den Tisch. Das wäre Frankfurt seinen Fußgänger:innen und Radfahrer*innen schuldig, damit wir nicht alle paar Monate zu einer Mahnwache mit Schweigeminute gehen müssen.

Bertram Giebeler

Wie Digitalisierung Menschenleben retten könnte

Ist von autonom fahrenden Pkw die Rede, wird gerne übersehen, dass die schon heute vorhandene Technik die Verkehrssicherheit sehr wirkungsvoll erhöhen könnte – auch die mutwillig durch Raser in Innenstädten beeinträchtigte. „Semiautonomes Fahren“ könnte man das nennen: Wie mit jedem Navi üblich, erkennt das Auto, wo es sich gerade befindet – die Fahrzeugelektronik sorgt auf Basis der Standortdaten dafür, dass nicht schneller gefahren werden kann, als es hier nun einmal erlaubt ist. Nach diesem Prinzip werden Sharing-E-Scooter in Fußgänger:innen-Zonen bereits gedrosselt. Warum nicht dasselbe bei Kraftfahrzeugen mit viel höherem Gefährdungspotenzial anwenden – gekoppelt mit GPS-Daten, die Tempo-30-Zonen lokalisieren? Volvo tut so etwas zumindest im Hochgeschwindigkeitsbereich.

Zu allererst gehören jene hochmotorisierten Mietwagen, die gerne von Menschen mit Minderwertigkeitsgefühlen zum Posen übers Wochenende gebucht werden, mit einer nicht abschaltbaren, ortsabhängigen Tempoabriegelung ausgestattet. Technisch ist das kein Hexenwerk. Es wäre noch nicht einmal teuer. Die zu bewältigenden Hürden sind vielmehr rechtlicher und politischer Natur (was wiegt schon ein Menschenleben, wenn dafür in automobile Freiheitsrechte eingegriffen werden muss). Es umzusetzen, wäre wirklich einmal eine visionäre Aufgabe für einen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (sic!). Vermutlich hätte so viel Mut in diesem Ressort irgendwann einmal aber nur eine Ministerin.

Torsten Willner

Radverkehr ist überall ein Thema

Ergebnisse und Erkenntnisse aus dem ADFC Fahrradklima-Test 2020

Ganz gleich ob man es auf ganz Deutschland, das Bundesland Hessen oder das Erscheinungsgebiet von *Frankfurt aktuell* bezieht: Noch nie sind so viele Kommunen aufgrund der erreichten Mindestteilnehmendenzahl in die Auswertung des ADFC Fahrradklima-Tests gekommen. Und noch nie haben so viele Radfahrer:innen mitgemacht. Das zeigt, wie wichtig der Radverkehr überall für unsere Mobilität geworden ist.

Sage und schreibe 27 Kommunen in unserem Erscheinungsgebiet sind diesmal dabei – sechs davon zum ersten Mal. Der Hochtaunuskreis bringt sogar sämtliche Kommunen in die Auswertung, eine tolle Mobilisierungsleistung der Aktiven vor Ort!

Die umfassenden Ergebnisse verlangen nach Übersicht, zu der wir mit dieser Seite beitragen wollen. Wer mehr Hintergründe zu einzelnen Kommunen erfahren möchte, wird in der Regel auf der Internet-Seite der betreffenden Gliederung fündig. Und ganz sicher wird uns das Thema auch in der kommenden Ausgabe von *Frankfurt aktuell* noch beschäftigen.

Das Redaktionsteam

Legende

Gesamtwertung 2020 im Vergleich mit 2018

0,00	Note 2020
0,00	Note 2018
 	Starke Verbesserung (um mehr als 0,3 Notenstufen)
 	leichte Verbesserung (um 0,15 bis 0,3 Notenstufen)
 	relative Konstanz (um 0,15 Notenstufen besser oder schlechter)
 	leichte Verschlechterung (um 0,15 bis 0,3 Notenstufen)
 	starke Verschlechterung (um mehr als 0,3 Notenstufen)
 	erstmalig dabei (keine Daten für 2018 verfügbar)

Sehr hohe Beteiligung in den drei kleinsten Kommunen **Glashütten**, **Grävenwiesbach** und **Weilrod**. Top ist Wegweisung in Glashütten, es gibt nur wenig Raddiebstahl. **Radwegoberflächen** in Weilrod und Grävenwiesbach mangelhaft, in Glashütten kaum besser.

Schmitten schafft es erstmals in eine FKT-Auswertung. Positiv: Hier macht **Radfahren Freude**, aber wie in Weilrod erweisen sich mangelnde **Fahrradförderung in letzter Zeit** und der fehlende Winterdienst als Dämpfer.

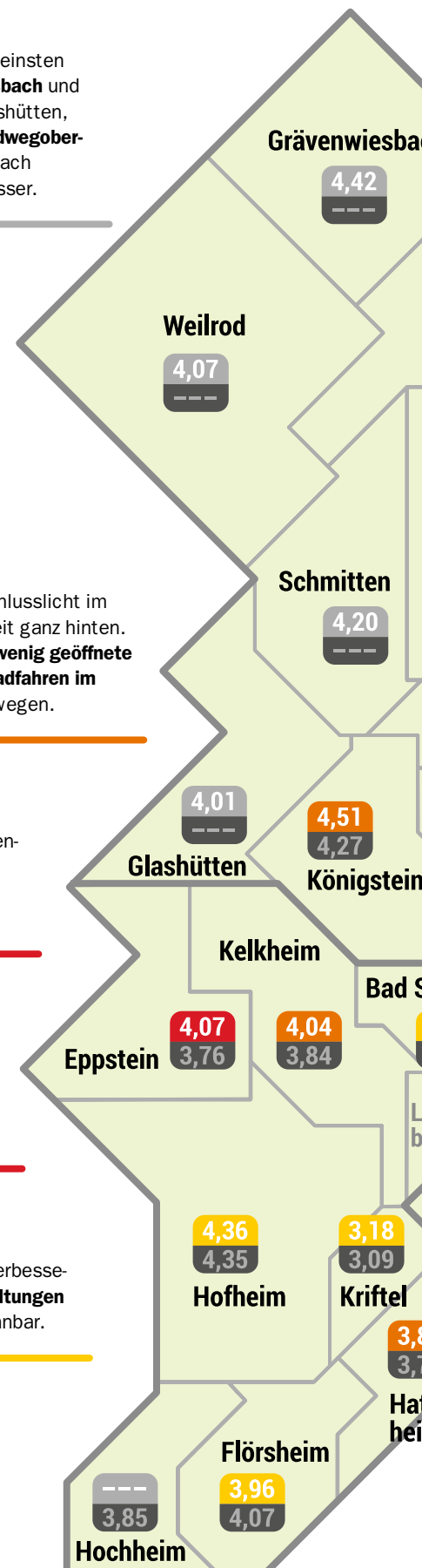
Königstein ist das neue Schlusslicht im Taunus und auch hessenweit ganz hinten. Bemängelt werden viel zu **wenig geöffnete Einbahnstraßen** und das **Radfahren im Mischverkehr** und auf Radwegen.

Kronberg und **Steinbach** bekommen Anerkennung für viele **geöffnete Einbahnstraßen**, aber in beiden Kommunen werden **Fahrraddiebstähle** als großes Problem gesehen.

Großer Bedarf besteht bei der Schaffung von **Radverkehrsanlagen** an Bundes- und Landesstraßen in **Eppstein**. Hier ist vor allem Hessen Mobil gefordert.

Solides Ergebnis für **Oberursel**. Verbesserungspotenzial ist bei **Ampelschaltungen** und **Falschparkerkontrollen** erkennbar.

In **Hofheim** spiegelt sich seit vielen Jahren die **schlechte Passierbarkeit** der Stadt in allen Richtungen in der Platzierung am unteren Ende der Skala wieder.



Im **Usinger Land** schneidet **Wehrheim** mit vielen geöffneten Einbahnstraßen am besten ab. Grundsätzlich umgesteuert werden muss im durchweg schlecht bewerteten Usingen. Neu-Anspach hat noch Potenzial bei den **Ampelschaltungen** und **Werbung fürs Radfahren**.



ADFC
Fahrradklima-Test
2020

Der ruhige Ortskern von **Friedrichsdorf** scheint ein gewisses **Sicherheitsgefühl** zu geben. Trotz **kritischer Führung** an vielen Stellen sind die Radfahrenden hier recht zufrieden.

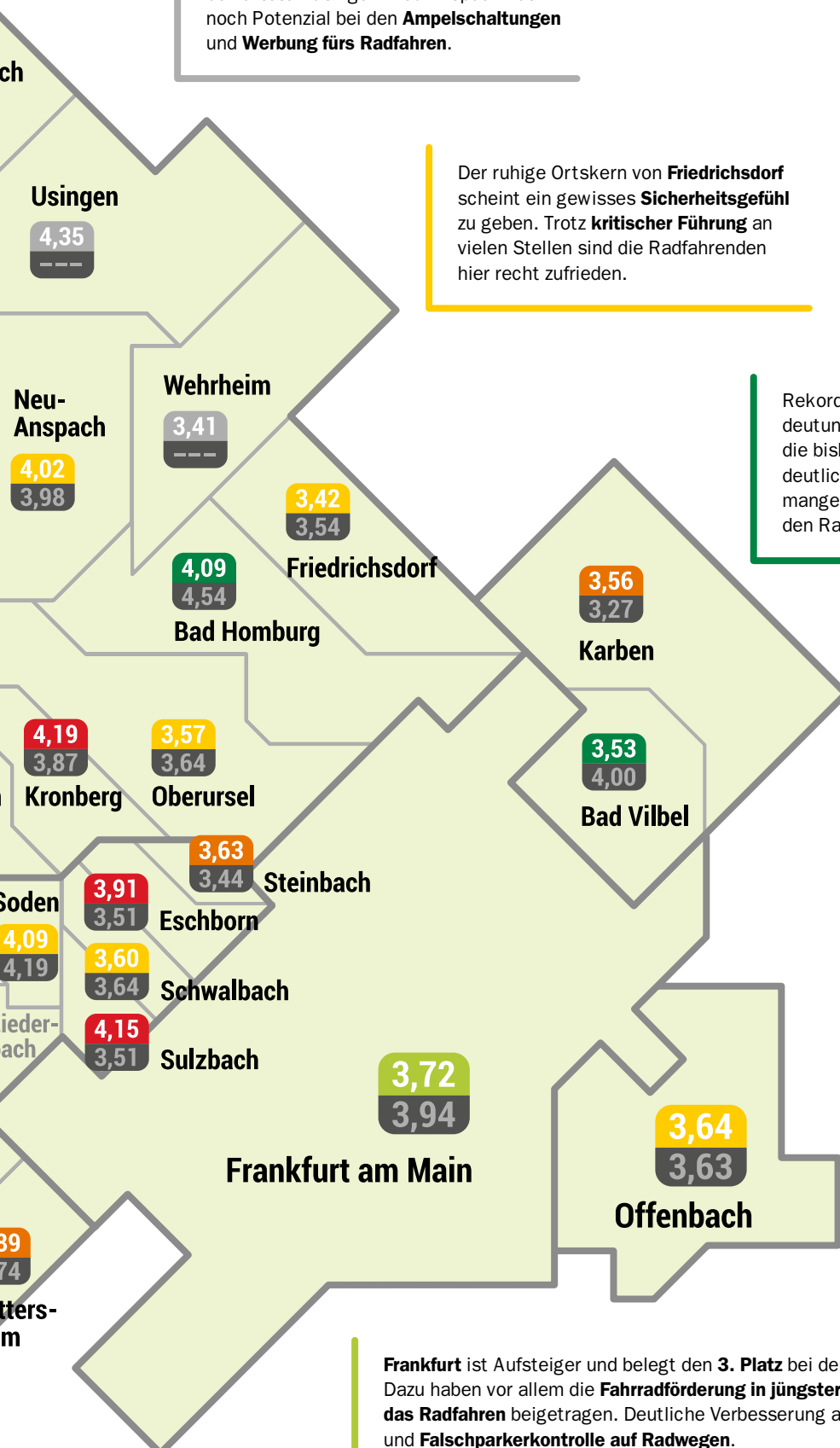
Rekordbeteiligung bestätigt die hohe Bedeutung des Radverkehrs in **Bad Homburg**, die bisherigen Maßnahmen führen zu einer deutlichen Notenverbesserung. Weiter mangelhaft: **Radwegbreite**, das Fahren auf den Radwegen und das **Sicherheitsgefühl**.

Karben fällt hinter **Bad Vilbel** zurück. Positiv hier die Erreichbarkeit des Zentrums, negativ – wie auch in **Bad Vilbel** – die Führung des Radverkehrs an Baustellen.

Bad Vilbel legt im Vergleich mit 2018 trotz weiterhin **mangelnder Sicherheit** der Radelnden im **Mischverkehr** wegen der ausgebauten **Wegweisung** zu.

Der Radverkehr ist in **Offenbach** noch weit von der Gleichberechtigung entfernt. Das zeigt sich bei den **Falschparkern**, bei der **Ampelschaltung** und beim **Fahren im Mischverkehr** mit Kfz. Auch **Fahrraddiebstahl** verhindert ein besseres Fahrradklima.

Frankfurt ist Aufsteiger und belegt den **3. Platz** bei den großen Großstädten. Dazu haben vor allem die **Fahrradförderung in jüngster Zeit** und **Werbung für das Radfahren** beigetragen. Deutliche Verbesserung auch bei **Wegweisung** und **Falschparkerkontrolle auf Radwegen**.



Der ungebändigte Autoverkehr

Umfrage zeigt starken Verbesserungsbedarf in Offenbacher Fahrradstraßen auf

Der Radentscheid Offenbach hat in der ersten Februarhälfte 2021 eine Online-Umfrage zu den Fahrradstraßen gestartet. Die Auswertungen dieser nicht repräsentativen Befragung liegen nun vor und zeigen auf, was die Offenbacher Radfahrer:innen von diesen Straßen halten. Die Antworten kamen größtenteils von Radler:innen, die (fast) täglich auf diesen Fahrradstraßen unterwegs sind und damit auch einen etwas längerfristigen Eindruck haben, also nicht nur eine Momentaufnahme. Jede:r Teilnehmende konnte bis zu drei Fahrradstraßen bewerten.

Die meisten Angaben wurden zur Senefelderstraße gemacht, die schon 2018 als Teststrecke des Projektes eingerichtet und inzwischen reichlich in der Öffentlichkeit diskutiert wurde. Danach folgen die Taunusstraße durchs Nordend, die Geleitsstraße und Bleichstraße in der Innenstadt sowie die Von-Behring-Straße in Bürgel. Bei letzterer wurde die Sicherheit und die Akzeptanz am besten bewertet, bei der weniger oft bewerteten Hospital- und Mittelseestraße in der Innenstadt werden diese Punkte mit Abstand am schlechtesten bewertet.

Generell werden die Sicherheit und die Akzeptanz bei fast allen Straßen schlecht bis sehr schlecht bewertet; nach der Von-Behring-Straße bekommt hier nur noch der relativ verkehrsarme Lämmerspieler Weg am Ostbahnhof recht gute Werte. Dabei zeigt sich überwiegend, dass weder die verkehrsrechtliche Einschränkung für Anliegerverkehr noch der generell auf allen Straßen gebotene Mindestabstand zu den Radfahrern durch den Kraftfahrzeugverkehr eingehalten werden. Auch die Tempo-30-Regel wird oft nicht beachtet und damit verunsichern die Autos die Radfahrer:innen in den Fahrradstraßen Offenbachs.



Jede Menge automobiler Durchgangsverkehr in der Geleitsstraße – einladend sieht anders aus.

Detlev Dieckhöfer (3)

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Umfrage fordern Radentscheid und ADFC Offenbach, geeignete behördliche Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit und Akzeptanz der Fahrradstraßen deutlich zu verbessern. Da die gelegentlichen Kontrollen des Kraftfahrzeugverkehrs keinerlei Wirkung über den jeweiligen Tag hinaus zeigen (in der Senefelderstraße wurden bis zu 80 Prozent Durchgangsverkehr gezählt!), müssten nach Ansicht der Radfahrer:innen Einbahnstraßenregelungen und Diagonalsperren an Kreuzungen in den entsprechenden Straßen den Durchgangsverkehr fernhalten und weitere bauliche Maßnahmen den Autoverkehr bändigen, um den gewünschten Effekt zu erreichen.

Detlev Dieckhöfer

Hintergrund: Offenbacher Fahrradstraßen

Das Förderprojekt „Fahrrad-Straßen-Stadt Offenbach“, das inzwischen unter der Marke „Bike Offenbach“ firmiert, geht auf eine Initiative der städtischen Projektplanung in der SOH und des ADFC zurück, die mit der finanziellen Unterstützung des Bundesumweltministeriums den Radverkehr in Offenbach deutlich voranbringen wollte. Dabei soll der Anteil des Radverkehrs in der Stadt deutlich gesteigert werden. Bürger:innen sollen das Auto besonders für alltägliche, innerstädtische Strecken öfter stehen lassen, um den Verkehr und damit die Umwelt zu entlasten. Bessere Radverbindungen machen es den Radfahrenden einfacher, zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen zu kommen und motivieren, diese umweltfreundliche und gesündere Alternative zu wählen. Die Bedingung der Offenbacher Stadtverwaltung zur Realisierung der Fahrradstraßen war, den Eingriff in den Autoverkehr so minimal wie möglich zu halten. Alle Fahrradstraßen liegen in Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen und wurden meist 2019 oder 2020 fertiggestellt. Im Jahr 2021 werden noch einige Lückenschlüsse und Anschlusswege ergänzt.

Detlev Dieckhöfer



Bleichstraße



Hospitalstraße



Bike Offenbach arbeitet weiter am Netzausbau

Auch 2021 stehen neue Radverbindungen auf dem Arbeitsplan von Bike Offenbach: Ende Januar hat die Stadt diverse Arbeiten vergeben, um den Ausbau des Radwegenetzes in und um Offenbach weiter voranzubringen.

„Während es in dem Förderprojekt 2020 vor allem um das Ausweisen neuer Fahrradstraßen in der Stadt ging, steht nun die Optimierung der sechs Fahrradachsen im Vordergrund“, sagt Planungs- und Verkehrsdezernent Paul-Gerhard Weiß. Ziel sei es, Lücken in der Radverkehrs-Infrastruktur zu schließen und damit auch für Pendler:innen ein attraktives Angebot zu schaffen.

Entlang der Achse 2 ist die Verbesserung der Verbindung nach Neu-Isenburg vorgesehen: Der Waldweg auf Höhe der A3 bis in den Stadtteil Gravenbruch wird gereinigt, asphaltiert und damit gut befahrbar. Die Kooperation mit Hessen Forst umfasst im ersten Abschnitt gut 400 Meter, wovon knapp die Hälfte auf dem Stadtgebiet Neu-Isenburg liegt. Auch die Achse 1 führt in die Nachbargemeinde: Um die Schumannstraße mit der Sprendlinger Landstraße zu verbinden, entsteht auf gut hundert Metern ein beleuchteter Weg.

Bessere Anbindung für neues Polizeipräsidium

Um die Achse 3 durch das Hainbachtal zu optimieren, wird bereits seit Februar der Weg beim Mammutbaum, auf Höhe des Kleingartenvereins Süd, verbreit-

tert. Hierfür wurde der komplette Weg entlang der Kleingärten gesperrt und eine Umleitung für den Radverkehr eingerichtet. Damit verbessert das Projekt auch die Anbindung des neuen Polizeipräsidiums (Spessarttring) an das Radverkehrsnetz.

Entlang der Achse 6, die perspektivisch vom Mainufer über Bieber-Nord bis nach Obertshausen führt, tut sich ebenfalls etwas: In der Maybachstraße entsteht eine Querungshilfe für Radfahrende in Richtung Leonhard-Eißner-Park, zudem werden Bereiche der Gehwege im Verlauf der Fahrradstraßenrouten in der Bieberer Straße am Mathildenplatz sowie bei der Abzweigung in den Lämmerspieler Weg abgesenkt. Weiterhin ist im Laufe des ersten Halbjahres 2021 vorgesehen, die Achsen 1 und 2 im Bereich Gutenbergstraße / Starkenburgring beim Fahrradladen „Artefakt“ und beim „Ladencafé“ zu verbinden und die Zufahrt vom Dreieichpark in die Geleitsstraße (Achse 4) zu vereinfachen: Hier werden Litfaßsäule und Glascontainer verlegt sowie der Gehweg befestigt. Die Planer rechnen damit, dass die Arbeiten für alle Maßnahmen bis Mai / Juni 2021 abgeschlossen sind.

Nicole Unruh

Radverkehrsbüro, Fahrradstaffel und Ausbau der Radwege

So sollte es nach der Kommunalwahl weitergehen – die Forderungen des ADFC Offenbach an die Politik.

Zur weiteren Verbesserung der gesamten Verkehrssituation, des Lebensgefühls und der Luftwerte in Offenbach sollen möglichst viele Bürger:innen durch eine optimale Infrastruktur und damit maximale Sicherheit motiviert werden, mehr Wege mit dem Rad statt mit Kraftfahrzeugen zurückzulegen. Das gilt insbesondere auch für Pendler:innen, auch im überörtlichen Verkehr. Daher sind folgende Maßnahmen aus der Sicht des ADFC Offenbach dringend erforderlich:

1. Schnellstmögliche Einrichtung eines städtischen Radverkehrsbüros zur qualifizierten Koordination aller Radverkehrs-Aktivitäten und als Kontaktstelle für die Öffentlichkeit. Als Stabsstelle und mit den notwendigen Kompetenzen versehen.
2. Umsetzung der fehlenden Maßnahmen aus dem alten Radverkehrskonzept von 2007, wie z.B. Radverkehrsanlagen auf der Wald- und der Sprendlinger Landstraße und die Entwicklung eines neuen Konzeptes unter Berücksichtigung der neuen Standards für Qualitätsradwege.
3. Umgehende Beseitigung aller Gefahrenstellen für Radfahrende, insbesondere an großen Kreuzungen und Unfallschwerpunkten.
4. Einrichtung einer Fahrradstaffel der Stadtpolizei beim Ordnungsamt, die ständig und ganztägig im Einsatz ist.
5. Das Ergebnis des Radentscheides anerkennen und die Forderungen umsetzen.
6. Nach Vollendung des Fahrradstraßen-Projektes von „Bike-Offenbach“ weitere Förder-Projektanträge zur Verbesserung des Radverkehrs unterstützen.
7. Radwege, Abstellanlagen und sonstige Fahrrad-Infrastruktur werden regelmäßig gereinigt, ausgebaut, verbessert und saniert, ein angemessenes Budget wird eingeplant.
8. Bestmögliche Umsetzung des geplanten südmainischen Radschnellweges durch Offenbach.

Henning Kühl



Fahrradstadt Bad Vilbel?



Frankfurter Straße stadtauswärts,
Einmündung Goethestraße



Fehlende Rad-Piktogramme:
Einbahnstraße Gronauer Weg



Auch die Alte Straße ist für Radelnde in beiden Richtungen
befahrbar

Jochen Waiblinger (4)

Mitte Januar dieses Jahres riefen sich viele Aktive des ADFC Bad Vilbel erstaunt die Augen: Die lokale CDU, maßgebliche Regierungspartei der Stadt, bekundete im Rahmen der beabsichtigten Fortschreibung ihres Mobilitätskonzepts ihren Willen, Bad Vilbel zur Fahrradstadt umzugestalten.

Gehen wir doch mal in uns und ein paar Jahre zurück. Am 6. Februar 2018 beschloss die Versammlung der Stadtverordneten Bad Vilbels erstmals ein Radverkehrskonzept. Dieses Konzept umfasst neben einigen guten ersten Ansätzen auch sehr viele Punkte, die das Ergebnis einer Aufnahme des bereits Bestehenden sind. An mancher Stelle auch hätte mehr perspektivischer Gestaltungswille erkennbar sein können.

Es folgten in den zurückliegenden drei Jahren viele Hinweise vonseiten des ADFC Bad Vilbel sowie Gespräche und Aktionen seiner Mitglieder mit Vertretern der Stadt, um die Bedingungen für Fahrradmobilität zu verbessern. An dieser Stelle sei ausdrücklich angemerkt, dass es mit dem Verkehrsdezernenten Sebastian Wysocki und dem Leiter der Straßenverkehrsbehörde Timo Jehner in der Stadtverwaltung

zwei kompetente Ansprechpartner an wichtiger Stelle gibt, die einem konstruktiven Dialog mit dem ADFC gegenüber durchaus positiv eingestellt sind.

Viele unserer konkreten Vorschläge bedurften allerdings einer längeren Reifephase. Dennoch wurde in den zurückliegenden drei Jahren vieles auf den Weg gebracht oder umgesetzt, zum Beispiel die farbliche Hervorhebung von Fahrradwegen oder -furten oder die Öffnung einzelner Einbahnstraßen für das Radfahren entgegen der für Kraftfahrzeuge vorgeschriebenen Fahrtrichtung. Aber auch ursprünglich als Unmöglichkeiten behauptete Erleichterungen für den Radverkehr gehören zu den Fortschritten. Genannt seien hier etwa die Aufstockung des Geländers einer Brücke über die Nidda in Dortelweil und die damit einhergehende Beseitigung des Verkehrszeichens 1012-32 („Radfahrer absteigen“) sowie die Entfernung einer vormals als unbedingt notwendig bezeichneten Umlaufsperre vor dem Zebrastreifen an der Rathausbrücke in der Innenstadt. Nicht zuletzt geschah im Vorfeld des 2020 geplanten und mittlerweile auf 2025 verschobenen Hessentags in Bad Vilbel so einiges Weitere. So wurden zum Beispiel Passagen des Rad-/Fuß-

Anspruchsvoll

wegs beidseits der Nidda zwischen der Bad Vilbeler Kernstadt und dem Ortsteil Dortelweil asphaltiert und im gesamten Stadtgebiet zusätzliche Wegweiser für den Radverkehr montiert.

Bei einigen Projekten allerdings könnte die Kommunikation zwischen der Stadt und den Fachleuten des Radverkehrs ausgeprägter sein. Auch dazu ein Beispiel: Der ADFC begrüßt die Öffnung der Einbahnstraßen entgegen der für Kfz vorgeschriebenen Fahrtrichtung als hilfreich und wichtig. Gleichwohl wäre es in einigen Fällen nicht nur wünschenswert, sondern auch erforderlich, diese Maßnahme zugleich auch für den Kfz-Verkehr zweifelsfrei sichtbar zu machen.

Der gängige und vorgeschriebene Hinweis in Form des kleinen Zusatzschilds 1022-10 („Radfahrer frei“) wird oftmals übersehen – nicht zuletzt, weil er häufig so angebracht ist, dass er lediglich von der der Fahrtrichtung gegenüberliegenden Seite aus erkennbar ist. Hier ist die Aufbringung weißer Fahrradpiktogramme auf

der aus Sicht des Kfz-Verkehrs rechten (zuweilen durch parkende Autos verengten) Straßenseite ein absolut notwendiges Mittel, um auf etwaigen radelnden Gegenverkehr aufmerksam zu machen. (Die beiden Fotos sprechen für sich.) Auch machen solche Piktogramme deutlich, dass die Fahrt in entgegengesetzter Richtung für Radelnde hier erlaubt ist – im Gegensatz zu häufig lautstark geäußerten Meinungen Autofahrender. Bei der Aufbringung der Piktogramme mag die Verkehrsbehörde auf die Mitar-



Niddabrücke in Dortelweil:
Das erhöhte Gelände schafft
mehr Sicherheit



Das „Drängelgitter“ auf dem Nidda-Uferweg an der Querung der Rathausbrücke – jetzt Vergangenheit

Dr. Ute Gräber-Seißinger

aber machbar!

beit des städtischen Fachdiensts Infrastruktur, Kanal und Straße angewiesen sein. Wenn jedoch der Verkehrsdezernent eine gewisse Dringlichkeit äußert, hat dies bestimmt eine beschleunigende Wirkung.

Auch bei größeren Projekten wäre es sicherlich hilfreich, zusätzliches Fachwissen in Sachen Alltagsradverkehr einzuholen. So hätten sich vermutlich einige sicherheitsrelevante Probleme auf dem schönen, neu angelegten Rad-/Fußweg am linksseitigen Nidda-Ufer im Bereich der Kernstadt im Vorfeld klären und vermeiden lassen. Wie diese Probleme in Gesprächen mit der Stadt nun nachträglich einer Lösung zugeführt werden können, wird in einer der nächsten Ausgaben von *Frankfurt aktuell* Thema sein.

Nun fordert auch die CDU einen Radschnellweg nach Frankfurt. Gut so, entspricht dies doch einer Forderung, die der ADFC Bad Vilbel wiederholt geäußert hat – zum Beispiel im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung zur Vorstellung und Bewerbung des Rad-

schnellwegs Wetterau-Frankfurt (FRM 6), die er gemeinsam mit dem ADFC Frankfurt und dem ADFC Hessen im Herbst 2019 in Bad Vilbel durchgeführt hat. Bei dieser Veranstaltung vertreten waren Abgesandte von Hessen Mobil, des Regionalverbands, der Bahn und der anliegenden Gemeinden (Bad Vilbel leider nicht eingeschlossen). Die Machbarkeitsstudie, die einer Entscheidung über den Bau dieses Radschnellwegs vorauszugehen hat, soll noch im ersten Quartal 2021 in Auftrag gegeben werden.

Dabei ist es notwendig, dass sich die jeweiligen politischen Entscheidungsträger:innen der „Anrainerstädte“ des FRM6 die Radfahrkompetenz der lokalen Sektionen des ADFC in die Planungsboote holen. Dies gilt auch für Bad Vilbel. Denn sonst steht zu befürchten, dass bei der Planung von Fahrradstadt und Radschnellweg die Belange des motorisierten (Individual-)Verkehrs über Gebühr und Probleme des alltäglichen Fahrradverkehrs zu wenig berücksichtigt werden.

Jochen Waiblinger

Hier beweg' ich was!



Ein Aufruf in eigener Sache

Vielfältige Möglichkeiten zum Mitmachen

Immer mehr Menschen steigen aufs Fahrrad – ein Trend, über den wir uns freuen und der sich sicherlich nicht mehr umkehren lässt. Diese Meinung teilen wir unter anderem mit Gerd Riegelhuth, dem altersbedingt scheidenden Präsidenten der Landesbehörde Hessen Mobil. In einem am 15. Februar 2021 in der *Frankfurter Neuen Presse* erschienenen Interview zeigt Riegelhuth sich überzeugt davon, dass in der Mobilität der Menschen nichts mehr so sein wird wie vor der Corona-Pandemie. Wenn man dem Ganzen etwas Positives abgewinnen könne, sagt er, dann sei es die Erfahrung, wie sich Verkehr verlagern kann oder nicht mehr stattfindet. Die Nachfrage nach dem Verkehrsmittel Fahrrad sei da, „... und wir müssen jetzt möglichst schnell die notwendige Infrastruktur schaffen“.

Dem ADFC Bad Vilbel beschert der Trend steigende Mitgliederzahlen. Wir steuern auf die Marke von 400 Mitgliedern zu und gehören damit sicherlich zu den großen Vereinen in Bad Vilbel.

Unser Verein kann seine Aufgabe und damit auch die Erwartungen seiner Mitglieder nur dann erfüllen, wenn sich Menschen auch ehrenamtlich engagieren – und hier brauchen wir Ihre / Eure Unterstützung. Bei der kommenden Mitgliederversammlung stehen Neuwahlen an. Nicht alle jetzigen Vorstandsmitglieder und verantwortlichen Aktiven können ihre Aufgaben weiterführen. Deshalb sind wir auf der Suche nach Nachfolgekandidat:innen – zunächst einmal nach einer Person, die fortan als Mitglied des Vorstands die Kasse verwalten wird, sowie einer solchen, die die Leitung unseres Codierteams übernehmen möchte. Wer hat Lust, für eine dieser Positionen – oder selbstredend auch für ein anderes der satzungsmäßigen Wahlämter – zu kandidieren?

Ob Wahlamt oder nicht – unabhängig davon bieten wir für alle Interessierten vielfältige Möglichkeiten zum Mitmachen in allen Bereichen unserer Aktivitäten. Erfahrene Aktive stehen zur Seite. Die Arbeit in einer Gemeinschaft Gleichgesinnter macht viel Spaß. Beispielsweise könnten wir gut jemanden gebrauchen, der uns in unseren IT-Anwendungen unterstützt oder unsere Presse- und Öffentlichkeitsarbeit verstärkt. Den zeitlichen Umfang, mit dem er/sie sich einbringen möchte, bestimmt jeder und jede selbst!

Ein Anruf bei uns oder der Besuch einer unserer Veranstaltungen kann nützlich sein, um nähere Einblicke in unsere Arbeit zu gewinnen. Wir freuen uns über neue Kontakte in diesem Sinne!

Ute Gräber-Seißinger für den Vorstand

Andreas Gilbert ist der neue Beauftragte für Nahmobilität in Eschborn



Helge Wagner

Zur Person

Andreas Gilbert (30) wohnt seit vielen Jahren in Niederhöchststadt und ist verlobt. Er hat einen Masterabschluss im Studiengang Infrastrukturmanagement und war vier Jahre wissenschaftlicher Mitarbeiter am Research Lab for Urban Transport an der Frankfurt University of Applied Sciences.

Seine Hobbies sind – natürlich – Radfahren, Basketball, Fitnesssport. Am liebsten geht er durch die Felder und Wiesen zwischen Eschborn und Niederhöchststadt spazieren und kann am Westerbach so richtig relaxen.

Das Interview führte Helge Wagner

» Eine meiner Aufgaben wird es sein, die vielen verschiedenen Akteure zusammenzubringen. «

» Für Pendler müssen wir das Radfahren noch attraktiver machen! «

Lange hat's gedauert. Manchmal schien die Umsetzung der Forderung, in Eschborn wieder eine Fahrradbeauftragte:n oder einen Mobilitätsberater:in zu beschäftigen, auf den Sankt-Nimmerleins-Tag nach der verkehrspolitischen Apokalypse verschoben zu sein. Doch Beharrlichkeit und dauerhaftes Bohren führten schließlich zum Erfolg: Kurz nach dem Jahreswechsel präsentierte die Stadt Eschborn Andreas Gilbert als Beauftragten für Nahmobilität. Welche Vorstellungen er mit seinem Job verbindet und welche verkehrspolitischen Perspektiven er für die Stadt sieht, in der er nicht nur arbeitet, sondern auch lebt, hat uns Andreas Gilbert in einem Interview für *Frankfurt aktuell* mitgeteilt.

Herr Gilbert, wie viele Fahrräder stehen bei Ihnen in der Garage oder Keller? Wer fährt alles Rad in Ihrer Familie?

Ich selbst habe zwei Fahrräder, ein Rennrad und ein Crossrad. Mit dem Rennrad geht es gerne auf Touren durch den Taunus. Mit dem Crossrad pendle ich auf die Arbeit oder fahre mit meiner Verlobten nach Friedberg zu den Schwiegereltern. Meine Eltern haben beide Pedelecs.

Wie zufrieden sind Sie in Ihrem Wohnort mit dem Zustand der Situation fürs Radfahren? Wo klemmt es verkehrspolitisch fürs Rad in Ihrer Stadt?

Insgesamt bin ich zufrieden. Den Ausbau der Kreisverkehre und der Schutzstreifen entlang der Hauptstraße sehe ich sehr positiv. Es gibt aber an einigen Stellen noch Verbesserungsbedarf beim Thema Abstellanlagen und den Anknüpfungspunkten zu den Nachbarkommunen. Beim Ausbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr müssen Kompromisse eingegangen werden, denn der verfügbare Straßenraum ist nun mal begrenzt. Hier wünsche ich mir mehr Mut der Politik zum Ausprobieren von neuen Konzepten. Wichtig dabei ist, die Bürgerinnen und Bürger mitzunehmen. Dabei sollten nicht nur Verbote oder Beschränkungen, sondern weitere Anreize für das Radfahren geschaffen werden.

Wo wollen Sie ansetzen, in Ihrer Stadt die verkehrstechnische Infrastruktur zu verbessern? Wo sind Knackpunkte zur Vernetzung einer integrierten Nahmobilität?

Zunächst geht es darum, bekannte Problemstellen mit einfachen Maßnahmen schnell zu beheben. Dazu gehören bessere oder zusätzliche Abstellanlagen, Fahrrad-Service-Stationen oder Rotmarkierungen an neuralgischen Stellen. Ein Knackpunkt der Verkehrsplanung sind die oftmals vielen verschiedenen Akteure. Dadurch benötigt Planung und Umsetzung oftmals viel Zeit. Einer meiner Aufgaben wird es sein, diese Akteure zusammenzubringen und Projekte zu koordinieren.

Wie stellen Sie sich eine zukünftige Nahmobilität in Eschborn und in der Region vor? Welche Bedeutung hat dabei das Rad?

Das Rad wird in Zukunft weiter Rückenwind haben und wird daher weiter im Fokus stehen. Besonders für die Abwicklung der Pendlerströme in Eschborn müssen wir das Radfahren noch attraktiver machen. Radschnellwege sind hier das Schlagwort. Radfahren muss auch zu den Hauptverkehrszeiten in der Stadt angenehm und sicher sein.

Auch in Schwalbach geht's voran!

Überraschend informierte die Stadt Schwalbach kurz vor dem Jahreswechsel die Öffentlichkeit über die Einstellung von Daniela Wolf als neuer Mobilitätsberaterin. Auch sie haben wir gefragt, wie sie die Entwicklung des Radverkehrs und der Nahmobilität in Schwalbach einschätzt. Das vollständige Interview wird in der kommenden Ausgabe von *Frankfurt aktuell* (3_2021) erscheinen.

Wo sehen Sie die Möglichkeit, die Einwohner:innen mit Kampagnen auf die Reise zur Verkehrswende mitzunehmen? Welche Ideen haben Sie dazu?

Fahrradaktionstag, Stadtradeln und das Radrennen am 1. Mai sind in Normalzeiten bereits fester Bestandteil in Eschborn und werden auch immer sehr gut angenommen. Diese gilt es, nach Corona, zunächst wieder aufleben zu lassen. Förderanreize oder kostenlose Sicherheitschecks kann ich mir gut als Ergänzung vorstellen.

Mit welchen Aktivitäten kann man Kindern und Jugendlichen das Rad als alternatives Verkehrsmittel nahebringen?

Die AG fahrRad ist eine Kooperation verschiedener Eschborner Einrichtungen. Kinder und Jugendliche erhalten hier die Möglichkeit, Fahrräder zu reparieren und es wird ihnen der Spaß an körperlicher Bewegung und am Radfahren vermittelt. Das ist ein sehr wichtiger Baustein. Ansonsten geht es auch darum, die Eltern mitzuneh-

men, denn die bestimmen oftmals über die Mobilität ihrer Kinder und leben diese auch vor.

Der örtliche ADFC hat Ihnen zu Beginn Ihrer Tätigkeit seine Unterstützung angeboten. Wie beabsichtigen Sie, die Expertise des ADFC vor Ort bei Ihrer Arbeit einzubinden?

Das Angebot nehme ich gerne an. In der Vergangenheit gab es eine AG Radverkehr, wo der ADFC auch immer mit dabei war. Diese möchte ich wieder regelmäßig stattfinden lassen und das Know-how des ADFC nutzen.

Was halten Sie von der Einrichtung von Fahrradstreifen/Schutzstreifen, insbesondere zur besseren Erschließung der Gewerbegebiete?

Die Erschließung der Gewerbegebiete in Eschborn ist ein wichtiges Thema. Wir werden prüfen, wie wir dort die innerstädtische Infrastruktur für den Radverkehr aufwerten können.

» Ich wünsche mir mehr Mut der Politik zum Ausprobieren von neuen Konzepten. Wichtig dabei ist, die Bürgerinnen und Bürger mitzunehmen. «

Auf Kreisebene haben sich Verwaltungsspitzen und Parteienvertreter auf ein Radverkehrskonzept für den MTK geeinigt. Bei der Umsetzung sind selbstverständlich auch die Kommunen gefordert. Als ADFC begrüßen wir das Konzept, nur: Es bewegt sich nichts. Wo würden Sie sich einklinken wollen?

Ich stehe bereits in Kontakt mit der Nahmobilitätsbeauftragten des MTK. Hier wird in Zukunft ein regelmäßiger Austausch stattfinden, um die Umsetzung voranzubringen.

Wir bedanken und für das Interview und wünschen Ihnen viel Erfolg!



www.blauer-engel.de/uz195

Die *grüne* Druckerei
macht jetzt auch *blau**

BRONZE-GEWINNER UMWELTORIENTIERTES

UNTERNEHMEN DES JAHRES

*ab sofort mit dem blauen Engel



ZARBOCK

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

**Druck & Medien
AWARDS
2020
BRONZE**

Umweltorientiertes
Unternehmen des Jahres

Womit ist nach der Wahl zu rechnen?

Die Stimmen sind ausgezählt, die Mandate verteilt. Welche Politik folgt nun daraus? Bereits im Vorfeld der Kommunalwahl hat sich der ADfC Hofheim/Eppstein/Kriftel nach den Positionen der Parteien erkundigt, um transparent zu machen, wie sich das Wahlergebnis voraussichtlich auf die Entwicklung des Radverkehrs in den drei Kommunen

auswirkt. Die Übersicht kann auch dazu dienen, die Parteien zu gegebener Zeit an ihre Aussagen vor der Wahl zu erinnern. Die teilweise sehr umfangreichen vollständigen Antworten finden sich im Internet unter adfc-hessen.de/ = 7Jor. Wir danken allen Parteien, dass sie sich die Zeit für die Beantwortung der Fragen genommen haben. *Holger Küst*

Hofheim

Fast alle Parteien sprechen sich für eine Realisierung einer Brücke über die Bahnlinie und die Landesstraße 3011 zwischen Hofheim-Süd/Marxheim und der Hofheimer Kernstadt aus. Nur die LINKE möchte erst einmal die Resultate der Machbarkeitsstudie abwarten. Für die GRÜNEN ist die Brücke eine zentrale Maßnahme.

Die LINKE sieht primär einen Bedarf für innerörtliche Rad-Verbindungen, auch sinnvolle Verbindungen der Ortsteile sollen realisiert werden. Sie befürwortet Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen. Die Wartung und Optimierung des bestehenden Netzes innerorts und außerorts befürworten die BfH, CDU, FWG, Die GRÜNEN und WfM. Die SPD möchte Radwege an den Hauptverkehrsstraßen. Die FDP hält sich mit den Forderungen an das MTK-Radverkehrskonzept und möchte auch Fußverkehr und öffentlichen Nahverkehr On Demand fördern. Wie die GRÜNEN wollen auch WfM die Bürger:innen zu mehr Fahrradnutzung motivieren. Die CDU will durch eine festgelegte Personalstelle im Rathaus die Zusammenarbeit zwischen Stadtplanung und Verkehrswesen fördern.

Als Priorität im MTK-Radverkehrskonzept sieht die CDU die Verbindungen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung. Die LINKE nennt die Verbindung zwischen Lorsbach und Hofheim. Die Freien Wähler wollen die Maßnahmen nach dem Sicherheitsaspekt gewichtet sehen, sie SPD nach den Hauptverbindungen. Die Bürger für Hofheim sehen die Priorisierung nach Kostengesichtspunkten, die FDP favorisiert die Wichtigkeit nach der Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung in dieser Angelegenheit. Wir in Marxheim sieht primär Radverkehrsanlagen in der Rheingaustraße und die Erfordernis eines Radverkehrskonzepts für Hofheim. Die GRÜNEN wollen alle Maßnahmen zur Schaffung eines sinnvollen Netzes umsetzen. Den geplanten Radschnellweg zwischen Frankfurt und Wiesbaden halten alle Parteien außer die LINKE für eine gute Ergänzung der Infrastruktur.

Als feste Mindestsummen pro Einwohner und Jahr für den Radverkehr befürworten Die GRÜNEN einen Betrag von 25 Euro, die BfH 20 Euro und WfM 15 Euro. CDU, FDP, FWG und LINKE halten diese Bindung nicht für sinnvoll. Die SPD findet die exakte Zuordnung von Aufwendungen schwierig.

Eppstein

Alle Parteien halten die Verbindung zwischen Eppstein und Bremthal für vordringlich. Weitere Schwerpunkte der kommenden Legislaturperiode sind andere innerörtliche Verbindungen (CDU), sonstige Verbesserungen der Infrastruktur wie Fahrrad-Parker (Die GRÜNEN), Förderung von Miteinander und Sicherheit (FWG), Radverkehrsnetz, Abstellanlagen und dass mehr Personen das Fahrrad im Alltag nutzen (SPD) und andere überörtliche Verbindungen und Fahrrad-Parker (FDP).

Die Ausstattung aller Eppsteiner Bahnhöfe mit einer bedarfsgerechten Anzahl an Fahrradboxen halten alle Parteien für sinnvoll. Die Haushaltslage mache die Beschaffung jedoch problematisch (CDU) oder nur in Etappen finanzierbar (FDP).

Viele Radler:innen sehen sich durch unzureichende Seitenabstände beim Überholen durch Kfz bedrängt. Besonders kritisch ist dies in Engbereichen wie der Burgstraße. Fast alle Parteien appellieren hier an die gegenseitige Rücksichtnahme, die GRÜNEN und die Freien Wähler befürworten zusätzliche Geschwindigkeitsreduktionen, die FDP plädiert für mehr Öffentlichkeitsarbeit, um Kfz-Lenker:innen zu sensibilisieren. Beim Thema Radweg-Parken durch Kfz halten alle Parteien eine Sanktionierung der Falschparker für notwendig. Die SPD hält zusätzliche bauliche Maßnahmen für sinnvoll.

Die Einrichtung eines Systems von Mountain-Bike Parcours (MTB-Park) in den Wäldern um Eppstein, vor zehn Jahren von der CDU angeregt, ist bisher leider im Sande verlaufen. Die Entwicklung zeigt jedoch, dass großer Bedarf besteht. Auf ADfC-Nachfrage halten alle Parteien einen neuen Anlauf für sinnvoll, wobei jedoch der Interessenkonflikt aller Beteiligten sowie Natur- und Umweltschutz berücksichtigt werden müssen (CDU, Die GRÜNEN, SPD).

Die diskutierte Stellplatzsatzung für Neubauten berücksichtigt bislang das Fahrrad unzureichend. Die CDU hält die Aufnahme Fahrrad-bezogener Aspekte für denkbar, die GRÜNEN und die FWG halten sie für sinnvoll, die FDP und SPD halten sie für erforderlich.

Feste Haushaltsbeträge pro Einwohner und Jahr für den Radverkehr hält nur die FWG – in Höhe von fünf Euro – für sinnvoll. Die anderen befürworten die Förderung von konkreten Einzelprojekten.

Kriftel

Alle Parteien sehen in der nächsten Legislaturperiode den Ausbau des Radverkehrsnetzes als vordringlich. FDP, SPD und CDU wollen einen Ausbau der Verbindung entlang des Schwarzbachs zwischen der Wiesbadener Straße und dem Schmelzweg. Die FDP möchte zusätzlich eine Querung für Rad- und Fußverkehr über die Landesstraße 3011 an der Gutenbergstraße. Die GRÜNEN befürworten auch ausleihbare Lastenräder.

Der Hattersheimer Weg entlang des Schwarzbachs stellt für viele Nutzergruppen eine Hauptverbindung in Kriftel dar. Breite und Wegoberfläche genügen nicht den Anforderungen an die starke Nutzung. FDP, GRÜNE und SPD halten einen Ausbau für erforderlich, die CDU hält ihn für nicht finanzierbar. Die GRÜNEN und die FDP halten auch die Schaffung einer alltagstauglichen Wegoberfläche für notwendig.

Das landwirtschaftlich intensiv genutzte Hochfeld ist für Radler:innen derzeit die einzige weiße Fläche im Main-Taunus-Kreis: aus Kriftel darf man in diesen Bereich nicht einfahren. Dennoch liegen hier wichtige überörtliche Verbindungen in die Nachbarkommunen, die sonst nur sehr umwegig oder mit starkem Kfz-Verkehr zu erreichen sind. Die SPD hält hier ein friedliches Miteinander für möglich, während CDU und FDP einer Nutzung des Hochfelds für Radler:innen ablehnend gegenüber stehen. Die GRÜNEN wollen abwarten, welche Änderungen sich aus dem geplanten Radschnellweg ergeben.

Von überholenden Kfz bedrängt fühlen sich viele Radler:innen in der Kirchstraße oder der Wiesbadener Straße. Die Parteien erhoffen sich für die Wiesbadener Straße eine Entschärfung der Situation durch die Umwandlung in eine Fahrradstraße (FDP) oder ein Überdenken der Parkstände (SPD). Die CDU und die GRÜNEN sehen keine Handlungsmöglichkeit. Für die Kirchstraße sieht keine Partei eine Lösung, die CDU regt das Umfahren an.

Den geplanten Radschnellweg zwischen Frankfurt und Wiesbaden halten die GRÜNEN und die SPD für sinnvoll, die CDU sieht darin ein gutes Angebot. Für die FDP ist die Bewertung unklar. Feste Haushaltsbeträge pro Einwohner und Jahr für den Radverkehr streben die Parteien nicht an und bevorzugen die Finanzierung von Einzelmaßnahmen nach Bedarf.

Radfahren neu entdecken



Winterradfahren
in Hessen?

Macht nur mit
einem Trike wirklich
Spaß – meint unser
Fördermitglied
hp velotechnik,
von dem dieses
Foto stammt.

Praktizierte Nahmobilität ohne Auto – nichts, was sich im MTK zu entdecken lohnt!

Jetzt kam in diesem Winter noch der Schnee dazu, mit der Folge, dass Hessen Mobil und die MTK-Kommunen die wenigen Rad-schutzstreifen, die es in diesem Landkreis gibt, zur Ablage ihres Schneeräumguts missbraucht haben. Auf die Anfrage der Autorin, warum zwei Tage nach dem Schneefall der sowieso gefährliche Radschutzstreifen auf der Rheingaubrücke in Hofheim immer noch nicht geräumt worden war, kam die lapidare Antwort der städtischen Radverkehrsbeauftragten: „Der Schneeräumdienst der Rheingaubrücke liegt in der Zuständigkeit von Hessen Mobil.“ Dann ist daran wohl nichts zu ändern ...

Warum werden Bürger:innen in diesem Land dazu motiviert, das Radfahren neu zu entdecken? Und dann auf unsichere und ungepflegte und nicht vorhandene Radwege geführt?

Die Radverkehrsförderungs-Packung ist prima, aber es gibt leider immer noch viel zu wenig, was wir hier in Hessen nach dem Auspacken in den Händen halten.

Gabriele Wittendorfer

– auf ungeräumten Wegen

Das Land Hessen ermuntert die Menschen dazu, das Rad als Alltagsverkehrsmittel zu nutzen, sorgt aber selbst dafür, dass dabei keine Freude aufkommt.

Bad Soden und Eppstein machen 2021 bisher wieder mit; Hofheim, Kelkheim und Bad Soden waren auch 2019 schon einmal dabei bei „Radfahren neu entdecken“. Zwei Wochen lang dürfen die Teilnehmer:innen gratis testen, wie angenehm es ist, mit elektrischem Rückenwind den Rad-Weg zur Arbeit, zum Ein-

kaufen oder zum Kindergarten zu bewerkstelligen. Diese Aktion der AGNH (Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen) ermöglicht es Unentschlossenen, einfach mal auszuprobieren, ob das Pedelec das Auto auf diesen Wegen ersetzen kann.

Erlebte Nahmobilität ohne Auto – das ist eine klasse Idee!

Alltagsradverkehr findet übrigens ganzjährig statt, genau wie die Aktion „Radfahren neu entdecken“. Wir Alltags-Radfahren-

de im MTK fahren dabei auf Wegen, die wir uns mit den Landwirten und Pferdebesitzerinnen teilen, die sich von uns dadurch gestört fühlen. Alternativ fahren wir auf Waldwegen oder durch Naherholungsgebiete, wo uns die Hundebesitzer:innen, Spaziergänger:innen, Jogger:innen und Hessen Forst nicht haben möchten. Im schlimmsten Fall fahren wir sogar auf der Straße, wo wir Kraftfahrzeuge ausbremsen und dazu nötigen, uns mit minimalem Abstand überholen zu müssen.

Wir betreuen Sie u.a. in den folgenden Themenbereichen:

Vorsorgevollmacht | Patientenverfügung | Testament | Erbvertrag | Haus-, Grundstücks- und Wohnungskauf
Schenkungs- und Übergabeverträge | Arbeitsrecht | Erbrecht | Familienrecht | Mietrecht | Baurecht
Immobilienrecht | Unternehmens- und Gesellschaftsrecht | Verkehrsrecht | Straf- und Bußgeldrecht
Entertainmentrecht | Luftverkehrsrecht | Internationales Vertragsrecht | Medien- und Urheberrecht | Bank- und Kapitalmarktrecht

W | S | H | P Rechtsanwälte und Notare

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

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

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


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

Neu bauen lohnt sich – hoffentlich auch für Radfahrende

Der LIDL-Markt in Usingen wird neu gebaut. Das bietet die Chance, vernünftige Fahrradabstellanlagen zu installieren.

Die bisherigen Stellplätze sind zwar überdacht und im Eingangsbereich bei den Einkaufswagen, aber leider Felgenkiller. Etwas besser gemacht hat es die Konkurrenz in Usingen: ALDI hat Fahrradbügel installiert, an denen das Rad gut angelehnt werden

kann. Dafür sind die ALDI-Abstellanlagen nicht überdacht. Dass LIDL das kann, hat der Discounter in Neu-Anspach bewiesen: Hier gibt es optimale Abstellanlagen im Markt an der Rudolf-Diesel-Straße, die als Bügel ausgeführt sind, genug Platz links und rechts bieten, überdacht sind und auch noch direkt bei den Einkaufswagen stehen. Da unsere Erfahrungen, sich an Märkte oder allgemeine Ansprechpartner zu

wenden, nicht gut waren, haben wir uns an die Stadt Usingen gewandt.

Die Stadtverwaltung hat sich freundlicherweise bereit erklärt, über ihre Kontakte direkt zu LIDL, die ja wegen der Baugenehmigungen bestehen, das ADFC-Schreiben an die richtige Adresse weiter zu geben. Wir sind sehr gespannt, was dabei herauskommen wird!

Stefan Pohl



So sieht es heute beim LIDL Usingen aus: Felgenkiller, aber überdacht. Generell nicht geeignet, für den Einkauf erst recht nicht.



Anlehnbügel, Überdachung, Nähe zum Einkaufswagen und zum Eingang. So gut wie radfahrende LIDL-Kund:innen hier in Neu-Anspach sollten es künftig auch die in Usingen haben!



So macht es heute die Konkurrenz von ALDI in Usingen: Gute Radparker, aber es fehlt die Überdachung und etwas mehr Nähe zum Eingang und zum Einkaufswagen.

Stefan Pohl (3)

Volker Boge †

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Usinger Land e.V. trauert um sein ehemaliges Vorstandsmitglied Volker Boge, der am 21. Januar 2021 im Alter von 73 Jahren nach schwerer Krankheit verstorben ist.

Volker hat von 2016 bis zu seinem Wegzug aus Usingen in seine Heimatregion 2017 das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden wahrgenommen. Wir haben ihn als engagiertes und zuverlässiges Vorstandsmitglied und stets hilfsbereiten Vereinskameraden kennen und schätzen gelernt. Die von ihm mitorganisierten mehrtägigen Fahrradtouren in der Lausitz sind uns in bleibender Erinnerung.

Wir werden ihm immer ein ehrendes Andenken bewahren. Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Familie und allen Angehörigen.

Im Namen aller Mitglieder
Der Vorstand

AG Radverkehr

Im ADFC Hochtaunus bildet sich derzeit eine ortsübergreifende AG Radverkehr heraus.

Dazu muss man wissen, dass die Hauptarbeit bei uns vor Ort in den Ortsgruppen gemacht wird, auch wenn wir auf Kreisebene einen radverkehrspolitischen Sprecher haben. Das wird auch so bleiben. Hauptanlass des Zusammenfindens ist das aktuelle Radverkehrsnetz auf Kreisebene. Dabei zeichnen sich Themen ab, an denen man gemeinsam arbeiten kann, Grundsätze erarbeitet oder Beispiele bespricht und auch konkrete Probleme zusammen angehen kann, etwa den Winterdienst auf Radwegen. Hiervon können dann wieder alle für ihre Aktivitäten vor Ort profitieren und auf Kreisebene hat man auch eine breitere Basis für ADFC-Positionen, die mit dem Kreisverkehrsnetz notwendig werden. Eine spannende Entwicklung, an der man teilhaben kann. Dabei kann man sich nicht nur in Kommunen einbringen, in denen im Moment der ADFC vor Ort schon vertreten ist, sondern gerade auch in Orten ohne Vor-Ort-ADFC wie Grävenwiesbach, Schmitten und Weilrod.

Unsere erzwungenermaßen virtuellen Treffen sind da eine echte Chance, flächendeckender zu agieren. Wer Interesse hat, melde sich einfach per E-Mail über info@adfc-hochtaunus.de

Kompass für die Verkehrspolitik

Bad Homburger Politiker beantworten Fragen des ADFC

Auch wenn die Kommunalwahl bei Erscheinen dieses Hefts bereits entschieden ist, kann es, wie schon 2015, zu einer Stichwahl um das Amt des Oberbürgermeisters (es kandidieren nur Männer) kommen. Außerdem ist es sinnvoll, die Ergebnisse der Verkehrspolitik-Umfrage des ADFC Bad Homburg / Friedrichsdorf im Laufe der Legislaturperiode immer mal wieder hervorzuziehen und die Politiker an ihre Aussagen zu erinnern. Den Antworten der Parteien und OB-Kandidaten auf unsere Fragen ist zu entnehmen, dass die Förderung des Radverkehrs ein wichtiges Thema in der kommenden Legislaturperiode sein wird. Im Detail gehen die Antworten jedoch deutlich auseinander. Alle Inhalte zur Umfrage können auf unserer Internetseite unter adfc-bad-homburg.de/kommunalwahl2021 heruntergeladen werden.

Die drei wichtigsten Projekte in den nächsten fünf Jahren sind der Ausbau des Schienenverkehrs (CDU) bzw. der U2 (SPD), die Erstellung des „Integrierten Verkehrs- und Mobilitätskonzepts“ (CDU) und die Verkehrsentslastung der Innenstadt (SPD, BLB). Die BLB, DIE GRÜNEN und DIE LINKE konzentrieren sich auf

die Förderung des Radverkehrs und wollen eine Umverteilung des vorhandenen Straßenraums unterstützen. Die FDP mahnt, andere Verkehrsmittel, insbesondere das Auto, nicht zu diskriminieren.

CDU und SPD wollen weitgehend am Radverkehrskonzept (RVK) festhalten und es in Einzelfällen weiterentwickeln, während die FDP die im RVK hauptsächlich vorgesehenen Schutzstreifen ablehnt und auf die Naturachsen abseits der Straßen verweist. DIE GRÜNEN und BLB wollen den Radverkehr am stärksten fördern und unterstützen viele Initiativen und Vorschläge des ADFC. Auch DIE LINKE spricht sich für sichere Radverbindungen aus. Die AfD ist grundsätzlich für sicheren Radverkehr, hält das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel allerdings für praxisfern.

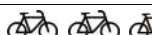
Weiterhin in der Diskussion werden der Hesenring und die auch für Schüler wichtige Verbindung von der Urseler Straße über den Hindenburgring bis zum Untertor bleiben. Diese bisher vierspurig ausgebauten Strecken wurden gesondert abgefragt. CDU, SPD und AfD

sind der Meinung, dass Schutzstreifen ausreichen, GRÜNE, BLB und LINKE befürworten eine geschützte Radspur von mindestens 2,30 Meter. Die FDP sieht im Umfeld der Schulen keinen Handlungsbedarf.

Die Antworten der OB-Kandidaten weichen kaum von denen der sie unterstützenden Parteien ab. Die größte Diskrepanz gibt es zwischen Dr. Kreuder und der SPD. Während die SPD an der Verkehrspolitik der vergangenen Jahre weitgehend festhalten will, befürwortet Dr. Kreuder eine klare Präferenz für das Fahrrad. Er will den Umweltverbund stärken. Alexander Unrath (GRÜNE) greift einen Vorschlag aus unseren Forderungen für ein fahrradfreundliches Bad Homburg auf, die Kreuzung am Untertor nach niederländischem Vorbild umzubauen. Fahrradfreundlich ist auch Armin Johnert (BLB), wohingegen der amtierende Oberbürgermeister Alexander Hetjes (CDU) seine bisherige Linie der Umsetzung des RVK weiter verfolgt. Eine Kurzfassung der Antworten der OB-Kandidaten ist der Tabelle zu entnehmen.

Ralf Gandenberger

Highlights und Bewertungen des ADFC zur Befragung der Oberbürgermeisterkandidaten in Bad Homburg 2021

Alexander Hetjes (CDU)	Dr. Thomas Kreuder (SPD)	Alexander Unrath (GRÜNE)	Armin Johnert (BLB)
Grundtenor: Radverkehr ist wichtig, es fehlen aber die wesentlichen Maßnahmen. „Weiter so“ mit kleineren Korrekturen.	Grundtenor: Es muss deutlich mehr für den Radverkehr getan werden. Schnelle Umsetzung von konkreten Maßnahmen, wobei der Verkehrsraum umverteilt werden muss.	Grundtenor: Radverkehr deutlich ausbauen, Verkehrsraum (zugunsten Rad) umverteilen, Budget erhöhen.	Grundtenor: Umverteilung von Verkehrsraum, höhere Priorität für den Radverkehr, keine Festlegung bei Budget und Personal
•Prioritäten der Verkehrspolitik: ⇒ Integriertes Mobilitäts- und Verkehrskonzept ⇒ RVK* kontinuierlich umsetzen	•Prioritäten der Verkehrspolitik: ⇒ Einzelschritte zur Verbesserung der Radinfrastruktur schnell umsetzen ⇒ Tempo 30 im Stadtgebiet wo immer möglich ⇒ Attraktive und sichere Radrouten zur Verbindung der Stadtteile untereinander und mit der Innenstadt	•Prioritäten der Verkehrspolitik: ⇒ Anbindung/Querung Innenstadt, u.a. Entwicklung der Kaiser-Friedrich-Promenade, Verbindung zum Bahnhof, Schulberg ⇒ Innenstadt stärken, Autoverkehr dort begrenzen ⇒ Umgestaltung Hindenburg-/Hessenring/Urseler Straße, Schulwegsicherheit Umbau Kreuzung am Untertor	•Prioritäten der Verkehrspolitik: ⇒ Kaiser-Friedrich-Promenade einspurig zur Stärkung des Radverkehrs ⇒ Radverbindung durch die Innenstadt und zu den Ortsteilen ⇒ Ausweichbuchten bei freigegebenen Einbahnstraßen
•Umverteilung von Verkehrsraum ⇒ Belange der Radfahrenden müssen bei Um- und Neubauten stärker beachtet werden, aber Interessen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen. Umverteilung bei Stellplätzen möglich; ⇒ Schutzstreifen reichen gerade so aus; Machbarkeitsstudie Hauptverkehrsadern prüft Wegfall von einer Fahrspur ⇒ RVK* ist eine gute Grundlage, Einzelmaßnahmen werden vor Umsetzung geprüft und ggf. angepasst ⇒ Budget und Personal ausreichend, Mittel auch aus anderen Töpfen	•Umverteilung von Verkehrsraum ⇒ JA, Umverteilung von Verkehrsfläche ist notwendig für sicheren Fuß- und Radverkehr ⇒ Schutzstreifen nicht ausreichend, geschützte Flächen von mind. 2,30 m erforderlich ⇒ RVK* nicht ausreichend, gerade bei Neubebauung (z.B. Vickers-Areal) muss von Beginn an sicheres Umfeld geschaffen werden ⇒ Budget: Auswirkungen der Pandemie sind abzuwarten, zukünftig € 15/Einwohner, Personal sollte ausreichen, da Vorschläge auf dem Tisch liegen	•Umverteilung von Verkehrsraum ⇒ JA, Straßenraum entsprechend der Nutzer*innen aufteilen, für Radfahrende derzeit zu schmal, Tempo 30 erforderlich ⇒ Schutzstreifen nicht ausreichend, es müssen auch Lastenräder berücksichtigt werden ⇒ RVK* nicht ausreichend ⇒ Budget: 20-25 €/Einwohner, Personal aufstocken, Radverkehr als Stabsstelle beim OB	•Umverteilung von Verkehrsraum ⇒ JA, Radverkehr braucht deutlich mehr Platz, aber nicht zu Lasten des Fußverkehrs ⇒ Schutzstreifen nicht ausreichend, min. 2,30 m wo immer möglich; ist gerade für die Sicherheit der Kinder wichtig ⇒ RVK*: nicht ausreichend, gerade bei Neubebauung (z.B. Vickers-Areal) sollte so geplant werden, dass Pkw-Fahrten reduziert werden ⇒ Budget: keine Festlegung, da die Auswirkungen der Corona-Pandemie abzuwarten sind, Radverkehr hat aber Priorität; Personal aufstocken, wenn Wille zur menschen- und zukunfts-gerechten Verkehrsplanung besteht.
Fazit: Kaum wesentliche Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer, RVK ist Maßstab.	Fazit: Schnelle Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer. Vorstellungen gehen deutlich weiter als die der SPD.	Fazit: Deutlich höheres Budget und mehr Platz für Radfahrer gefordert.	Fazit: Wille zu stärkerer Radförderung und mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer.
			

*RVK = Radverkehrskonzept der Stadt Bad Homburg, 12/2018 von der Stadtverordneten verabschiedet. Maßnahmenpaket von rund 80 Einzelmaßnahmen. Dadurch entsteht kein durchgehendes Radwegenetz in Bad Homburg.



Ausflüge können lehrreich sein: Beispiele aus der Nachbarschaft

Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr in Neubaugebieten von Darmstadt und Heidelberg

Die Heidelberger „Bahnstadt“ in der Nähe des Hauptbahnhofs ist eines der größten Neubaugebiete Deutschlands und rühmt sich sogar, die größte Passivhaus-Siedlung der Welt zu sein. Das Mobilitätskonzept ist „autoarm“, die Anbindung an den öffentlichen Verkehr hervorragend, der künftige Radschnellweg nach Mannheim verläuft direkt anschließend. Hier eine der zahlreichen Fahrrad-Abstellanlagen.



Bertram Giebler (3)

In knalligem rot, mit rutschfester Geh- und Fahr-Oberfläche: die neue Fuß- und Radverkehrsbrücke in Darmstadt überspannt die breite Rheinstraße in der Nähe des Hauptbahnhofs. Sie verbindet das große Telekom-Gewerbegebiet mit dem neuen Wohngebiet in der Nähe der ESA-Raumfahrtagentur.



In der neuen Lincoln-Siedlung im Süden von Darmstadt, einem ehemaligen US-Militärgelände, denkt man auch an E-Mobilität auf zwei Rädern – hier eine Abstellanlage mit Ladestation.

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 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

Satz und Layout: sanart grafik design® (Bad Vilbel), Peter Sauer

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

Redaktionsschluss für die Mai/Juni-Ausgabe: 20. April 2021

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 27)
www.fahrrad-boettgen.de

E BIKE Advanced Technologies GmbH

Stephanstraße 5,
<https://ebike-int.com/>

Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 5)
www.zweirad-ganzert.de

Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH

Otto-Fleck-Schneise 10a
www.gfr-cycling.de

Internationaler Bund/Bike Point

Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein

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

Main Velo

Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 17)
www.mainvelo.de

Montimare

Hanauer Landstraße 11–13
www.montimare.de

Per Pedale

Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 27)
www.perpedale.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH

Am Hauptbahnhof 10
www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc

terranoa Zimmermann Touristik KG

Martin-May-Straße 7
pfaeltzer@terranoa-touristik.de

Fahrradhaus Wagner

Wooßstraße 21
(Anzeige Seite 8)
www.fahrradwagner.de

Fahrradhaus XXL

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

Mitgliederversammlung 2021 ADFC Frankfurt am Main e.V.

Neuer Termin!

Der Vorstand lädt gemäß §8 unserer Satzung alle Mitglieder zur Mitgliederversammlung 2021 ein. Die Versammlung findet statt am **Sonntag, den 13.06.2021 um 14.00 Uhr im Saalbau Titusforum im NordWestZentrum Frankfurt.**

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

Anträge müssen bis zum 02.05.2021 im Infoladen eingegangen sein.

Vorgeschlagene Tagesordnung:

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

Der Kreisvorstand

Berichtigung



Leider ist uns in Ausgabe 1/2021 auf Seite 27 im Beitrag „Radverkehrsnetz Hochaunus“ ein Fehler unterlaufen.

Der Text unter der Abbildung des Userer Bahnhof muss lauten: Wichtig für die Kombination Rad und Bahn sind vernünftige Radabstellanlagen an den Bahnhöfen. Aber nicht so wie in Usingen, wo 2014 noch Fahrräder wettergeschützt abgestellt werden konnten, heute aber dort Bahnkunden sitzen dürfen (kleines Bild).

Die Redaktion

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

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

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

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

Kinder- und Jugendräder

von Woom, Puky und Stevens

Falträder von Brompton und Riese & Müller

Qualifizierte Beratung und Service

aus einer Hand seit 35 Jahren

www.perpedale.de



VERKAUF: ADALBERTSTRASSE 5 • 60486 FRANKFURT

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



Fahrrad Böttgen GmbH

www.fahrrad-boettgen.de

Große Spillingsgasse 8 - 14

60385 Frankfurt am Main

☎ 069 - 945108 - 0

☎ 069 - 945108 - 88

✉ info@fahrrad-boettgen.de



Meisterwerkstatt

Terminvereinbarung unter ☎ 069 - 945108 - 30

Beratungstermin für Fahrradkauf vereinbaren unter

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

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

exklusiv bei uns
MainRad

Finanzierung - Leasing - Wertgarantie





ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925
REPARATUREN & ERSATZTEILE

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

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

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



www.radsporthaus-kriegelstein.de

200€
geschenkt*

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

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

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

**RADSPORTHAUS
KRIEGLSTEIN
GmbH**