

FRANKFURT *aktuell*

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

Masterplan Mobilität:

Wie wollen wir uns
in der Stadt bewegen?



e-motion e-Bike Welt Frankfurt-Süd

Finden Sie Ihr Wunsch e-Bike beim Experten in Sachsenhausen:

- ✓ Individuelle Beratung
- ✓ Große e-Bike Marken- & Typenauswahl
- ✓ kostenlose Probefahrten
- ✓ Leasing & Finanzierung



☎ 069 24 24 78 87

✉ frankfurt-sued@emotion-ebikes.de

📍 Strahlenberger Weg 16
60599 Frankfurt a.M.



Editorial

Sag mir, wie Du Dich bewegst und ich sage Dir, wo Du lebst! Das wäre doch mal ein munteres Gesellschaftsspiel. Runde 1: „Ich lege praktisch alle Wege mit dem Rad zurück und zum Einkaufen nehme ich das Lastenrad, weil alle Radwege sehr breit sind und auch die Supermärkte Abstellplätze für Lastenräder haben.“ – Ach, das war leicht: Kopenhagen! Runde 2: „Bei meinen täglichen Wegen kombiniere ich oft U-Bahn und das stadtweite Mietfahrrad-System, besonders in der Innenstadt kommt man mit dem Fahrrad am besten voran.“ – Hm, das könnte Paris sein! Runde 3: „Ich stelle mir morgens den Wecker früher, damit ich mehr Zeit habe, mit dem Auto im Stau zu stehen und mir dann einen Parkplatz zu suchen.“ – Das ist auf jeden Fall Deutschland, warte ... Wiesba-

den? Bad Homburg? Und schließlich Runde 4: „Ich fahre gerne mit dem E-Scooter auf Busspuren und rotmarkierten Radwegen an der Autoschlange vorbei. Den Scooter stelle ich dann wieder so ab, wie ich ihn ausgeliehen habe: mitten auf dem Gehweg.“

Den Antwortversuch lassen wir hier mal besser weg. Aber natürlich sind stehende Autos, blockierte Gehwege, wuselnde E-Scooter und – ja zum Glück – auch breite, rotmarkierte Radwege inzwischen charakteristisch für unser Frankfurt. Das kann und soll aber nur eine Etappe sein für die Mobilitätsentwicklung in unserer dicht besiedelten Stadt.

Die Gestaltung des Verkehrssystems sollte nicht Ergebnis eines „Kuhhandels“ sein, son-

dern möglichst einem sinnvollen Plan folgen, der die unterschiedlichen Interessen vernünftig abbildet, aber auch übergeordneten Werten folgt: Klimaschutz, Luftreinheit, Lärmvermeidung, Aufenthaltsqualität, Sicherheit, Gesundheit, Inklusion behinderter Menschen, Bezahlbarkeit für Menschen ohne oder mit geringem Einkommen, aber natürlich auch Effizienz, was das Vorankommen von A nach B betrifft.

Das ist keine leichte Aufgabe. Bertram Giebeler umreißt in unserer Titelgeschichte, was für einen Prozess die Stadt Frankfurt mit dem **Masterplan Mobilität** begonnen hat. *Frankfurt aktuell* wird dieses wichtige Thema in den nächsten Monaten und Jahren interessiert verfolgen, verspricht

Torsten für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e. V.

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

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

Öffnungszeiten Geschäftsstelle:
Mittwoch + Freitag: 17.15–19.00 Uhr,
Samstag: 11–13 Uhr

Vorstand

Anke Bruß
Ansgar Hegerfeld
Sigrid Hubert
Dr. Susanne Neumann
Denis Reith
Klaus Schmidt-Montfort
Svea Birte Schuch
Alexander Schulz (kommissarisch als
Schatzmeister tätig)
vorstand@adfc-frankfurt.de

Kontoverbindung

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

Arbeitsgruppen / Themen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Radreisen: Elke Bauer
radreisen@adfc-frankfurt.de

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

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

Stadtteilgruppen

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

Beauftragte

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

Kontakte

Elke Bauer e.bauer@web.de
Anke Bruß
anke.bruss@adfc-frankfurt.de
Claudia Nora Fischer
claudia.fischer@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
Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de
Thomas Koch ☎ 069/90 54 79 90
thomas.koch@adfc-frankfurt.de
Klaus Konrad ☎ 069/30 61 55
klaus.konrad@adfc-frankfurt.de
Erich Lücker ☎ 069/21 00 65 24
erich.luecker@adfc-frankfurt.de
Simone Markl
simone.markl@adfc-frankfurt.de

Lars Nattermann

lars.nattermann@adfc-frankfurt.de

Dr. Susanne Neumann

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

Stephan Nickel

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

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

Ralf Paul ☎ 069/49 40 92 8

Wolfgang Preisung

☎ 061 92/9 51 7 617
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

„Ja mach nur einen Plan“, heißt es bei Bertolt Brecht in der Dreigroschenoper, aber leider setzt sich dort der Liedtext nicht so optimistisch fort: „Sei nur ein großes Licht! / Und mach dann noch 'nen zweiten Plan / Gehn tun sie beide nicht.“ Da wollen wir doch alle hoffen, dass wenigstens in Frankfurt der ...

Masterplan Mobilität

Ansgar Hegerfeld

Resultate hervorbringt, an denen sich künftige Magistrate zum Wohle der Bürger:innen orientieren können, weitgehend unabhängig von der parteipolitischen Couleur. Das ist jedenfalls der Sinn eines Masterplans, der für einen längeren Zeitraum als eine Wahlperiode die generelle Richtung weisen soll. Wenn vom Masterplan Mobilität die Rede ist, geht es nicht nur um Verkehrspolitik einer Kommune, sondern auch um Stadtplanung, kommunale Umweltpolitik und um die Koordination im regionalen Raum.

Warum ist der Masterplan Mobilität ein Thema?

Spätestens seit 2018 ist die Verkehrspolitik wirklich ein heißes Thema in der Stadt. Der Radentscheid sammelte 40.000 Unterschriften, am Unfallort Kurt-Schumacher-Straße wurde erstmals eine Autofahrspur für einen Radstreifen geopfert, danach kam ein grellrot eingefärbter Radstreifen nach dem anderen dazu, es setzte die Diskussion ein über eine autofreie Innenstadt, 2020 die Testphase des autofreien Mainkais – all das löste außerhalb der Fahrradcommunity nicht nur Begeisterung aus. Gerade die Wirtschaftsverbände (IHK, HWK) warfen dem Magistrat konzeptlosen Aktionismus vor und forderten unter anderem in einem offenen Brief, den Maßnahmen einen generellen Plan voranzustellen, in den alle Verkehrsträger einbezogen sind.

Die Reaktion des Magistrats: ok, einen Gesamtplan machen wir, aber neue Radwege und Radstreifen machen wir trotzdem jetzt, wir warten damit nicht jahrelang, bis alle einen Gesamtplan abgenickt haben. Für den Gesamtplan wurde ein erstes Team aus Stadt und Interessenträgern zusammengestellt, unter Einbeziehung der Wirtschafts-

verbände. Frankfurt ist nicht die einzige Stadt, in der derzeit ein solcher Masterplan-Prozess stattfindet.

Europaweit gibt es dafür ein Muster mit acht Prinzipien und vier Prozessphasen, und es gibt natürlich einen englischen Begriff mit eingängiger Abkürzung dafür:

SUMP oder „Sustainable Urban Mobility Plan“, zu Deutsch „Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan“.

Die acht Prinzipien eines SUMP sind durchaus anspruchsvoll:

- Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen
- Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten
- Bürger:innen sowie Interessenträger:innen einbeziehen
- Aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten
- Langfristige Vision und klaren Umsetzungsplan definieren
- Alle Verkehrsträger integriert entwickeln
- Monitoring und Evaluation vorbereiten
- Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern

Die Teambildung und der inhaltliche Kickoff für den SUMP begannen Ende 2020, noch in der vorherigen Magistratsperiode unter Klaus Oesterling. Mit neuem Magistrat und dem neuen Mobilitätsdezernenten Stefan Majer bekam das Ganze eine größere Struktur, der Begriff *Masterplan Mobilität* wurde geprägt. Gesamtleitung des Prozesses hat jetzt Heiko Nickel, Referent im Dezernat für Mobilität.

Wie läuft der Masterplan-Prozess ab, wer sind die wichtigsten Akteure?

Es gibt einen Lenkungskreis aus Dezernatspitze, der Abteilung Gesamtverkehrsplanung beim Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE) sowie zwei unterstützenden Agenturen, nämlich ZEBRALOG für die Moderation und Dokumentation und PTV für die planerisch-fachliche Begleitung. Es gibt einen 25-köpfigen Fachbeirat, in dem ADFC und VCD vertreten sind, aber auch ADAC, der Deutsche Gewerkschaftsbund, IHK, Hessische Handwerkskammer (HWK), Goethe-Uni und University of Applied Sciences (ehemalige FH), Behindertenverband, Jugendring u. v. a. Dieser Fachbeirat tagte bislang dreimal, einmal in Präsenz und zweimal virtuell.

Es finden „Mobilitätsforen“ statt für die Diskussionsbeteiligung breiterer Kreise der „Stakeholder“, also der Interessenträger aus Stadtteilen, Verbänden, Medien, Firmen und wer auch immer sich für die Weiterentwicklung urbaner Mobilität engagieren möchte. Das erste Forum dieser Art hatte im Januar 450 (!) Teilnehmende. Da kommt eine Online-Beteiligung schon an ihre Grenzen. Eine weitere

Form der Partizipation wird auch bald zum Einsatz kommen, die „Losbürger:innengruppe“. Diese per Los ausgewählten Bürger:innen sehen manche Dinge vielleicht anders als die Berufs-Verkehrsexperten im Fachbeirat oder die Verkehrswende-Engagierten im Online-Forum.

Ein SUMP-Prozess hat typischerweise vier Phasen:

- Vorbereitung und Analyse
- Strategieentwicklung
- Maßnahmenplanung
- Umsetzung und Monitoring

In Frankfurt gilt die erste Phase als bewältigt. Der politische Beschluss zur SUMP-Erstellung ist auf Dezernentenebene gefasst, die Teambildung auf mehreren Ebenen ist vollzogen, in einer ersten Beiratssitzung wurden die Hauptprobleme definiert, etwa der enorme und im Städtevergleich überdurchschnittliche Pendlersdruck per Pkw; aber auch die Chancen wurden benannt, denn Mobilität ist auch ein Teil von Wirtschaftsdynamik. Als übergeordnete Ziele „gesetzt“ sind: Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit.

Der SUMP-Prozess ist jetzt in der zweiten Phase, und dort, um präziser zu sein, in der Szenarienentwicklung. Im Grundsatz werden zwei Grundszenarien der Mobilität gegenüber gestellt, die alternativ stehen, sich in Detailfragen aber auch ergänzen:

- **Modale Verlagerung:** die Mobilitätspolitik zielt auf eine Verringerung des Anteils des MIV (Motorisierter Individualverkehr) zugunsten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV)
- **Elektrifizierung:** die Mobilitätspolitik zielt auf eine möglichst rasche und vollständige

Substituierung von fossilen Antrieben durch elektrische Motorisierung.

Natürlich wird auch bei der modalen Verlagerung elektrifiziert, und auch bei der Elektrifizierung steigt voraussichtlich der Radverkehrsanteil, schon allein wegen des Erfolgs der E-Bikes. Es muss aber in dieser Phase des SUMP-Prozesses eine Entscheidung getroffen werden, in welche grundsätzliche Richtung der Prozess weiter vorangehen soll, hin zum nächsten Schritt der Strategieentwicklung, der Leitbildprägung. Im Masterplan-Fachbeirat zeichnet sich eine deutliche Mehrheitsmeinung zugunsten des Szenarios „Modale Verlagerung“ ab.

Wie geht es weiter? Wann steht der Masterplan Mobilität?

Die zweite von vier Phasen des SUMP-Prozesses, die Strategieentwicklung, ist momentan im Stadium Szenarienbildung und soll mit den weiteren Stadien Leitbild und Strategie Ende 2022 zum Resultat kommen.

Mit der dritten Phase, der Diskussion und Planung konkreter operativer Maßnahmen, wird 2023 begonnen werden. Diese Phase fordert auch von den Fachbeirat-Mitgliedern ein gewisses professionelles Know-how, was sich manche:r womöglich noch vervollständigen muss. Die Dauer dieses Prozesses ist noch offen, aber nicht endlos – angepeilt ist das erste Quartal 2024. Die Kommunikations-Agentur ZebraLog moderierte bisher straff und termintreu, die Consultants von PTV konnten umfangreiches Datenmaterial zur Verfügung stellen und aufbereiten.



Bei ihm laufen die Fäden des SUMP-Prozesses in Frankfurt zusammen: Heiko Nickel, Referent im Dezernat für Mobilität. Er war einer der drei Sprecher des Radentscheids.

Am Ende der dritten Phase dieses SUMP-Prozesses steht er dann zur Beschlussfassung an: der Masterplan Mobilität für Frankfurt. Ist er beschlossen, können die am SUMP-Prozess Beteiligten sich aber immer noch nicht zufrieden zurücklehnen – es kommt noch die vierte Phase. Die im Masterplan beschlossenen Maßnahmen müssen umgesetzt werden, und dabei müssen Erfolge und Misserfolge genau evaluiert werden. Der SUMP-Prozess geht also auch nach dem Beschluss in eine Phase der Fortschreibung und möglicherweise auch der Korrektur.

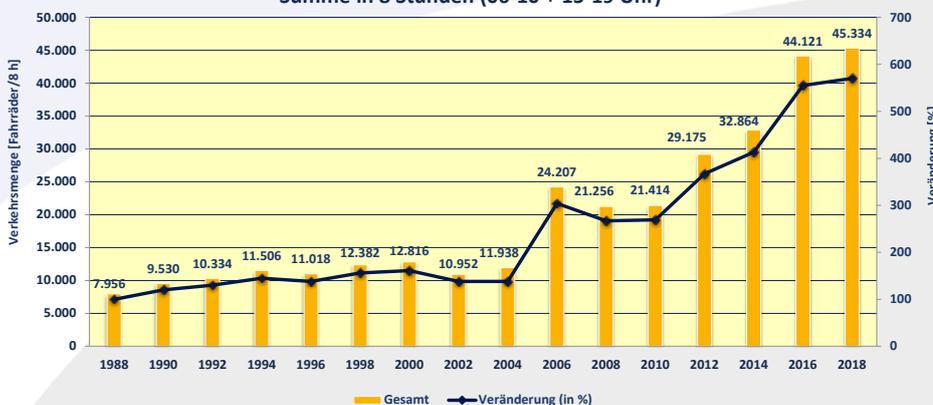
Welche Fragen stellen sich derzeit im SUMP-Prozess?

Die bisherige Zusammensetzung der Beteiligten, insbesondere von Stadt-Seite, und auch die Themenstellung der Diskussionen, ist stark „verkehrslastig“. Das liegt angesichts des Themas natürlich nahe, aber wichtig ist auch die Einbeziehung der Ressorts Stadtplanung, Bau, Umwelt, in allen Phasen des Prozesses. Es könnte sonst dazu kommen, dass wichtige und für die konkrete Umsetzung unverzichtbare Akteure den Masterplan am Ende achselzuckend in der Schublade vergilben lassen.

Im Moment können noch alle Beteiligten die Diskussionen zustimmend abnicken. Das wird aber nicht so bleiben, denn bei aller Bemühung um breiten Konsens: „allen wohl und keinem weh“ wird nicht gehen. Spannend wird es in der dritten Phase werden, ob konkrete Maßnahmen im Masterplan auch von den betroffenen Interessenträgern und den für die Umsetzung zuständigen Behörden akzeptiert werden. Andernfalls würde es dann in der vierten Phase, der Umsetzung, zu Blockaden kommen. Es ist Aufgabe der politischen Führung der jeweiligen Dezernate, den Masterplan zur Richtschnur des Handelns zu machen.

Bertram Giebeler

Entwicklung des Rad-Verkehrs 1988 - 2018
an ausgewählten Zählstellen des inneren Kordons
(Alleerling/Mainbrücken)
Summe in 8 Stunden (06-10 + 15-19 Uhr)



Eine von vielen Datenanalysen, die die Agentur PTV im Hintergrund der Masterplan-Erstellung aufbereitet hat: die Entwicklung des Radverkehrs bei der alle 2 Jahre vorgenommenen „Stadtrandzählung“ des Verkehrsdezernats.

Grafik: Stadt Frankfurt am Main

Same procedure as every year!

Tourenprogramme im Wandel von drei Jahrzehnten

Es fing klein an und ist inzwischen ein großes Ding: das Tourenprogramm des ADFC. Vor einer halben Ewigkeit, vor zwei- unddreißig Jahren, ist es erstmals erschienen und seitdem hat sich viel getan.

Knallgelb das Design und ein Ketwas unscharfes Foto einer Radlertruppe prangt auf dem Cover der ersten Ausgabe. Alle auf schlichten Fahrrädern in normaler Freizeitkleidung unterwegs, niemand trägt Funktionskleidung. Diese praktischen, aber auch ökologisch teils fragwürdigen Outfits gab es damals einfach noch nicht. Neben der Funktionskleidung ist auch der PC noch nicht als allgemeines Gut und Arbeitsmittel verfügbar, lustige Piktogramme und Zeichnungen von fröhlichen Ausflüglern auf Rädern zieren die Seiten. Alle Texte sind fein säuberlich getippt, auch die Formatierung ist händisch ausgeführt.

Das zweite Exemplar von 1991 zeigt dann einen freudigen Rennradfahrer, der nicht nur „Coverboy“ war, sondern die ersten Tourenhefte zusammen mit anderen geplant und gestaltet hat. Alles natürlich in klassischem Schwarz-Weiß. Das Ganze ist damals noch ein Gemeinschaftsprojekt des ADFC-Rhein-Main, Frankfurt ist



Dagmar Berges (3)



mit nur wenigen Angeboten dabei. Das ändert sich aber über die Jahre mit dem Bekanntheitsgrad und dem Erstarben des ADFC. Inzwischen bietet Frankfurt über 200 Touren an, auch und gerade in Pandemie-Zeiten. Offenbach und Bad Vilbel ergänzen mit weiteren umfangreichen Angeboten das Programm.

Bis 2009 erscheint das Heft in Knallgelb, der Römer im Hintergrund, eine Radlergruppe quert zielstrebig den Platz. Alles schön per Hand gezeichnet, viele langjährige Mitglieder erinnern sich bestimmt. Mit den technischen Möglichkeiten ändert sich 2010 das Design. Nicht alle waren

damals damit glücklich, der Wiedererkennungseffekt könnte verloren gehen, so die Kritik. Deshalb blinkt bis 2019 auf dem neu gestalteten Cover ein gelbes Feld, sozusagen als Reminiszenz an alte Zeiten.

Nur selten kommt es zu Irrungen und Wirrungen, denn die Planung und Herstellung des Tourenprogramms ist ein Gemeinschaftsprodukt von sehr vielen Beteiligten. Einige sind schon von Anfang an dabei, wie Michael Bunkenburg und Peter Schepko. Trotz geballter Schwarmintelligenz und mehrfachen Korrekturlesens kommt es manchmal zu kleinen Pannen. Bestes Beispiel: falsche Daten für die Touren, wenn einfach das Datum des Vorjahres übernommen und nicht an das neue Jahr angepasst wurde. Das Ding ist schon gedruckt, was tun? Dann werden händisch nun in mühevoller Kleinarbeit die falschen Daten überklebt. Das geht nur mit vereinten Kräften. Oder das Cover zeigt nach dem Druck ein falsches Titelbild. Zum Glück vor dem Zusammenheften noch erkannt und so werden nur vier Seiten neu gedruckt und nicht die gesamte Auflage. So etwas passiert, genauso wie man sich bei einer Tour verfahren kann, oder? Und in den vielen Jahren ist es immer wieder hochmotivierten



Heftgestalter:innen gelungen, ein nahezu perfektes Tourenprogramm herauszugeben.

Corona zum Trotz kann der ADFC auch in diesem Jahr ein umfangreiches Programm anbieten. Die zahlreichen Tourenleiter:innen bieten auch 2022 tolle und interessante Touren an. Danke dafür! Und das Organisationsteam und die vielen Unterstützer:innen haben dafür gesorgt, dass das Tourenprogramm wieder nahezu perfekt und in ansprechendem Design rechtzeitig zur neuen Fahrradsaison erscheint.

Viel Spaß beim Stöbern im neuen Tourenprogramm, viel Vorfreude auf die Saison und natürlich beim gemeinsamen Fahrradgenuss. *Dagmar Berges*



Dinge, die man gerne sieht

Text Torsten Willner



Foto-AG

Coming up

Bei Redaktionsschluss waren die Arbeiten an der weit gediehenen Rampe zur Main-Neckar-Brücke an der Frankfurter Uni-Klinik noch nicht abgeschlossen, doch noch im Laufe des März, nachdem das Heft erschienen ist, könnte die attraktive Mainquerung auch über diese komfortable Aufahrt erreichbar geworden sein, hat das Amt für Straßenbau und Erschließung mitgeteilt. Die steile Treppenrampe auf der gegenüberliegenden Seite des Theodor-Stern-Kai wird so für die Radfahrenden entbehrlich.



Torsten Willner

Marbachvej

So ähnlich hieße der Marbachweg im Stadtteil Dornbusch wohl, wenn er in einer dänischen Stadt läge. Für rund 200 Meter könnte man das glatt glauben: Ein breiter frisch asphaltierter Radweg mit genügend Abstand zur Fahrbahn, auf dem auch Familien mit kleineren Kindern sich radfahrend wohl fühlen können. Bis vor kurzem war diese Fläche größtenteils von knapp 20 – nie dazu gewidmeten, also illegalen – Parkplätzen eingenommen worden. Dass die Sicherheit des fahrenden Verkehrs Priorität vor dem Abstellen von Privateigentum im öffentlichen Raum genießen muss, beginnen Anwohnende und Redaktionen gerade erst zu lernen. Dass ein einzelner Stellplatz für ein Fahrzeug mit Behindertenausweis auf wenigen Metern den breiten Radweg verschmälert, ist dabei unproblematisch: Es ist ein Unterschied, ob man an einer bestimmten Stelle besonders aufmerksam sein muss oder ob entlang der ganzen Strecke ein gefährlicher Dooring-Unfall droht.



Torsten Willner

Neues Gleis am Hauptbahnhof

Dass Radfahrende jetzt im Bahnhofsbereich sicher wie auf Schienen unterwegs sind, ist natürlich eine Übertreibung. Trotzdem erhöht die verbesserte Abtrennung dieses Radfahrstreifens mit Pollern die objektive und subjektive Sicherheit erheblich. Es ist an der Zeit, dass diese bisherige „No-Ride-Area“ in einen Bereich verwandelt wird, in dem alle sicher mit dem Rad unterwegs sein können.



Radfahrbüro Frankfurt

Gelegenheit macht Wege

Durch diese zusätzliche Furt für den Rad- und Fußverkehr über die Miquelallee hinweg ist eine Lücke im Frankfurter Radnetz geschlossen worden. Denn erst so ist es möglich geworden, aus Richtung Westend oder Innenstadt kommend, die Fahrt Richtung Westen direkt auf der Ditmarstraße fortsetzen zu können. Anlass für die Umgestaltung war der barrierefreie Umbau der nahe gelegenen Bushaltestelle. Gut, dass bei dieser Gelegenheit auch an Radverkehr gedacht wurde!



24. RadReiseMesse

Sonntag, 20. März 2022

Saalbau Bornheim, Arnsburger Straße 24

Interessante Reiseziele

Organisierte Radtouren

Tipps für Fahrradurlaube

ADFC-Tourenprogramm

GPS-Fahrradnavigation

Fahrradcodierung

Radreise-Vorträge

Eintritt: 2,00 €

bis 18 Jahre frei

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

Weitere Informationen sowie Hinweise
zu den Corona-Bestimmungen unter
adfc-frankfurt.de/rrm



TERMINE

Mo. 14.03.	VS	Vorstandssitzung
Di 15.03.		Wintervortrag <i>Einfach mal losfahren</i> , Saalbau Bornheim, 19.30 Uhr
Mi. 16.03.	V	Verkehrs-AG
So. 20.03.		RadReiseMesse, Saalbau Bornheim, 11.00 – 17.00 Uhr
Fr. 25.03.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo. 04.04.	VS	Vorstandssitzung
Mi. 06.04.	G	AG Kartographie & GPS
Mo. 11.04.	F	Foto-AG
Do. 14.04.	N	Radlertreff im Norden, 18.00 Uhr
Mi. 20.04.	V	Verkehrs-AG
Mo. 25.04.	VS	Vorstandssitzung
Fr. 29.04.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo. 02.05.	F	Foto-AG
Mi. 04.05.	G	AG Kartographie & GPS
Do. 12.05.	N	Radlertreff im Norden, 18.00 Uhr
Mi. 18.05.	V	Verkehrs-AG
Do. 19.05.		Mitgliederversammlung, Titus Forum, 19.30 Uhr
Di.	S	Stadtteilgruppe Süd: fällt b. a. w. aus
Di.	W	Radlertreff im Westen: fällt b. a. w. aus

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE/KONTAKTE

G	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
N	18.00 Uhr	Alter Flugplatz an der Nidda Infos unter: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00 Uhr	Gaststätte Ginnheimer Höhe, Diebsgrundweg Info unter: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
S	19.00 Uhr	Info unter: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V	19.30 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
VS	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
W		Info unter: klaus.konrad@adfc-frankfurt.de
F	19.30 Uhr	Videokonferenz/Infoladen

Weitere Termine: www.adfc-frankfurt.de/termineRedaktionsschluss für unsere Mai/Juni-Ausgabe:
14. April 2022

Codierungen in der Wilhelm-Epstein-Straße 61:

Bis 25. März 2022: freitags, 15.00 – 17.00 Uhr
(mit vorheriger Anmeldung)Ab 1. April 2022: freitags, 16.00 – 18.00 Uhr
(mit vorheriger Anmeldung)

Öffnungszeiten Infoladen:

Mittwochs + Freitags: 17.15 – 19.00 Uhr,
Samstags: 11.00 – 13.00 Uhr

VERRÄTERISCHE SPUREN



Die Hinterlassenschaften auf dem Radfahrstreifen an der Konrad-Adenauer-Straße legen es an den Tag: Hier war nicht die vierrädrige Konkurrenz unterwegs, sondern die vierbeinige. Mitten in der Innenstadt kommt dann auch nicht so schnell ein Kleingärtner mit der Schaufel vorbei, um den begehrten Dünger mitzunehmen. Nun, die Radfahrenden umkurven die ungewohnten Hindernisse mehr oder weniger elegant – wie so vieles, was auf den Radwegen und -streifen herum liegt.

Ingolf Biehusen

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.

Main Velo
Spezialräder

MainVelo.de

>> Vorstand aktuell <<

Die Mitgliederversammlung – ursprünglich geplant für den 03.03.2022 – musste wegen des starken Anstiegs der Corona-Inzidenz verschoben werden. Es wird hoffentlich gelingen, den neuen Termin am 19.05.2022 im Titus-Forum als Präsenzveranstaltung durchzuführen, um den persönlichen Austausch und die Kontakte wieder aufzunehmen, die seit Jahren fehlen.

Doch es gibt auch positive Nachrichten: Die Initiative zur spendenfinanzierten Schaffung einer Arbeitsstelle im Bereich Grafik und Design hat ihr Spendenziel erreicht. Damit werden jetzt die nächsten Schritte in Angriff genommen, die Stelle vergeben und die zugesagten Spenden eingeholt. Für den ADFC Frankfurt ist es wichtig, dass seine Botschaften in der Öffent-

Spendenziel für Grafikarbeitsplatz ist erreicht

lichkeit gehört und gut transportiert werden, egal, ob es sich um unsere Touren, Codierungen oder verkehrspolitische Aktivitäten han-

Der Start ins Jahr 2022 war ereignisreich –

allerdings auf eine Art, die sich niemand gewünscht hat: Die Mitgliederversammlung musste wegen des starken Anstiegs der Corona-Inzidenz verschoben werden.

delt. Bei dieser Aufgabe wird die neue Stelle einen wesentlichen Beitrag leisten.

In der letzten Kolumne wurde schon auf die Veränderungen rund um die Vereinsfinanzen und die Buchhaltung hingewiesen. Weil diese – auch wenn das oft verborgen bleibt – eine wichtige Rolle bei vielen der Aktivitäten des ADFC Frankfurt spielen, soll dieser Bereich hier etwas genauer betrachtet werden.

Das Schatzmeisteramt lag seit zwölf Jahren bei Helmut Lingat, der auf der letzten Mitgliederversammlung angekündigt hat, nicht wieder für das Amt anzutreten. Seine Nachfolge soll Alexander Schulz antreten, der sich auf der nächsten Mitgliederversammlung dafür zur Wahl stellen wird.

Helmut Lingat hat die Finanzen des Vereins durch Jahre starken Wachstums geführt und die Ausweitung vieler unserer Vereinstätigkeiten begleitet. Mit der positiven Entwicklung ist auch die Arbeitsbelastung des Schatzmeisteramts immer weiter gestiegen, so dass die Aufgaben nicht von einer Person neben einer Vollzeitstelle erledigt werden können. Dazu ist der ADFC Frankfurt mit seinen ideellen Aktivitäten, seinen Zweckbetrieben (z. B. Codierung) und seinen steuerlich-wirtschaftlichen Geschäftsbetrieben (z. B. Radreisen) inzwischen zu komplex geworden.

Damit die Arbeitslast beherrschbar bleibt, muss sie auf mehrere Schultern aufgeteilt werden. Glücklicherweise hat sich mit Elke Bauer, die schon seit 2019 die

Administration der Radreisen unterstützt, eine Mitarbeiterin gefunden, die zusätzlich auch Aufgaben der Buchhaltung übernimmt. Im Dezember ist ihr bisheriger Minijob in ein reguläres Teilzeitarbeitsverhältnis umgewandelt worden. Seitdem arbeitet sich das neue Team mit Hilfe von Helmut Lingat intensiv in die Materie ein.

Auch ansonsten steht die Welt nicht still: Auf der verkehrspolitischen Seite startet ein Testballon,

Mit Geschäftsinhabern ins Gespräch kommen

mit Geschäftsinhabern wegen Fahrradstellplätzen ins Gespräch zu kommen. Noch zu häufig werden Radfahrende wie Kunden zweiter Klasse betrachtet, wie man auch bei den zahlreichen Diskussionen um eine Verbesserung der Radinfrastruktur auf Kosten von Kfz-Parkplätzen merkt. Dem ADFC Frankfurt steht ein spannendes Jahr bevor. Wie jedes Jahr!

Alexander Schulz

>> kontakt@adfc-frankfurt.de



Großveranstaltungen wie die bike-night lassen sich natürlich nicht zum „Nulltarif“ realisieren.

Kristina Helmerich

Erhöhung der Mitgliedsbeiträge zum 1. März Alles wird teurer ...

Strom, Miete, Lebensmittel – viele Dinge des täglichen Lebens sind in den letzten Wochen teurer geworden, und jetzt zieht auch noch der ADFC nach. Die Mitgliedsbeiträge werden sich nämlich zum 1. März dieses Jahres um 10 Euro für die Einzel- bzw. Familienmitgliedschaft erhöhen. Konkret bedeutet diese Erhöhung, dass Einzelmitglieder ab diesem Datum 66 statt zuvor 56 Euro im Jahr als Beitrag zahlen. Familien zahlen ab dann 78 anstatt 68 Euro für ihre Mitgliedschaft im ADFC.

Die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge wurde im vergangenen Jahr von der ADFC-Bundeshauptversammlung beschlos-

sen, weil die Kampagnen, Aktionen, Studien und die Aufklärungsarbeit bei Politik, Verwaltung, Kommunen und Gemeinden für eine bessere Radinfrastruktur nicht „für 'n Appel und 'n Ei“ durchzuführen sind. Diese Aktivitäten sind aber für den ADFC sehr wichtig, wenn er die Verkehrswende herbeiführen will. Zusätzlich sichern die Mitgliedsbeiträge die politische Unabhängigkeit des ADFC, denn nur als unabhängige Interessenvertretung für Radfahrende kann er Forderungen an die Politik stellen.

Die ermäßigten Beiträge werden übrigens nicht erhöht. Jugendliche zahlen auch nach

dem 1. März 2022 jährlich 16 Euro und junge Erwachsene 33 Euro für ihre Mitgliedschaft. Ergänzend wird die Altersgrenze für die Jugendmitgliedschaft von 18 auf 22 Jahre angehoben, sodass einige Mitglieder sogar mit einer Vergünstigung rechnen können.

Alle Mitglieder werden auch noch direkt vom ADFC-Bundesverband ausführlich über die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge informiert. Zum einen wird in der nächsten Ausgabe der „Radwelt“ darüber berichtet. Zum anderen wird jeder Beitragsrechnung in diesem Jahr eine Information beiliegen.

Dr. Susanne Neumann



Scan mich!

Ihre Experten für Radreisen

- ✓ **Komfortabler Zustieg in Frankfurt**
- ✓ **Sicherer Radtransport im hochmodernen reisewelt-Fahrradanhängen**
- ✓ **Reparaturservice und Ersatzräder bei den Radreisen**
- ✓ **Erstklassige Radführer**
- ✓ **Land und Leute intensiv kennenlernen**

Unsere Radreisen mit Rundum-Service

Professionell, sicher und spannend

RADFAHREN IN SÜDTIROL

Herrliche, abwechslungsreiche Radtouren und unser beliebtes Stammhotel Rodeneggerhof erwarten Sie
6 Tage ab € 699,-

CHIEMGAU UND CHIEMSEE

Bayerische Tradition mit dem Rad oder die Chiemgauer Alpen per MTB erleben
6 Tage ab € 739,- p. P.

HOLLAND

Unterwegs zwischen Windmühlen und Meeresküste
5 Tage ab € 699,- p. P.

RADWANDERN AN DER OSTSEEKÜSTE

Facettenreiche Radreise auf dem Ostsee-Radweg inklusive Städtebesichtigungen in Greifswald und Stralsund
5 Tage ab € 599,- p. P.

RADURLAUB IN DALMATIEN

Die Vielfalt Dalmatiens auf dem Fahrrad oder E-Bike entdecken
8 Tage ab € 849,- p. P.

INSEL-RADWANDERN KROATIEN

Wunderschöne Orte zu Schiff, zu Rad oder zu Fuß entdecken
Perfekte Kombination aus Erlebnis und Erholung mit abwechslungsreichen Ausflügen und Radtouren
8 Tage ab € 1519,- p. P.

BiciBus statt Elterntaxi!

Zukunftsweisendes Pilotprojekt für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen soll in Frankfurt starten



Motorisch sind auch Fünfjährige in der Lage, selbst zur Kita zu radeln. Aber jüngere Kinder brauchen dazu eine schützende Begleitung.

Was ist eigentlich ein BiciBus?

Bici ist das spanische Wort für Fahrrad oder Fahrräder. Ist der BiciBus also ein großer Bus, der neben den Fahrgästen auch deren Fahrräder transportiert? Nein, ziemlich daneben! „Bus“ steht hier für den in der Straßenverkehrsordnung (StVO) definierten geschlossenen Verband, den 16 oder mehr Radfahrende bilden können. Der BiciBus ist ein Verband, der zu vereinbarten Zeiten auf vorgewählten Routen unterwegs ist, weshalb er sich vor allem für Menschen eignet, die regelmäßig zur gleichen Zeit bestimmte Wege zurückzulegen haben. Dies betrifft neben Berufspendler:innen insbesondere Kinder und Jugendliche, die täglich Kita oder Schule besuchen.

Verkehrswende von klein auf

Die Jüngsten frühzeitig in die Verkehrswende einzubeziehen, ist

doppelt wichtig: Erstens werden sie am stärksten betroffen sein von der Klimakrise, gegen die möglichst rasch gehandelt werden muss, zweitens ist es die Grundlage dafür, dass sie sich auch später als Erwachsene selbstverständlich nachhaltig mit dem Fahrrad fortbewegen.

Umso wichtiger und notwendiger ist es, Kindern und Jugendlichen neben dem bereits praktizierten Walking-Bus den BiciBus als weitere Alternative zu bieten. Keine Lösung sind Elterntaxis, die Kinder mit dem Auto zur Schule befördern. Von Kraftfahrzeugen geht die massivste Umweltbelastung und die größte Unfallgefahr aus – insbesondere vor Kitas und Schulen. Daher muss unsere Gesellschaft umdenken: Weg von den Elterntaxis, die unsere Schulen und Kindergärten belagern, hin zum Fahrrad.

Spanien hat es bereits verstanden. Dort erobert man sich zunehmend den öffentlichen Verkehrs-

raum mit dem Fahrrad zurück. So rollt in Madrid und Barcelona der BiciBus mittlerweile auf verschiedenen Routen an mehreren Tagen in der Woche mit mehreren hundert Kindern und Jugendlichen, beginnend im Alter von drei Jahren.

Früher mit dem Radfahren anfangen!

In Deutschland gibt es erst zarte Ansätze einer Verkehrswende. Nachhaltige Verkehrsinitiativen fehlen vor allem für Kinder und Jugendliche. Verkehrserziehung im Sinne von Vermittlung der Verkehrsregeln in Kindergärten und Schulen genügt nicht. Die fahrtechnische Ausbildung bleibt hier förmlich auf der Strecke. Hinzu kommt, dass die Ausbildung zum Fahrradführerschein mit der 4. Klasse aus falschem Sicherheitsdenken viel zu spät beginnt.

Doch gerade fahrtechnisch sollten Kinder so früh wie möglich ausgebildet und geschult werden, um eine gute motorische Entwick-

lung zu gewährleisten. 80 Prozent der Grundlagen der motorischen Entwicklung sind nach den ersten sechs Lebensjahren weitgehend abgeschlossen.

Beobachtungen an Frankfurter Grundschulen zeigen, dass nur noch rund 60 Prozent der Schüler:innen Rad fahren können. 30 Prozent der Rad fahrenden Schüler:innen fallen durch die praktische Prüfung zum Fahrradführerschein, weil sie nicht in der Lage sind, eine Hand vom Lenker zu nehmen, um ein Abbiegen anzuzeigen.

Gleichzeitig bestätigen Sportlehrer:innen und Trainer:innen den nachhaltigen Vorteil früh erworbener technischer Fähigkeiten. Versäumnisse in der frühen motorischen Entwicklung eines Kindes lassen sich kaum oder nur sehr mühsam beseitigen. Die zeitliche Verzögerung des Radfahrens im Kindesalter erhöht lebenslang das Verkehrs- und Unfallrisiko. Das zu vermeiden, wäre aber ganz einfach.

Illegale Radfahrverbote von Schulen

Dennoch wollen manche Grundschulen den Kindern untersagen, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren, solange sie noch keinen Fahrradführerschein haben. Solche Verbote sind erstens illegal, zweitens führt dieses falsche Sicherheitsdenken zu mehr Verkehr durch Elterntaxis – und die bringen zu Fuß gehende und Rad fahrende Kinder unnötig in Gefahr! Grundschulen, die ihren Schülern das Radfahren verbieten wollen, verdrehen somit die Ursachen der Gefahr: Eine Gefährdung geht weder von Laufschuhen noch von Fahrrädern aus, sondern von den tonnen-schweren Kraftfahrzeugen! Auch dass Kinder so zu ungesunder Bequemlichkeit erzogen werden, ist dem Kindeswohl abträglich.

Gleichwohl haben Rad fahrende Kinder ein besonderes Schutzbedürfnis. Dem gilt es je nach Kindesalter und den sich erst entwickelnden Fähigkeiten – wie räumliches Vorstellungsvermögen, Entfernungs- und Geschwindigkeitseinschätzung – gerecht zu werden. Diesen Schutz können die gemeinsamen BiciBus-Fahrten bieten.

Die Lösung: Fahren im Verband

Aufgrund der novellierten StVO und der damit einhergehend neu definierten Abstandsregeln sind mittlerweile bessere und fahrradfreundlichere Voraussetzungen gegeben. Während Radfahrende früher äußerst rechts fahren mussten und mit lediglich „ausreichendem“ Abstand überholt werden durften, wurden die Abstandsregeln zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden aktualisiert und neu definiert.

Nach den neuen Regeln gilt für Radfahrende ein Meter Sicherheitsabstand zum Straßenrand und parkenden Fahrzeugen, Kraftfahrzeuge müssen beim Überholen innerorts 1,5 Meter zu Radfahrenden einhalten.

Mit 16 Personen oder mehr bildet der BiciBus nach den deutschen Verkehrsregeln einen Verband und ist als zusammenhängendes Fahrzeug (ähnlich einem Lastzug mit Anhänger) zu betrachten.

Das Nebeneinanderfahren ist nicht nur erlaubt, sondern zur besseren Nutzung der Verkehrsfläche sogar erwünscht. Somit kann der BiciBus eine komplette Fahrspur der Straße regelkonform einnehmen. Fahrzeuge, die den Verband überholen möchten, müssen hierzu mindestens die nächste Fahrspur einnehmen.

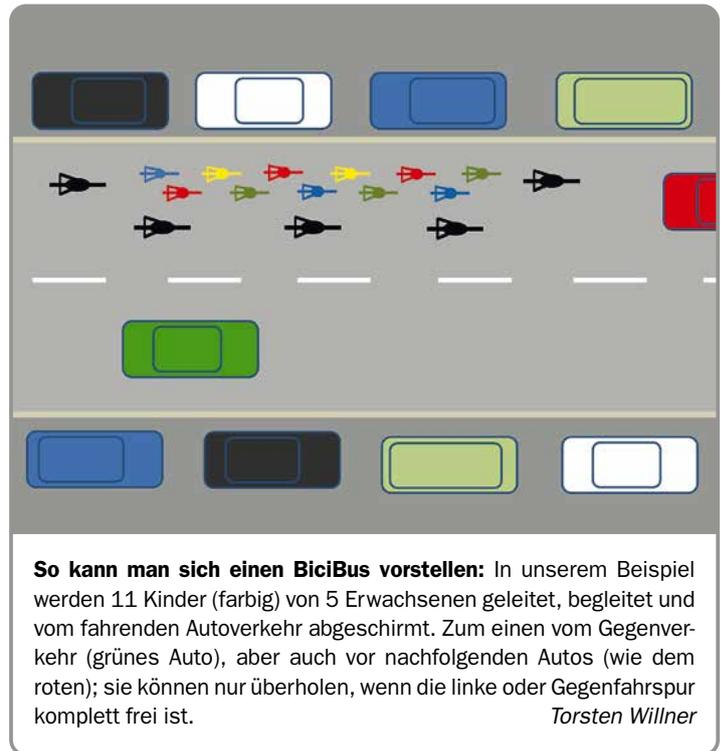
Sicher eingerahmt von Erwachsenen

Die Kinder und Jugendlichen können und sollen von Erwachsenen – Eltern, Helfer:innen und Pädagog:innen – begleitet werden, die den Verband BiciBus absichern. So können die Kinder und Jugendlichen des BiciBus in der rechten Reihe fahren, während die begleitenden Erwachsenen in der linken Reihe neben den Kindern fahren, um diese so von überholenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen abzuschirmen. Dieser Schutz kann ebenso nach vorne wie nach hinten erfolgen. So eingerahmt fahren die Kinder und Jugendlichen auf der Straße geschützt als auf Rad- oder Gehwegen. Denn dort bilden Falschparker oder schlecht abgestellte E-Scooter gefährliche Hindernisse. An Ein- und Ausfahrten oder Hauseingängen besteht ständig Kollisionsgefahr. Und auch auf zu Fuß Gehende ist zu achten.



An manchen Schulen rangiert das Fahrrad weit oben im „Modal Split“. Das gilt es zu auszubauen.

Torsten Willner (2)



Unfallversichert wäre man auch im Heißluftballon

Weil in einem geschlossenen Verband auch Kinder mitfahren dürfen, wird die Straße im schützenden BiciBus rechtlich auch für Kinder benutzbar, für die sie sonst frühestens ab acht Jahren erlaubt wäre. Übrigens umfasst der gesetzliche Versicherungsschutz auch den Weg zu Schule oder Kita per BiciBus, hat die Unfallkasse bestätigt. Es komme nicht auf die Art des Verkehrsmittel an, „mit dem Heißluftballon zur Schule ginge auch.“

Wegen der Chance, die der BiciBus für die Verkehrswende und den Klimaschutz bietet, möchten einige Mobilitätsverbände dieses Zukunftsprojekt tatkräftig unterstützen – auch der ADFC. Der Kreisverband Frankfurt hat daher beschlossen, hier eine Vorreiterrolle einzunehmen, indem die Umsetzung dieses bundesweit geplanten Projektes in Frankfurt pilotierend beginnen soll.

Wird Frankfurt Vorreiter?

Viele Eltern und auch erste Kitas und Schulen, die stark von der Last der Elterntaxi beeinträchtigt

sind, haben bereits ihr Interesse am Entstehen eines BiciBus signalisiert. Im nächsten Schritt will der ADFC Frankfurt mit den zuständigen Stellen die sich ergebenden offenen Fragen klären. Wenn alles gut geht, könnte ein erster BiciBus bereits im Frühjahr 2022 durch Frankfurt rollen.

Sehr zu wünschen wäre auch, dass dieses gemeinnützige Vorhaben die breite Unterstützung der Stadt Frankfurt erfährt. Erste Gespräche lassen hoffen. Europäische Metropolen wie Amsterdam, Brüssel und Kopenhagen haben sich in den letzten Jahren zu Fahrradstädten gewandelt und werden international als Vorbilder betrachtet.

Durch Realisierung des Projektes BiciBus hat die Stadt Frankfurt eine riesige Chance, selbst so eine Vorreiterrolle in Deutschland einzunehmen. Hoffen wir, dass die Stadt Frankfurt diese Chance im Interesse ihrer Bürger:innen und vor allem ihrer Kinder nutzt!

Simone Markl

Fragen zum BiciBus-Projekt?
Simone Markl
info@bicibus.de
0176-22 15 78 35

Die Winterreisen

Saalbau Bornheim, Arnburger Straße 24, 1.Stock/
Rose-Schlössinger-Raum
(U4/Bus 32 „Höhenstraße“)

Weitere Informationen
und Anmeldung unter
adfc-frankfurt.de/winterreisen



Dienstag, 15. März 2022, 19.30 Uhr
Florian Keiper, FahrradBande Berlin

Einfach mal losfahren – könnte gut werden

Gesagt, getan! Im April 2019 fuhr Floki von seiner Berliner Haustür los gen Osten. Über die Türkei, Georgien, Russland und Kasachstan ging es nach Kirgistan. Um von dort über den Pamir Highway Richtung Iran zu radeln. Die Erlebnisse der Tour hat er in einem kurzweiligen und unterhaltenden Vortrag zusammengefasst.

Ein Radreisevortrag, der ohne Hochglanzfotos und Zeitrifferaufnahmen auskommt, dafür aber durch wunderbare Geschichten von kleinen Abenteuern, herzlicher Gastfreundschaft und zauberhaften Begegnungen mit Menschen besticht. Ein Vortrag, der Lust macht, endlich selbst wieder auf große Entdeckungsreise zu gehen.

www.adfc-frankfurt.de/winterreisen

Navigieren mit Apps und Tools

Einführungskurse exklusiv für Frauen



Das Frauennetzwerk im ADFC Hessen und der KV Darmstadt-Dieburg haben im Februar über den Newsletter des ADFC Hessen für den 2. März zu einem Onlinekurs eingeladen. Binnen 24 Stunden war der Termin mit 30 interessierten Frauen ausgebucht und es trafen weiterhin Mails mit Anmeldungen ein. So kam es zu einem zweiten und einem dritten Termin, am 16. und am 29. März.

Auf der Workshop-Agenda steht eine erste Begegnung mit digitalen Tools. Die beiden Trainerinnen wollen zeigen, wie einfach digitale Navigation sein kann und wie der Einstieg mit dem Smartphone, das sowieso fast jede besitzt, gelingen kann. Frauen, die durch die Veranstaltung dazu motiviert werden, das digitale Navigieren selbst auszuprobieren, werden ein bis zwei Wochen nach dem Workshop zu einem zweiten Treffen eingeladen, um sich über die bis dahin gesammelten Erfahrungen auszutauschen. Mit diesem niedrigschwelligen Ansatz haben die Veranstalterinnen eindeutig einen Bedarf erkannt. Das Thema interessiert Frauen und kommt offensichtlich als virtuelles Format zu Beginn der neuen Radsaison genau zur rechten Zeit.

Doch wie kommt man darauf, eine Einführung in die Navigation explizit für Frauen anzubieten?

Hintergrund ist die Erfahrung einer der beiden Trainerinnen während ihres Fahrrad-Sabbaticals. Neben der Frage nach der Sicherheit und dem Verhalten bei einer Panne war die Navigation immer wieder Thema in den Gesprächen, die sich am Wegesrand ergaben. Daraus entstand die Idee, einen Workshop für Frauen zu konzipieren. Dazu kommt – liebe Männer, nehmt es mir bitte nicht übel – folgende Erfahrung vieler Frauen: Wenn es in einem Seminar um technische Themen geht, erleben Frauen immer wieder, wie sehr sich einzelne Experten in den Mittelpunkt rücken und wie schnell die Diskussion „nerdig“ wird. Das ist natürlich nicht das richtige Format, um sich der Materie zu nähern. Denn Frauen, die eigentlich einsteigen wollen, steigen so ganz schnell wieder aus. Um das zu vermeiden, will es das Frauennetzwerk nun mit seinem Angebot nur für Frauen versuchen. Die Koordinatorinnen sind sehr gespannt auf die Erfahrungen, die sie im Frauenmonat März mit den drei Kursen machen werden.

Helga Hofmann, Frauennetzwerk und KV Darmstadt-Dieburg

Zum Redaktionsschluss gab es noch einige wenige freie Plätze. Wer Interesse hat, meldet sich bitte bei frauen@adfc-darmstadt.de

Belohnung

500 €

für die erfolgreiche Vermittlung *

eines

Zweiradmechanikers (m/w/d)

oder

Zweiradmechatronikers (m/w/d)

Job-Profil unter



<http://mainvelo.de/infos/stellenangebot.jpg>

* falls das Beschäftigungsverhältnis länger als 6 Monate besteht

Karls Kolumne

Radfahren war schon immer sexy

Der Zugewinn an persönlicher Freiheit, den das Radfahren einbringt, wurde schon im späten 19. Jahrhundert vor allem von Frauen sehr geschätzt.

Schon 1901 konnte der damals viel gelesene Georg Hermann Borchardt feststellen: „Dem Fahrrad verdankt die Frauenwelt die freiere Stellung, die sie heute in der Öffentlichkeit einnimmt. Das Fahrrad holt die Haustöchter vom Strickstrumpf und hinter dem Kochtopf weg und führt sie mit Bruder oder Freund hinaus in die freie Natur, macht unsere Mädels frei von der ständigen Aufsicht der Mütter und Tanten und erzog sie zu selbständigem Handeln. Unsere Frauen sollten daher dem Fahrrad ein Denkmal setzen, denn es hat gerade für sie so viele alte, hemmende und hindernde Vorurteile vom alten wurmstichigen Thron gestoßen, hat unseren jungen Mädchen die Möglichkeit gegeben, sich außerhalb des Hauses frei zu bewegen, und hat damit auch den Boden für die freie Berufstätigkeit der Frau geebnet.“

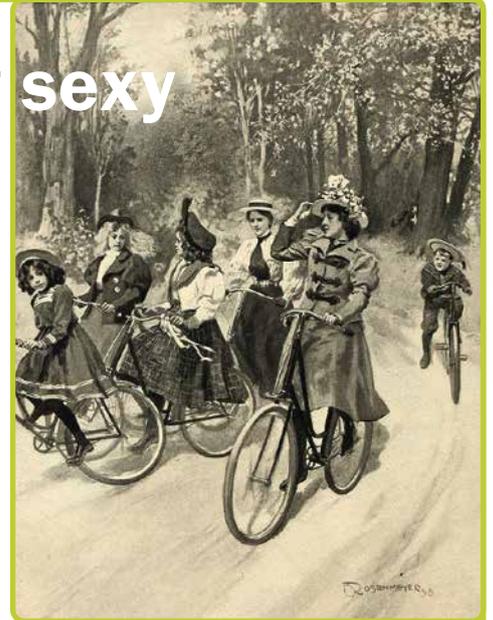
Anlässlich einer Deutschlandradtour (*Drei Männer auf Bummelfahrt*) stellte der Brite Jerome K. Jerome um 1900 neidvoll fest: „Wenn irgendetwas verändernd auf den deutschen Charakter wirkt, so wird es die deutsche Frau sein. Sie selbst ändert sich überaus rasch, macht Fortschritte, wie wir es nennen. Vor zehn Jahren würde noch kein deutsches Weib, das auf seinen Ruf hielt und

sich einen Gatten erhoffte, gewagt haben, ein Fahrrad zu besteigen. Heute surren sie zu Tausenden durch die Lande. Die Alten schütteln darob den Kopf, aber die jungen Männer, bemerke ich, holen sie ein und fahren ihnen zur Seite.“

Diese Frauen hatten es damals nicht leicht, denn Gesetz und Gesellschaft hielten schier unrückbar an der Position der Männer als Haushaltsvorstand und Finanzgewalt fest. Frauen hingegen waren gefangen in der eigenen Kleidung aus steifem Korsett, schwerem Rock und fülligem Unterrock. Dies alles konnte erst durch eine radfahrgerechte Kleidung überwunden werden. Wie befreit müssen die Frauen sich gefühlt haben, als sie erstmals auf eigenen Rädern zu neuen Wegen und neuen Horizonten aufbrachen.

Dass früher auch Ärzte vor den angeblichen gesundheitlichen Gefahren des Radfahrens gewarnt haben, ist heute kaum noch nachvollziehbar, denn gerade der gesundheitliche Aspekt ist es, der Radfahrende laut Attraktivitätsforschern auf ihre Zeitgenossen und -genossinnen besonders interessant wirken lässt. Heute kommen neben der gesunden Lebensweise auch Umweltbewusstsein und Sportlichkeit hinzu.

Aber auch das Fahrrad selbst hat einen unterschiedlichen Sexappeal: Laut der Studie *Fahrradfahren in Deutschland 2014*



(Rose Versand) verleiht nicht jedes Fahrrad den gleichen Zauber: Mountainbikes und Hollandräder (da staunt der unkritische Beobachter) lassen den Fahrer oder die Fahrerin besonders attraktiv wirken, dagegen sind Falträder eher als Flirtbremse anzusehen.

Doch nicht nur körperlich werden Mann und Frau attraktiver. Auch die Psyche spielt natürlich eine große Rolle. Wer regelmäßig mit dem Fahrrad fährt, kann dadurch Stresshormone abbauen. Der regelmäßige Weg mit dem Fahrrad kann für weniger Depressionen sorgen. Stress und Depression wiederum können die Lust hemmen. Radfahren wirkt dem entgegen.

Karl Pfeil



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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte



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

Paris – Vive la Vélorution

Unter Bürgermeisterin Anne Hidalgo vollzieht sich in der französischen Hauptstadt eine echte Verkehrswende

Mit dem Fahrrad kommt man in Paris am schnellsten voran
Nina Reitz, VCD München (7)

Der Autor dieser Zeilen war bereits mit dem Fahrrad in Paris. Als Jugendlicher, es ist lange her, landete er mit drei Freunden mit dem Nachtzug am frühen Morgen am Gare de l'Est und durchquerte die französische Hauptstadt mit Sack und Pack in Richtung Normandie. Die Erinnerung daran ist leider etwas verblasst, im Kopf tauchen nur schwach Bilder von heillosem Durcheinander und holprigem Straßenpflaster auf, von Radwegen überhaupt nicht.

Ist man als junger Tourist in der französischen Hauptstadt noch einer gewissen Begeisterung für die (Auto-) Fahrkünste der Bewohner:innen und die hohe Kunst der Überwindung des täglichen Verkehrschaos' erlegen, hat sich diese Sichtweise auf die Stadt inzwischen drastisch gewandelt. Paris stinkt, Paris ist laut, die Straßen sind hoffnungslos verstopft, die Luft für Millionen Menschen eignet sich kaum noch zum Atmen. Höchste Zeit also, hier für eine deutliche Verbesserung der Lebensbedingungen zu sorgen. Das versprach Anne Hidalgo, die sozia-

listische (im Deutschen würde man sozialdemokratische sagen) Bewerberin um den Posten der Bürgermeisterin, und wurde 2014 prompt gewählt. Ihr Programm: Paris soll klimaneutral werden, Paris soll eine gesunde Stadt werden. Um diese Ziele zu erreichen, müssen neben vielen anderen Maßnahmen die Belastungen durch den motorisierten Verkehr verringert werden – kurz gesagt: Autos müssen raus aus der Stadt, der Verkehr muss menschenfreundlicher werden. In taz futurzwei ist zu lesen: „(Hidalgo) spricht über die Lungen von Schulkindern, darüber, dass SUVs aufgrund ihrer Größe Erstklässler übersehen könnten, über Asthma an Autobahnen. Aus »gesundheitlichen Gründen« soll die Hauptstadt bald nur noch für Fußgänger und Radfahrer attraktiv sein.“

Inzwischen hat sich herumgesprochen, dass in Paris in kurzer Zeit enorme Veränderungen vorgenommen wurden. Schnellstraßen entlang der Seine sind nun für Flaneure reserviert, tausende Leihräder rollen durch die Stadt, Radspuren wurden markiert und viele

Kilometer Pop-up-Radwege, die im Corona-Jahr aufpoppten, sollen dauerhaft erhalten bleiben. Dazu wurde flächendeckend Tempo 30 eingeführt, mit Ausnahme weniger Hauptverkehrsadern. Allerdings lag die Durchschnittsgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs in den letzten Jahren sowieso nur bei ca. 12 km/h. Die Neue Zürcher Zeitung notierte: „Tagsüber kommt man im Stadtzentrum am schnellsten mit der Métro oder der S-Bahn (RER) voran oder mit dem Velo.“

20.000 Fahrräder an 1.400 Verleihstationen

Wie gut man mit dem Velo wirklich in Paris vorankommt, wollte Nina Reitz vom VCD München genau wissen. Sie bestieg – ohne Fahrrad – morgens am Münchner Hauptbahnhof den TGV und war um die Mittagszeit in der französischen Metropole. Am Gare de l'Est machte sie sich mit dem Radverleihsystem „Vélib“ vertraut und brach zu ihrer Erkundungstour durch Frankreichs „Radhauptstadt“ (wie sie es auf gut bayerisch ausdrückt) auf. Die Abbildungen auf dieser

Seite zeugen davon. Alle Informationen in den folgenden Abschnitten haben wir einer Präsentation des VCD München entnommen, die Nina Reitz nach ihrer Parisreise erstellt hat (siehe Kasten).

„Vélib“ startete im Jahr 2007. Inzwischen stehen rund 20.000 Fahrräder (35% davon mit elektrischer Unterstützung) an 1.400 Verleihstationen im Großraum Paris zur Verfügung. 400.000 Abonnent:innen hatte das System 2020, im September dieses Jahres wurden 5,5 Millionen Fahrten gezählt – ein Rekordwert für einen Monat. Der Tagesrekord wurde am 11. September mit 215.000 Leihvorgängen registriert. Im Schnitt werden die Velos pro Tag für rund 110.000 Fahrten genutzt.

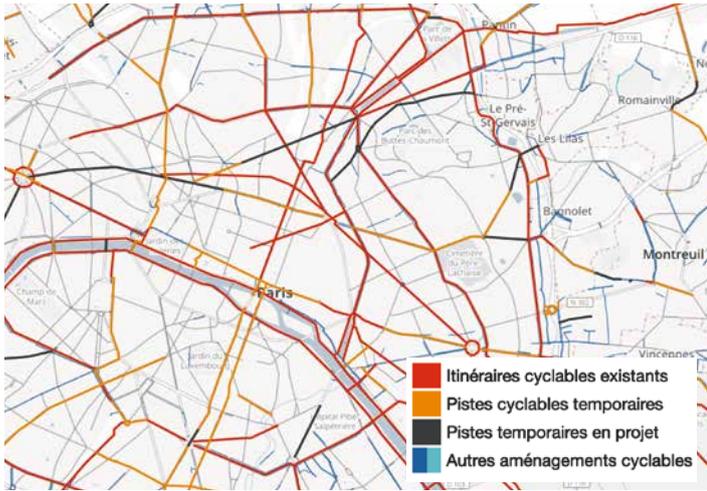
Vélib kann nur deshalb so erfolgreich sein, weil die Pariser Stadtverwaltung ehrgeizige Pläne für eine Radverkehrsinfrastruktur entwickelte. Der Platz dafür wurde dem Autoverkehr weggenommen – die Hälfte aller Parkplätze in der Innenstadt, rund 60.000, sollen verschwinden. Die chronisch verstopften Straßen sollen luftiger werden, mehr Raum für Flaneure



Vom Zug aufs Rad: Pedelecstation am Gare de l'Est



1.400 dieser Verleihstationen finden sich im Großraum Paris



und Velos bieten. Immerhin hat sich der Modal Split, die Nutzung der verschiedenen Verkehrsarten, rasant zugunsten des Radverkehrs entwickelt. Hatte dieser 2010 noch einen Anteil von 3% am Verkehrsaufkommen, lag er 2021 bereits bei 23%.

Grünflächen statt Parkplätze

Darüber, dass der Autoverkehr eingeschränkt werden muss, herrscht unter den meisten Bewohner:innen der Stadt Einigkeit. Paris ist mit 20.000 Einwohnern/km² die dichtestbesiedelte Großstadt Europas (zum Vergleich: im engen Frankfurter Nordend leben 11.682 Einw./km²). Viele Städter besitzen gar kein Auto, sind aber den Belastungen durch den Verkehr täglich ausgesetzt. Da erscheint es nur folgerichtig, dass die Pariser:innen ihr Herz für einen grünen Umbau der Stadt entdeckt haben. Und der schreitet voran: Gegen Falschparker wird mithilfe von Videoüberwachung vorgegangen, besonders auf Radwegen und Busspuren. Parkplätze werden zu Grünflächen, mit Gemüsebeeten und Spielplät-

zen. Und selbst die berühmte Rue de Rivoli wurde zu einer Fahrradstraße umgewandelt. Dazu veröffentlicht die Stadt Routenpläne für Radwege, in denen selbst die Pop-up-Bike-Lanes der Coronazeit dargestellt sind – 45 km kurzfristig markierte Velorouten, die für eine Zunahme des Radverkehrs um 66% seit Beginn der Pandemie gesorgt haben. Bis zum Jahr 2026 sollen gar weitere 180 km dauerhafter Radstreifen folgen und die Zahl der Abstellplätze soll auf 180.000 verdreifacht werden. Darüber hinaus sollen ab 2024 keine Dieselfahrzeuge mehr in Paris unterwegs sein, ab 2030 dann gar keine Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Sie machen also Ernst in Paris. Der Spiegel schreibt: „Wofür Amsterdam und Kopenhagen Jahrzehnte brauchten, vollzieht sich in Paris gerade im Zeitraffer. Hidalgo holt das Fahrrad vom Rand ins Zentrum der Verkehrsinfrastruktur.“ Aber nicht nur das Fahrrad, auch die Flaneure holt sie zurück: „La mairie de Paris veut faire du cœur historique de la capitale une zone quasi-piétonne en 2022.“ *Peter Sauer*



Aus einer stark befahrenen Uferstraße entlang der Seine wurde eine Zone für Jogger:innen, Flaneure und Radfahrende



Kunststoffpoller schützen den Radstreifen und signalisieren, dass der Veloverkehr hier Vorrang genießt



(Noch) nicht überall ist die Infrastruktur perfekt, aber sie wird, wie hier am Hochufer der Seine, von Radfahrenden angenommen



Sonntags autofrei: Nina Reitz vom VCD München steht vor den mobilen Absperungen an den Champs-Élysées

Quellen:

Die reich bebilderte Präsentation von Nina Reitz' Parisbesuch steht auf der Webseite des VCD München zum Download zur Verfügung: www.vcd-muenchen.de/debatte

taz futurzwei, No 19/2022: „Notre Anne von Paris“

Neue Zürcher Zeitung vom 31.08.2021: „Weshalb «Tempo 30» in Paris den Verkehrsalltag nicht gross verändern wird“

Der Spiegel, 31.10.2021: „Anne Hidalgo zeigt, wie die Verkehrswende gelingt“

Weitere Infos über „Paris, capitale mondiale du vélo“ gibt es (in französischer Sprache) unter: adfc-ffm.de/=KgzB

Mehr Unterschriften sammeln!

Praktische Tipps, um die Kampagne für ein Volksbegehren Verkehrswende in Hessen noch erfolgreicher zu gestalten

Wie wichtig das Volksbegehren für die Verkehrswende in Hessen ist, muss hier wohl nicht eigens betont werden. Damit den Politiker:innen schon frühzeitig durch möglichst viele Unterschriften klar wird, wie dringlich dieser Wunsch bei den Bürger:innen ist, sollten wir einzeln, gemeinsam oder in kleinen und großen Gruppen weiter aktiv bleiben, um die notwendigen Unterschriften – mindestens 45.000 – in allen Teilen Hessens zu sammeln. Vielleicht erkennt die Politik dann schon nach dem ersten Schritt, dass wir entschlossen sind, diese Verkehrswende auf jeden Fall und mit aller Wähler:innen-Kraft durchzusetzen. Wir im Rhein-Main-Gebiet haben den Vorteil, dass hier viele Menschen wohnen, die diese Forderungen mit ihrer Unterschrift unterstützen.

Aber wir müssen sie alle direkt und persönlich ansprechen!

Kaum ein Bürger oder eine Bürgerin kommt von sich aus auf uns zu und fragt nach Möglichkeiten, wo eine Unterschrift geleistet werden kann, wenn wir nicht überall präsent sind. Besonders in den verkehrspolitisch vernachlässigten ländlichen Bereichen muss verstärkte Aufmerksamkeit dafür geschaffen werden.

Wenn Ihr Sammelstellen einrichtet, egal ob Briefkasten; Sammelbox oder Geschäft, meldet diese bitte auf dem Portal der Verkehrswende Hessen. Nutzt dazu diesen Link: verkehrswende-hessen.de/sammelstellen

So können Sammelstellen von allen, die unterschreiben möchten, leichter gefunden werden.

Vorschläge zum Einrichten von Sammelstellen

Wir haben hier ein paar Ideen aufgelistet, die sich schon im Herbst bewährt haben.

Wichtig: die Sammelstellen regelmäßig kontrollieren, neue Bögen nachfüllen und unterschriebene Bögen mitnehmen.

- **private Briefkästen** (z. B. mit ADFC-/Verkehrswende Aufkleber) als Einwurf-Sammelstellen einrichten.
- **Sammelboxen** mit Unterschriftenausgabe und Einwurf.
Wenn Ihr diese Boxen einsetzt, könnt Ihr gerne auf der Unterseite der Box eure Kontaktdaten hinterlegen.
(Sammelboxen zum Selbstkostenpreis 13 Euro + 6 Euro Versandkosten nur über bengt.koeslich@adfc-hochtaunus.de zu bestellen, nur noch wenige vorhanden!)
 - **Einzelhandelsgeschäfte** (z. B. Bistros, Cafés und Bäckereien, Spielzeug-, Schreibwaren-, Fahrrad-, Hof- und Bioläden, Buchhandlungen, Zeitschriften- und Lottoläden, Sportgeschäfte, Fitnessstudios usw.)
 - **öffentlichen Einrichtungen** (Rathäuser, Büchereien, Stadtteilbüros, Bürgerbüros, Informationszentren, Verkehrsverbünde)
- **Soziale Medien** nutzen, um auf Infostände, Sammelaktionen oder andere Aktionen zum Thema #VerkehrswendeHE hinzuweisen. (twitter, nebenan.de/Veranstaltungen etc.)



Bengt Koeslich (5)

- **Listen mit Terminen** erstellen, wann welche **Veranstaltungen** bis Juli 2022 in der Gemeinde geplant sind, um eine frühzeitige Abstimmung untereinander zu ermöglichen und keine Termine zu übersehen. Schickt uns diese Termine, wir können noch Helfer organisieren.
Beispiel: Datum, Uhrzeit, Wochentag, Veranstaltung mit Anschrift (privat oder öffentlich, ggf. Ansprechperson, Genehmigung), genaue Adresse für Treffpunkt, wer macht mit, wie viele Personen, Besonderheiten etc. Sammeltermine evtl. in der regionalen Presse veröffentlichen.
- **Mobile Unterschriftenstände** an Radwegen, vor Bahnhöfen, (Achtung: nicht auf dem Bahngelände, Bahnsteigen, Bahnhofsgebäude!) Veranstaltungsorten (z. B. Wochenmärkte, Musikveranstaltungen, Bürgerversammlungen, Stadtfeste). Ideal sind hier **Beachflags**, die direkt am Fahrrad befestigt werden. Diese können über die unten angegebenen Kontaktpersonen angefragt werden





Je **mehr Personen** an den Info-Ständen vorhanden sind, umso besser und auffälliger! Mensch kommt schnell in längere Gespräche mit Fußgängern, Radfahrenden und Bahnreisenden, da ist es hilfreich, wenn genügend „Personal“ zur Verfügung steht. Gerade wenn Freizeitradler:innen und/oder Fußgänger:innen unterwegs sind, wird gerne die gesamte Verkehrssituation vor Ort angesprochen.

- **Info-Stände** lohnen sich für Wochenend- und/oder Großveranstaltungen. Diese erzeugen allerdings eine große Aufmerksamkeit, sind aber meist bei der Gemeinde oder beim Veranstalter anzumelden.
- **Sprecht Euch** mit benachbarten **Ortsgruppen** und **Unterstützer:innen** ab, auch über die Gemeinde- und Kreisgrenzen hinaus. Wir arbeiten alle auf dasselbe Ziel hin.
- **Schaut euch die unterschriebenen Bögen** in Anwesenheit der Unterschreibenden **nochmals an**. Häufige Fehler sind: kein vollständiges Geburtsdatum, kein vollständiger Vorname (z. B. „Rosi“ statt „Rosemarie“), Hausnummer fehlt, Wohnort fehlt, Datum der Unterschrift. Fragt **vor dem Ausfüllen** nach der Wahlberechtigung zur **Landtagswahl in Hessen!**
- **Habt genügend** Unterschriftsbögen, Stifte, Klemmbretter, Mitgliedsanträge, Infomaterialien eurer Organisation dabei. Wenn Ihr Materialien benötigt, wendet Euch bitte an u. g. Kontaktpersonen

Wohin mit den unterschriebenen Bögen? Diese Bögen müssen dann von uns erst noch zur zuständigen Gemeinde gebracht werden, damit sie dort auf die Richtigkeit der Angaben überprüft werden.

Fragen, Ergänzungen und Kommentare hierzu gerne an:

Bengt Köslich:
bengt.koeslich@adfc-hochtaunus.de
Didier Hufner:
didier.hufner@adfc-hochtaunus.de oder
0170 1865267

Jetzt rappelt's in der Kiste!

Immer mehr Sammelboxen für Unterschriften zum Volksbegehren Verkehrswende Hessen

Die ersten Sammelboxen für die Unterschriftsbögen zur Verkehrswende in Hessen wurden in Steinbach / Taunus von der ADFC Ortsgruppe Oberursel / Steinbach verteilt. Der Kreisverband Hochtaunus hat 100 Sammelboxen mit Ausgabespender gekauft und stellt sie an verschiedenen Geschäften, Institutionen und Vereinen auf.

Die ersten Aufstellorte in Steinbach waren das Rathaus, das Stadtteilbüro „Soziale Stadt“ und das Café „Mint & Things“ in der Bahnstraße 3. Inhaberin Kimy Kitanovski war sofort bereit, in ihrem Geschäft eine Sammelbox aufzustellen. Auch wenn die Box nicht unbedingt zum Farbkonzept ihres Geschäfts passt, wie sie schmunzelnd dem Überbringer Bengt Köslich vom ADFC Oberursel/Steinbach mitteilte, freut sie sich, dass beim Thema Verkehrswende endlich etwas Entscheidendes passieren kann. Als begeisterte Radfahrerin wünscht sie sich eine Verkehrsberuhigung von Tempo 30 auf der gesamten Bahnstraße, der Hauptdurchgangsstraße in Steinbach zwischen Oberursel und Eschborn.

Die Unterschriftenaktion läuft vorerst bis Ende Juni 2022 – viel Zeit, zusätzliche weitere Unterschriften überall in Hessen zu sammeln. Eifrige Sammler:innen werden bald im Stadtgebiet Steinbach häufiger anzutreffen sein: an der Apfelweinbrücke und anderen Fuß- und Radwegen, am Bahnhof, vor dem Wochenmarkt, vor Schulen und Kitas.

Ein besonderer Dank geht an den Bürgermeister, der die Aktion unkompliziert in Steinbach ermöglichte und an die



Mitarbeiter:innen in der Stadtverwaltung, die die Prüfung der bisher ausgefüllten Unterschriftsbögen sehr schnell durchführten und fehlende/falsche Angaben kennzeichneten und zurückgaben. Im zweiten Anlauf konnten berichtete Bögen eingereicht werden. Auch die schnelle Erstellung einer neuen Rubrik „Radfahren“ auf der stadteigenen Homepage mit einem direkten link auf das Portal „Verkehrswende Hessen“ ist hervorzuheben: stadt-steinbach.de/leben-wohnen/verkehr/radfahren

Weitere Sammelboxen befinden sich im Supermarkt/Postfiliale, in der Metzgerei, im Blumengeschäft, in der Friedrich-Hill-Turnhalle der TuS und im Sport- und Fitnesspark Waldstraße 49. Herzlichen Dank an alle, die die Unterschriftensammlung unterstützen!
Bengt Köslich

ADFC im Hochtaunuskreis

ADFC Hochtaunus e. V.

info@ADFC-Hochtaunus.de, adfc-hochtaunus.de,
Vorsitzender: Patrik Schneider-Ludorff, Oberursel

Bad Homburg erhält erste Fahrradzone

Gute Radverbindung parallel zur Fußgängerzone

Ein kleiner Bereich in der Bad Homburger Innenstadt wird Fahrradzone. Er umfasst die Dorotheenstraße, die Löwengasse und die Straße Am Mühlberg. Zufahrtsberechtigt sind nur noch Anlieger, so dass die Zone eine deutliche Entlastung des kleinen Quartiers, insbesondere vom derzeit erheblichen Parksuchverkehr bringen wird.

Die Aktiven des ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf hatten die Hoffnung fast schon aufgegeben, dass sich in Bad Homburg substantielle Verbesserungen für den Radverkehr ergeben würden. Seit der Kommunalwahl tat sich kaum noch etwas. Es wurden zwar einige weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, ansonsten beschränkten sich die „Verbesserungen“ häufig auf Piktogrammketten auf den Fahrspuren. Und das, obwohl die Stadtverordnetenversammlung vielfältige Initiativen ergriffen hatte, die allerdings überwiegend von der Stadt abgelehnt wurden. So wurde vorgeschlagen, die Saalburgstraße zwischen Triftstraße und Ritter-von-Marx-Brücke für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen. Abgelehnt! Die Regelgeschwindigkeit betrage 50 km/h, so dass eine Öffnung nicht möglich sei. Die Stadtverordneten haben auf diese platte Begründung richtig reagiert und um die Prüfung eines geschützten Rad-



Der schwarz eingerahmte Bereich in dieser Karte zeigt den voraussichtlichen Bereich der beschlossenen Fahrradzone.
Kartenbasis: openstreetmap.org

wegs oder Radstreifens in Gegenrichtung gebeten. Ein weiteres Beispiel ist die Öffnung der unteren Haingasse für den Radverkehr in Gegenrichtung. Die Stadt hat dort immerhin Busse probeweise um die Ecke fahren lassen und kam dann zu dem Schluss, dass neben dem ohnehin eingeplanten Wegfall von Parkplätzen zwei weitere Stellplätze entfallen müssten. Dies sei angesichts des derzeitigen Radverkehrsaufkommens nun unverhältnismäßig. Außerdem könnten die Radfahrenden ja auch Ausweichstrecken nutzen.

Nun ja, es kommt eben immer darauf an, wen man fördern möchte.

Ein weiteres „schönes“ Beispiel ist der Prüfauftrag der Stadtverordneten, wie der Radverkehr auf der Höhestraße und Kaiser-Friedrich-Promenade sicher geführt werden kann. Das Ergebnis hier: eine Piktogrammreihe wird schon helfen. Es ist sicher sinnvoll, den Radverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen zu führen, dass die Radelnden dafür aber um den gesamten Kurpark herum fahren sollen, ist abenteuerlich. Ich

kann mir niemanden vorstellen, der das auch nur erwägen wird. Immerhin sei langfristig die Verkehrsberuhigung der Innenstadt anzustreben. Dies sei aber mit hohen Kosten und hohen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr verbunden. Um das den Bürgern zumuten zu können, sei eine „stärkere gesellschaftliche Akzeptanz des Radverkehrs“ Voraussetzung. Diese ist nach meiner Wahrnehmung zwar jetzt schon vorhanden, allerdings klingen die Aussagen der Stadt danach, dass ich die Verkehrsberuhigung in meinem Leben nicht mehr mitbekommen werde.

Nun soll also die Fahrradzone kommen! Auch diese hatte die Stadtverwaltung zunächst abgelehnt, da die Straßenbreite hierfür nicht ausreichend wäre. Es ist zwar eng, aber durch die Begrenzung des Kfz-Verkehrs auf Anlieger dürfte die Belastung deutlich sinken, so dass die Zone eine gute Verbindung für Radfahrende parallel zur Fußgängerzone in die Innenstadt und über die Straße Am Mühlberg auch in Richtung Berliner Siedlung darstellt. Diese Argumentation hat dann auch die Stadtverordneten überzeugt, die die Stadt noch einmal aufgefordert haben, die Zone einzurichten. Diesmal mit Erfolg. Hartnäckigkeit und intensive Kommunikation können sich manchmal doch auszahlen. *Ralf Gandenberger*

Stadt Usingen erstellt Nahmobilitätskonzept

Die Stadt Usingen hat schon einige Konzepte erstellt, nun kommt noch ein gesamtstädtisches Nahmobilitätskonzept hinzu. Dafür gibt die Stadt richtig viel Geld aus – 15.000 Euro allein für die Ausschreibung. Das Konzept soll umfassend sein, alle Ortsteile und Verkehrsarten umfassen sowie alle bestehenden Konzepte berücksichtigen. Die Erstellung wird also etwas dauern. Der ADFC soll daran übrigens beteiligt werden.

Leider nicht in Anspruch genommen wird das Angebot der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), der Nahmobilitätscheck. Das ist ein zertifiziertes Planungsverfahren, das Kommunen einen einfachen, passgenauen und flexiblen Einstieg in die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs vor Ort unter besonderer Beachtung der Barrierefreiheit

ermöglicht. Es hätte sehr viel schneller und kostengünstiger zu einem Ergebnis für den Fuß- und Radverkehr geführt und wäre unmittelbare Grundlage für eine spätere Förderung durch das Land Hessen. Die Stadt hat sich bisher nicht durchringen können, Mitglied in der AGNH zu werden. Mitglied ist lediglich Neu-Anspach. Die Kommunen verweisen immer auf den Hochtaunuskreis, der ja Mitglied sei – das reicht aber nicht.

Der ADFC freut sich natürlich, dass er beteiligt werden soll. Wir werden aber auch darauf drängen, mit bereits feststehenden Maßnahmen wie aus dem mit der Stadt ja abgestimmten Kreisverkehrskonzept unmittelbar zu beginnen. Das Nahmobilitätskonzept muss dafür nicht abgewartet werden. *Stefan Pohl*

USINGER LAND

radverkehrskonzept-hochtaunuskreis.de

Mehr Platz fürs Rad – und auch mehr Geld

Was das Radverkehrskonzept Hochtaunus für die Finanzplanung der Kommunen im Usinger Land bedeutet

Der Kreistag des Hochtaunuskreises hat am 21. Februar einstimmig das Radverkehrskonzept Hochtaunus beschlossen. Bis 2032 sollen 152 Millionen Euro investiert werden, davon 28 Millionen vom Hochtaunuskreis, 56 Millionen von den Kommunen. Der ADFC Usinger Land hat dazu ein Dossier erstellt, das kontinuierlich weiter gepflegt werden soll und über den Internet-Auftritt adfc-usinger-land.de abgerufen werden kann.

Was die Strecken angeht, an denen Maßnahmen durchgeführt werden sollen, ist das Konzept eindeutig und detailliert mit den Kommunen abgestimmt. Anders ist das hinsichtlich der Finanzierung. Das vom Hochtaunuskreis beschlossene Konzept haben die Kommunen noch nicht bestätigt. Das ist deshalb ein Problem, weil die Kommunen rund ein Drittel der Kosten stemmen müssen.

Wer wie viel zu zahlen hat, ist unübersichtlich

Von den veranschlagten 28 Millionen Euro muss der Hochtaunuskreis etwa 30 Prozent aufbringen. Der Rest sind Fördermittel. Der Hochtaunuskreis stellt für 2022 und 2023 bereits Investitionsmittel bereit und liegt mit diesen Geldern für seinen Anteil auch im Schnitt. Die Kommunen haben aber noch

nichts bereitgestellt. Auch sie bekommen Fördermittel. Allerdings zeigt das Konzept nicht klar auf, welche Kommune welche Anteile aufbringen muss.

Die Maßnahmen sind nämlich nicht explizit nach Kommunen aufgeschlüsselt. Bei kommunenübergreifenden Maßnahmen, etwa dem Ausbau eines Waldweges über eine Grenze hinweg, kann man nicht erkennen, welchen Anteil welche Kommune tragen muss – und das sind keine Einzelfälle. Es wäre leicht gewesen, das zumindest anteilig anhand der Länge eines Weges aufzuschlüsseln. Nun muss sich jede Kommune das Konzept ansehen und ermitteln, welche Maßnahmen auf ihrem Gebiet liegen und welche Anteile bei übergreifenden Maßnahmen sie treffen. Hinzu kommt, dass nicht alle kommunalen Maßnahmen gleich bezuschusst werden – das hängt auch mit der Baurägerschaft zusammen. Die Detailermittlung wird dauern. Für eine schnelle Umsetzung wäre diese Angabe gleich benötigt worden – das wurde leider verpasst.

Trotzdem müssen die Kommunen nicht untätig sein. Wir haben auf pauschaler Basis einmal versucht, das auszurechnen. Im oben erwähnten ADFC-Dossier wird beschrieben, wie wir vorgegangen sind. Herausgekommen ist: Ab sofort muss jede Kommune im Durchschnitt über den gesamten Hochtaunuskreis gerechnet rund 200.000 Euro pro Jahr über zehn Jahre hinweg (also von 2023 bis 2032)

aufbringen. Das ist nur eine Durchschnittsangabe, aber eine, mit der man etwas anfangen kann: Sie zeigt grob, was auf die einzelne Kommune zukommt.

Das bedeutet: Jede Kommune muss mit dem Haushalt 2023 beginnen und jährlich ausreichend Haushaltsmittel bereitstellen. Wir meinen: Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim können 2023 pauschal mit je 200.000 Euro im Haushalt anfangen, diese Summe auch für 2024 einplanen und die mittelfristige Finanzplanung ebenfalls mit ausreichend Haushaltsmitteln versorgen. Parallel dazu wird mit ersten Maßnahmen begonnen, außerdem werden die genaueren Gesamtkosten ermittelt, die die Kommune bis 2032 aufbringen muss. Nur mit konsequenten Folgeschritten kann aus dem Konzept etwas werden! Jede Verzögerung ist ein schlechtes Zeichen mindestens für das Zeitfenster bis 2032. Und man muss sich darüber klar sein, dass es hier „nur“ um das Kreisnetz geht, das ganz viele kommunale Anforderungen gar nicht beinhaltet. Das muss noch geplant werden und kommt dazu. Die Stadt Steinbach hat das sehr vorbildlich schon gemacht und ein zusätzliches städtisches Radverkehrskonzept erstellt. Sie landet – allerdings bei einer vergleichsweise sehr kleinen Fläche – bei rund 75.000 Euro pro Jahr in den nächsten 10 Jahren.

Fazit: Bereits im nächsten Haushalt müssen Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim jeweils eine nennenswerte Summe bereitstellen. Es ist nicht notwendig, sich hinter ergänzenden kommunalen Radverkehrskonzepten zu verstecken und die Umsetzung des Kreisnetzes zu verzögern. Das Kreisnetz ist klar und abgestimmt, es kann losgehen. Jetzt!

Um inhaltliche Kritik an dem Konzept wird es in der nächsten Ausgabe von *Frankfurt aktuell* gehen. *Stefan Pohl*

Rund um Wehrheim – Teilausschilderung

Die Gemeinde Wehrheim hat im Herbst 2021 zwei Rundrouten als offizielle Rundrouten um Wehrheim festgelegt, Broschüren und Tracks erstellt und jeweils in einer Richtung ausgeschildert. Die jeweils andere Richtung soll im Laufe des nächsten Jahres beschildert werden. Wer die Route also in der jeweils anderen Richtung befahren will, sollte die Broschüre oder den Track nutzen.

Die Route basiert auf dem ADFC-Vorschlag mit kleineren Abweichungen und wurde inten-

siv zwischen dem ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten und dem ADFC abgestimmt. Zum Download bietet die Gemeinde eine PDF-Datei und einen GPX-Track, erreichbar über den Kurzlink:

adfc-hessen.de/=Yh05

Die Route gehört übrigens zu dem vom ADFC angestoßenen Radtouristik-Konzept für den Hochtaunuskreis:

adfc-hochtaunus.de/radtouristikkonzept

Stefan Pohl



Die eingehängten Plaketten links sind nur an einem Schild angebracht – nur in dieser Fahrtrichtung kann man der Route anhand der Beschilderung folgen. Für die jeweilige Gegenrichtung benötigt man derzeit Hilfsmittel wie die Broschüre oder einen Track. Beides stellt die Gemeinde auch online zur Verfügung.

Hessen Mobil marginalisiert eigenes

Rad-Hauptnetz



Engstelle am Ortseingang von Hofheim-Lorsbach; links neben Leitplanke und Geländer ist der Mühlgraben, dessen Mauer repariert werden muss
Holger Küst

Vor einigen Jahren plante Hessen Mobil, den Radweg zwischen Hofheim und dem Hofheimer Stadtteil Lorsbach gemeinsam mit einer Entschärfung der engen Kurve im Verlauf der Hessischen Landesstraße L 3011 zu realisieren. Dieser Radweg ist auch Bestandteil des von Hessen Mobil definierten Rad-Hauptnetzes.

Von der gemeinsamen Realisierung beider Maßnahmen ist die Behörde des Landes jetzt stillschweigend abgerückt und schafft nur die Verbesserung der Gegebenheiten für Kfz-Lenker:innen, ohne die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. Während in der Presse nur die Rede

von der Sanierung der Stützmauer zum Bach hin ist, soll im selben Atemzug die Fahrbahnbreite gleich mit vergrößert werden von 6,0 bis 6,5 Metern auf 8 Meter. Zudem soll der Kurvenradius von 60 auf 100 Meter vergrößert werden (Kurzlink zur Plangenehmigung: adfc-hessen.de/=uw8U). Das verursacht im Bereich des Bildes eine Fahrbahnbreite, die zwischen der Fahrbahn und dem Zaun keinen Platz mehr für einen Radweg lässt.

Da der Radweg aus diesem Grund für einen längeren Abschnitt auf einer sehr begrenzten landwirtschaftlichen Fläche geführt werden müsste, befürchtet der ADFC Einsprüche des betroffenen Landwirts, die dazu führen könnten, dass es auf lange Zeit keinen Radweg gibt.

Für die Kfz-Lenker:innen hat Hessen Mobil die Schäfchen indes schon lange ins Trockene gebracht. Dies mutet sehr wie ein Taschenspieler-Trick an. Die Verkehrsbehörde des Landes ist seit 30 Jahren mit der Planung dieses Radweges befasst und hat bis heute noch kein Planfeststellungsverfahren erfolgreich abgeschlossen.

Zwischenzeitlich hatte Hessen Mobil angekündigt, die auch für radelnde Pendler:innen wichtige Straße für zwölf Monate zu sperren. Die von Hessen Mobil vorgeschlagene Umleitung ist bis zu zwölf Kilometer länger als über die L 3011, eine Alternative über Langenhain kürzer, aber mit sehr vielen Höhenmetern verbunden und eine Verbindung über den Heinrichsweg aufgrund des Zustands außer bei längerer Trockenheit sehr verdreckt. Auf Drängen der Stadt Hofheim wurde die vollständige Sperrung möglicherweise auf vier Monate reduziert, es verlängert sich jedoch die Dauer der Gesamtmaßnahme auf 16 Monate. Der ADFC hat die Stadtverwaltung gebeten, auch während der Sperrungsdauer eine Passage für Radler:innen zu ermöglichen.

Bürgermeister Christian Vogt hat zugesagt, dass die Stadtverwaltung diesen Aspekt zu berücksichtigen versucht und der Erste Stadtrat Wolfgang Exner sich des Themas annehmen wird. Wir sind gespannt!

Holger Küst

Wo diese Beachflag zu sehen ist, gibt es eine Gelegenheit, das Volksbegehren für eine Verkehrswende in Hessen zu unterstützen.



Kreisverband ADFC Main-Taunus e.V.

Allgemein

kontakt@adfc-mtk.de

Codierung

Andreas Ripken
Tel. 0152/01 01 26 01

Tourendatenbank und Homepage

Reinhard Niederberger
Tel. 0151/23 98 27 44

Bad Soden/Sulzbach

Birgit Buberl
Tel. 06196/52 03 33

Eschborn/Schwalbach

Thomas Buch
Tel. 06173/6 11 92
mit Karl Lambracht (Schwalbach)
und Helge Wagner (Eschborn)

Hofheim/Eppstein/Kriftel

Holger Küst
Tel. 06198/50 15 59

Kelkheim

Holger Kleipa
Tel. 0157/3 662 79 16

Hattersheim

Birgid Oertel und Volker Igstadt
Tel. 06190/91 70 46

MTK und Hochheim, Flörsheim, Liederbach

Gabriele Wittendorfer
Tel. 06196/768 11 08

Kassenführung Kreisverband

Wolfgang Bargon
Tel. 01522/894 81 22

Keine Aktivitäten ohne Aktive:

Für alle, die Lust haben, sich im ADFC Main-Taunus zu engagieren, gibt es seit Neuestem einen Aktiven-Treff. Aktuell läuft der zwar virtuell, aber sobald es wieder verantwortbar ist, treffen wir uns auch live und in Farbe.

Der nächste Termin ist am 25.3.2022 ab 18.00 Uhr.

Bei Interesse gerne melden unter gabriele.wittendorfer@adfc-mtk.de

Kriftel: drei Wegabschnitte asphaltiert

Nach vielen Jahren hat die Gemeinde Kriftel den Wünschen des ADFC Rechnung getragen und zwei Wegabschnitte asphaltiert, der dritte Wegabschnitt war vom Nahmobilitätsbeauftragten des Main-Taunus-Kreises angeregt worden. So brauchen Radler:innen etwas weniger Höhe zu überwinden, um von Kriftel in Richtung Liederbach zu fahren und zwei scharfe Kurven weniger zu fahren. Dies erleichtert auch in Gegenrichtung das Fahren auf die Brücke über die Elisabethenstraße, weil man Schwung holen kann.



Auf diesem Open-Streetmap-Kartenausschnitt wurden die neu asphaltierten Abschnitte rot markiert.

Kartenbasis:
openstreetmap.org

Der Wegabschnitt am Umspannwerk auch im Verlauf der Regionalpark-Rundroute hat am nordöstlichen Ende durch Schotter auf dem Querweg von der Rhein-Main-Therme nach Liederbach regelmäßig Probleme verursacht. Wir hoffen, dass diese Probleme jetzt der Vergangenheit angehören.

Holger Küst



Der als letztes fertig gestellte Abschnitt am Umspannwerk

Holger Küst



PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

FAHRRAD FREUND

VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 3 MAL IN IHRER NÄHE

Adalbertstr. 5 / 60486 Frankfurt a.M.

Robert-Mayer-Straße 54 / 60486 Frankfurt a.M. (Werkstatt)

Niederhofheimer Str. 49 / 65719 Hofheim im Taunus

PERPEDALE.DE
FAHRRADFREUND.COM



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

Tel.: 069 - 952 948 44

60431 Ffm. - Ginnheim

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

Es tut sich was!

Ein Jahr neuer Nahmobilitätsbeauftragter in Eschborn

Seit über einem Jahr hat die Stadtverwaltung Eschborn wieder einen Mitarbeiter, der sich um Nahmobilität kümmert und unter anderem um die Belange des Radverkehrs in Eschborn und Niederhochtadt im Auge hat. Der ADFC hatte bekanntlich regelmäßig die Wiederbesetzung der vier Jahre lang vakanten Stelle eines Nahmobilitätsbeauftragten gefordert. Mit Andreas Gilbert wurde ein Niederhochtädter Bürger für diese Stelle im Eschborner Rathaus eingestellt, der nicht nur die Themen und Probleme der heimischen Radlerinnen und Radler kennt und anpackt, man sieht ihn auch des Öfteren selbst am Alltagsverkehr mit dem Fahrrad teilnehmen.

Mit Verve stieg Andreas Gilbert Anfang 2021 in den neuen Job ein. Mit einem Masterabschluss im Studiengang *Infrastrukturmanagement* und vier Jahren Erfahrung als wissenschaftlicher Mitarbeiter am *Research Lab for Urban Transport* an der Frankfurt University of Applied Sciences startete er mit spürbaren Aktivitäten zur Verbesserung des örtlichen Radverkehrs: An einigen neuralgischen Punkten des Straßenverkehrs wurden rote Flächenmarkierungen als optischer Warnhinweis auf die Straße gebracht, an zentralen Standorten wurden mehrere Fahrradboxen zum sicheren Unterstellen aufgestellt und in der Nähe

des Montgeronplatzes sowie am Rathausplatz (am Stadtplan) steht nun je eine Servicestation für kleine Reparaturen und zum Aufpumpen schlapper Reifen. Ein prima Service.

Radeln für den guten Zweck

Coronabedingt musste in den letzten beiden Jahren der traditionelle Fahrrad-Aktionstag ausfallen. In abgespeckter Form wurden im vergangenen Herbst, auf Initiative von Herrn Gilbert, eine Fahrrad-Codierung des ADFC und ein Fahrrad-Check der Firma Biketempel am Rathausplatz angeboten. Ebenfalls fand das Stadtradeln letztes Jahr statt – mit Rekordbeteiligung! In der Beratung mit den Teamkapitänen der Teilnehmergruppen wurde zur Auslobung vorgeschlagen, dass die Stadt für jeden geradelten Kilometer einen Geldbetrag in ein ökologisches oder soziales Projekt spendet. Die etwa 163.000 dokumentierten Kilometer erbrachten 1.630 Euro, von denen Bäume an der Kita Bismarckstraße gepflanzt und ein Teilbetrag an das Klima-Bündnis zur Unterstützung indigener Bevölkerung am Amazonas gespendet wurden. Eine gute Idee!

Ganz wichtig für Andreas Gilbert ist die Einbeziehung des ADFC bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen. Und da gab es inzwischen mit der AG Radverkehr



Service-Station
Niederhochtadt

mehrfach Ortstermine mit Vertretern des Bau- und Ordnungsamtes. Diese Form der Treffen erweist sich als sinnvoll, da vor Ort Probleme, Verbesserungen, Abwägungen und Ausführungen „am lebenden Objekt“ erörtert werden können. Trotz oftmals unterschiedlicher Meinungen begrüßt der ADFC diese Meetings. Inwieweit schließlich die jeweilige Maßnahme ausgeführt wird, obliegt letztendlich der Verwaltung. Nicht jeder Vorschlag wurde als notwendig anerkannt.

Auch wurde der ADFC beim Nahmobilitäts-Check an zwei anschließenden verkehrspolitischen Workshops beteiligt. Hier brachten die ADFC-Vertreter in der Runde mit Vertretern der Stadtverwaltung und der Stadtverordnetenversammlung Vorstellungen und Forderungen aus Sicht der Radfahrer ein, die teilweise kontrovers diskutiert wurden. Ob die eine oder andere Forderung auf fruchtbaren Boden gefallen ist, werden wir im Auge behalten.



Andreas Gilbert

Blick über den Kirchturm hinaus

Nach dem ersten Jahr des neuen Nahmobilitätsbeauftragten ist zu resümieren, dass der ADFC als kompetenter Partner und Interessenvertreter in Sachen Radfahrer:innen und Radverkehr akzeptiert wird. Es liegt auf der Hand, dass auch in Eschborn ein Nahmobilitätsberater erforderlich war und ist. Mit Sachverstand, Kooperationsbereitschaft und Engagement muss er die Verkehrsprobleme aufgreifen, gute Lösungen suchen und deren Umsetzung angehen. Die Abstimmung mit anderen Fachbereichen und Behörden ist nicht immer einfach.

Dabei hat Eschborn noch viel Luft nach oben, den Radverkehr zu verbessern und auch für Fußgänger:innen die Teilnahme am Straßenverkehr sicherer zu machen. Dazu muss auch die Kommunalpolitik den Blick über den Kirchturm hinaus wagen, insbesondere im Hinblick auf die entsprechend erforderlichen Budgets und die effektiven Beteiligungsmöglichkeiten des Mobilitätsbeauftragten auf Augenhöhe. Verkehrstechnische Insellösungen und Einzelmaßnahmen oder Events wie Stadtradeln oder Fahrrad-Aktionstag erachten wir als notwendig und sinnvoll, sie dürfen aber nicht die Sicht auf eine politische Verkehrswende verschleiern. Das Auto kann nicht wie bisher, ungeachtet aller damit verbundenen Probleme, der Maßstab in Sachen Verkehrsplanung sein, bei dem die Belange und Interessen des Fuß- und Radverkehrs weiter hinten anstehen. Die ADFC-Lösung der letzten Jahre #MehrPlatzFürsRad ist dabei eine wichtige Orientierung.

So lobenswert das Stadtradeln zur Förderung des Radfahrens ist,



Abschließbare
Fahrradboxen

>> so radelt stets eine Portion Skepsis mit: Was nützt diese Aktion der Umwelt und der Radförderung, wenn Tausende Kilometer geradelt und hunderte Tonnen CO₂-Ausstoß „gespart“ werden, die Luft aber weiterhin durch ansteigende Zahlen an Pkw belastet wird und Verbesserungen für den Radverkehr nur schleppend vorankommen?

Helge Wagner und Thomas Buch



Rotmarkierung im Schutzstreifen inzwischen an einigen Stellen im Ortsbild zu sehen – an anderen noch erforderlich

Helge Wagner (4)

Der Blick in die Zukunft

Der ADFC wünscht sich ortsbezogene Ideen, Konzepte und Perspektiven, die von Eschborns Kommunalpolitik und Stadtverwaltung getragen werden. Wir denken da an folgende Punkte:

- Sichere Erschließung aller vorhandenen Gewerbegebiete für den Alltags-Radverkehr bzw. für Pendler.
- Besondere Beachtung sollte dabei die erforderliche Verbindung der beiden in Planung befindlichen Radschnellwege (FRM4 und FRM5) innerhalb des Gewerbegebietes Süd sowie die fahrradgerechte Anbindung der geplanten RTW-Stationen Sossenheimer Straße und Eschborn Süd finden.
- Verbesserung der Anbindung an die Nachbarkommunen Schwalbach, Sossenheim Steinbach sowie an den Stadtteil Niederhöchstadt.
- Fahrradgerechte Erschließung der Bahnhöfe Eschborn Mitte und Niederhöchstadt.
- Schaffung weiterer sicherer Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet (siehe dazu Broschüre des ADFC Eschborn *Sichere Fahrradabstellanlagen*).
- Anpassung der Stellplatzordnung der Stadt Eschborn an die Verordnung des Landes Hessen über Fahrrad-Abstellplätze und Überprüfung deren Einhaltung.
- Anlegen von Schutzstreifen nur noch ab einer nutzbaren Breite von 1,5 Metern.
- Fahrradgerechte Ertüchtigung der beiden neuen Kreisverkehrsanlagen. Hintergrund sind mehrere schwere Unfälle mit Fahrradbeteiligung.
- Fortsetzung weiterer Rotmarkierungen an prekären Stellen, insbesondere an Einschwenkstreifen (Kreiseinfahrten, Ende von Schutzstreifen).
- Überprüfung der vorhandenen Drängelgitter, zwecks Durchfahrtmöglichkeit für Lastenräder, Räder mit Anhänger, großen Pedeles usw.
- Schaffung von Ladestationen für Elektrofahräder an stark frequentierten Stellen und Plätzen mit optimalen Fahrradabstellmöglichkeiten.
- Frühzeitige und ernsthafte Beteiligung des Nahmobilitätsbeauftragten und des ADFC bei allen Verkehrsplanungen innerhalb der Stadt.

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

BRONZE-GEWINNER

UMWELTORIENTIERTES
UNTERNEHMEN DES JAHRES



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



ZARBOCK

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



Umweltorientiertes
Unternehmen des Jahres

Wo es klemmt, ist er zur Stelle

Aktivenporträt Theo Sorg



Theo und seine Frau Annerose auf dem Ruhrradweg.
Im Anhänger fährt die Enkelin mit.

Privat

Theo wurde 1948 geboren und lebt seit 1971 in der Kernstadt Bad Vilbels. Vor seinem Gang in den (Un-)Ruhestand war er als Ingenieur der Prozessautomation in leitender Funktion bei einem der großen Anlagenbauer in Frankfurt am Main beschäftigt. Auch Theo gehörte damals zu den Menschen, die sich täglich mit ihrem Auto auf der B3 in die Schlange nach Frankfurt stellten, um dann im Frankfurter Westend nach einigen Runden um die Häuserblocks einen freien Parkplatz zu ergattern.

Irgendwann fragte er sich, ob das so richtig sei, was er da tue: eingesperrt in einer Blechkiste in Zwangshaltung Schwerstarbeit zu verrichten und dabei die Auspuffgase des Fahrzeugs vor ihm einzuatmen. Mit Bus oder Bahn als Alternative brauchte er für den zwölf Kilometer langen Arbeitsweg mehr als doppelt so lang (vorausgesetzt, der Weg mit dem Auto als Vergleichsmaßstab war frei); und preislich attraktiv war die Fahrt mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erst recht nicht. Also holte er sein altes Fahrrad aus dem Keller und erweckte es zu neuem Leben. Es war ein altes

Neckermann-Fahrrad mit Dreigang-Nabenschaltung. Mit den heutigen, modernen Rädern hatte es nicht viel gemein. So begann Theo seinen täglichen Arbeitsweg zunächst als Schönwetterfahrer. Allerdings änderte sich das bald. Einmal umgestiegen, ließ ihn das Fahrrad nicht wieder los. Er traf morgens viel entspannter in der Firma ein als zuvor und konnte abends auf dem Heimweg sehr gut Stress abbauen. Bald fühlte er sich einfach viel fitter.

Als die Firma nach Heddernheim umzog, sollte der Nidda-Uferweg weitere mehr als 20 Jahre Theos Arbeitsweg sein. Er war zwar geringfügig länger, doch dafür verlief er abseits vielbefahrener Straßen. Er musste sich frühmorgens nicht mehr den berüchtigten Heartbreak Hill (die Frankfurter Straße stadtauswärts) hinaufquälen, und auf dem gesamten Weg gab es nur eine einzige Ampel. Viel besser ging es kaum. Bis auf Ausnahmen hatte sich Theo vom Zwang zum Auto befreit.

Vom Fahrrad zum ADFC kam Theo erst später, denn die „Konkurrenz“ schlief nicht. Theo

Zwischenzeitlich hat sie geruht. Nun nehmen wir den Faden wieder auf und widmen uns ihr erstmals seit 2015 wieder: der Reihe unserer Porträts, die unsere Aktiven ins Scheinwerferlicht rücken. Wir fügen ihr nun eine weitere Folge hinzu.

war ehrenamtlich tätig, solange er zurückdenken kann. Zunächst brachte er als Rettungsschwimmer bei der DLRG vielen Menschen – Kindern wie Erwachsenen – das Schwimmen bei. Ob als Jugendvertreter im Sportverein oder als Elternbeirat in Kindergarten und Schule – immer war es ihm wichtig, sich für eine Sache einzubringen. In Bad Vilbel gehörte Theo zu den Mitbegründern der Selbsthilfekontaktstelle Bürgeraktive Bad Vilbel e.V. Anfangs war er auch in dessen Vorstand. Bis heute ist er dort Ehrenmitglied.

Verkehrsprobleme sind eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Man denke an den Lärm, die Abgase und die verstopften Straßen; nicht zu vergessen der Einfluss des motorisierten Individualverkehrs auf den Gang der Klimaveränderung. Zur Lebensqualität trägt das alles nicht bei. Wo es stattdessen hinführt, konnte Theo bei seinen Auslandseinsätzen in großen Metropolen wie São Paulo, Teheran, Kuala Lumpur, Neu-Delhi oder auch Paris und Wien sehen. Wie es viel besser gehen kann, erlebte er in Curitiba, der Hauptstadt des Bundesstaats Paraná in Brasilien. Das *Rede Integrada de Transporte* (das integrierte Transportnetz) mit dreigliedrigen Bussen und Haltestellenröhren aus Plexiglas beeindruckte ihn zutiefst. Autofreie Straßen und Plätze in der Innenstadt luden zum Verweilen ein, und so fand dort das pralle Leben statt.

Schon im Ruhestand, trat Theo 2015 dem ADFC bei und engagierte sich seitdem dort ehrenamtlich – wenn auch nicht mehr im Rahmen eines Vorstandspostens. Das sollen Jüngere machen, wie er sagt. Wo es klemmt, da hilft er. Und noch einmal O-Ton Theo: „Wir müssen den Radverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel weiterbringen. Wenn wir in Zukunft noch Auto fahren wollen, müssen wir vermehrt das Fahrrad nutzen.“

Was bleibt neben dem Fahrrad als Kristallisationspunkt von Theos ehrenamtlichem Engagement? Zusammen mit seiner Frau hat er das Reisen mit dem Fahrrad entdeckt, und da die beiden ein sehr unterschiedliches Tempo fahren, haben sie sich für ein Tandem entschieden. Genussradeln entlang der Flüsse, das ist ihr Ding. *Ute Gräber-Seißinger*

Gutes Gelingen!

Der ADFC Bad Vilbel gratuliert Herrn Sebastian Wysocki zur gewonnenen Bürgermeisterwahl. Zudem bedanken wir uns ausdrücklich bei der Kandidatin und den drei Kandidaten für die Beantwortung unseres Fragenkatalogs im Vorfeld der Wahl.

Für die Amtszeit von Herrn Wysocky hoffen wir auf einen weiterhin guten Austausch und eine konstruktive Zusammenarbeit. Im Sinne des umweltfreundlichen Radverkehrs stehen wir weiterhin für Vorschläge, einvernehmliche Lösungen und – wo es erforderlich ist – auch für sachbezogene Kritik bereit.

Wulfhard Bäumlein

Beschwerlich und teils gefährlich

Mit dem Fahrrad von Bad Vilbel aus zur Hohen Straße

Wie sieht eine gute Verbindung für Radfahrende aus, die von Bad Vilbel aus zur Hohen Straße gelangen wollen? Diese Frage wird uns des Öfteren gestellt. Bereits im September 2016 hatten wir im Rahmen einer Raderkundungsfahrt zwei Möglichkeiten näher betrachtet. Diese sind nach wie vor aktuell.

Möglichkeit Nummer 1. Die erste Strecke misst rund 3,5 Kilometer. Sie kommt für Radfahrende infrage, die auf dem Heilsberg starten oder über den Heilsberg-Kreisel anfahren. Doch Vorsicht: Diese Strecke „... geht, wenn man den Aufzug nimmt“, wie einer der Teilnehmer der Tour sagte – womit er die Lachenden auf seiner Seite hatte. Ernsthaft zu empfehlen ist sie nicht, denn sie ist nicht nur anfänglich mit einer heftigen Steigung versehen, sondern auf eben diesem Teilstück auch in allen anderen Belangen denkbar ungeeignet. Gerade dort, auf den ersten rund 550 Metern, wo sie am steilsten ist, besteht der Belag des Weges streckenweise aus groben Schottersteinen, und zur seitlichen Ableitung von Regenwasser sind steinerne Querrinnen eingearbeitet. Nur ausgesprochen sportliche Radfahrer:innen mit Breitreifen-Bikes dürften sich hier hinauf (und ebenso hinab) wagen, ohne abzusteigen. Oben angekommen, wendet man sich nach links und stößt nach weiteren 300 Metern auf den Landgrabenweg, in den man nach rechts einbiegt. Sodann verläuft die Strecke geradeaus, bis sie auf die B 521 stößt. Nach deren Querung gelangt man in Frankfurt-Bergen auf den Nordring, und wenn



Ein „Heartbreak Hill“ der zweiten Art – für Radfahrende eher nicht zu empfehlen

Ute Gräber-Seißinger

man in diesen nach links einbiegt, erreicht man 1,5 Kilometer später die Entrée Hohe Straße Via Regia.

Möglichkeit Nummer 2. Die zweite Strecke ist etwas komfortabler, auch wenn sie ebenfalls Steigungen aufweist, die nicht zu unterschätzen sind. Sie beginnt am Alten Rathaus, misst rund 4 Kilometer und ist bei trockenem Wetter auch im Hinblick auf den Untergrund leidlich komfortabel. Sie führt die Hanauer Straße hinauf, wendet sich nach links in Richtung Gronau, verläuft sodann bis zum Hundeübungsplatz (PSV Bad

Vilbel) und zweigt dort nach rechts in Richtung Stadtwald ab. Am Waldrand angekommen, verläuft sie in südlicher Richtung geradeaus, um nach etwa 700 Metern die Grenze zum Frankfurter Stadtgebiet zu queren. Nach weiteren 800 Metern zweigt sie nach links ab, um dann nach abermals 800 Metern auf die B 521 zu stoßen. Von dort aus sind es bis zur Entrée Hohe Straße Via Regia nochmals 800 Meter. Für das Frühjahr nun ist eine kleine Erleichterung angekündigt, denn die am Waldrand beginnende Passage bis zur Gemarkungsgrenze soll bis dahin asphaltiert sein.

In der entgegengesetzten Richtung, das heißt von der Hohen Straße aus nach Bad Vilbel, sollten Radfahrende die ab der Gabelung Am Hohweg als Einbahnstraße ausgewiesene Hanauer Straße meiden; andernfalls müssten sie absteigen oder aber regelwidrig entgegen der Fahrtrichtung fahren. Hier empfiehlt es sich, sich an der Gabelung links zu halten und anschließend nach rechts auf den parallel zur Hanauer Straße verlaufenden Erzweg einzubiegen.

Übrigens: Eine Variante zu Möglichkeit Nummer 1 beginnt am Ritterweiher, führt von dort aus in östlicher Richtung auf der Kreuzschneise durch den Stadtwald, bis sie auf den Landgrabenweg stößt, dem sie dann in südlicher Richtung folgt. Für alle Strecken gilt, dass beim Passieren der B 521 erhöhte Vorsicht geboten ist, denn hier gibt es keine Querungshilfe.

Ute Gräber-Seißinger

Professionelle Beratung in folgenden Rechtsgebieten:

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 75699-0
Telefax +49 (0) 69 75699-105

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


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

Offenbach startet Verkehrsversuch für autofreien Schillerplatz

In Offenbach ist der einjährige Verkehrsversuch für einen weitgehend autofreien Schillerplatz angelaufen: Mitte Februar 2022 wurde die veränderte Verkehrsführung mit Markierungen und Beschilderung gekennzeichnet. Neu aufgebaute Pflanzbeete veranschaulichen eine Abgrenzung zwischen der Innenfläche des Platzes und den Fahrbahnen. Einige dieser Beete werden direkt bepflanzt, andere sollen im Frühjahr bei einer Eröffnungsaktion gemeinsam mit Menschen aus der Nachbarschaft gärtnerisch gestaltet werden.

Der Versuch zur Verkehrsberuhigung und Rückeroberung des öffentlichen Raums ist ein Projekt des Quartiersmanagements gemeinsam mit Bike Offenbach. Um den Verkehr im Viertel insgesamt zu reduzieren, wurde die Luisenstraße im Herbst 2021 im Rahmen des Projekts Bike Offenbach als Fahrradstraße markiert. Radelnde haben dort nun grundsätzlich Vorrang, sie dürfen nebeneinander fahren, und es gilt Tempo 30 für alle.

Dazu Detlev Dieckhöfer vom ADFC Offenbach: „An der Kreuzung der Fahrradstraßen Luisenstraße und Geleitsstraße entsteht durch Einbauten mit Bepflanzung eine Art modaler Filter. Autos können hier nicht mehr im Kreisverkehr fahren, sondern nur noch nach links oder rechts abbiegen. Rad-



Anwohner sollen den Platz künftig zum Verweilen und für Veranstaltungen nutzen können.

UMP

fahrende können den Platz wie zuvor beliebig queren, allerdings müssen einige Haken geschlagen werden.“

Im Laufe des Jahres sollen verschiedene Veranstaltungen auf dem Platz stattfinden, und das Quartiersmanagement ist ab dem Frühjahr regelmäßig mit einer Sprechstunde vor Ort. Wer selbst eine Idee für eine Veranstaltung auf dem neu gestalteten Schillerplatz hat, kann sich damit, wie auch mit allen weiteren Fragen rund um die Entwicklung der südlichen Innen-

stadt, bereits jetzt an das Quartiersmanagement im Stadtteilbüro in der Hermannstraße 16 wenden.

Der erste Schritt zur Neugestaltung des Schillerplatzes soll zeigen, wie die Verkehrsführung dort in Zukunft aussehen kann. Ziel ist es, den Platz – der zuvor einem Kreisverkehr ähnelte – in einen Treffpunkt für das Quartier zu verwandeln. Das Vorhaben ist Teil des Städtebauförderprogramms Sozialer Zusammenhalt (vormals HEGISS), das seit 2013 in der Südlichen Innenstadt und dem Senefel-

derquartier in Offenbach Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität und des Miteinanders unterstützt.

Wie die Initiatoren selbst ist auch Detlev Dieckhöfer auf den Ausgang gespannt: „Inwieweit der Kfz-Schleichverkehr hier tatsächlich ausgebremst wird und wie sicher Fußgänger und Radfahrer den Platz passieren oder auch nutzen können, wird sich dann im Rahmen des auf ein Jahr angelegten Verkehrsversuchs zeigen.“

Nicole Unruh



Autos kommen hier nicht mehr durch, Fahrräder schon

UMP



Die Bilder zeigen die Aufbauarbeiten am Schillerplatz.

OPG



Frühe Vögel

Früh aufgestanden sind Aktive des ADFC Offenbach, Radentscheid und VCD zum *Winter Bike to Work Day* am Freitag, 11. Februar. Morgens zwischen halb acht und neun Uhr verübten sie den Pendler:innen am Mainradweg mit warmen Getränken und teilweise selbst gefertigtem Gebäck die Fahrt zur Arbeit. Die Möglichkeit zur Stärkung fand regen Zuspruch und führte zur Sammlung zahlreicher Unterschriften für das Verkehrswendegesetz.

Detlev Dieckhöfer

Mitgliederversammlung 2022 des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Der Vorstand lädt gemäß § 8 unserer Satzung alle Mitglieder zur Mitgliederversammlung 2022 ein. Die Versammlung findet statt am **Donnerstag, 19.05.2022, 19:30 Uhr im Saalbau Titus-Forum (Nordwest-Zentrum, Walter-Möller-Platz 2)**

Diesen Termin bitte auf jeden Fall vormerken! Wir hoffen auf rege Beteiligung und fruchtbare Diskussionen. Anträge müssen bis zum **07.04.2022** im Infoladen eingegangen sein.

Vorgeschlagene Tagesordnung:

- | | |
|--|---|
| 1) Begrüßung | 10) Wahl der Kassenprüfer |
| 2) Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollant:in | 11) (Kurz-) Berichte aus den verschiedenen Arbeitsgruppen |
| 3) Festlegung der Tagesordnung | 12) Wahl des Vorstands |
| 4) Feststellung der Beschlussfähigkeit | 13) Anträge |
| 5) Genehmigung des Protokolls der letzten Mitgliederversammlung (im Infoladen einsehbar) | 14) Antrag zur Satzungsänderung um folgende Ergänzungen:
§ 8 Möglichkeit Mitgliederversammlungen mit digitaler Teilnahme
§ 9 Möglichkeit Vorstandssitzungen mit digitaler Teilnahme
§ 9 Nachfolgeregelung bei vorzeitig ausscheidendem Vorstandsmitglied |
| 6) Tätigkeits- und Kassenbericht des Vorstands | 15) Sonstiges |
| 7) Bericht der Kassenprüfer | |
| 8) Entlastung des Schatzmeisters und des Vorstands | |
| 9) Beschlussfassung über den Haushalt | |

Der Kreisvorstand

Zurzeit steht nicht sicher fest, ob die Mitgliederversammlung als Präsenzveranstaltung oder als Video-Konferenz stattfinden wird oder ob es einen Ersatztermin gibt. Wir informieren zeitnah über unsere Medien.

Technik-AG mit neuer Werkstatt

Im Januar 2022 sind wir in unser neues Quartier am Ben-Gurion-Ring eingezogen.



Unser neuer Kooperationspartner, die *Bürgerinitiative Am Bügel e.V.* hat uns eine ehemalige Hausmeisterwerkstatt zur Nutzung überlassen. Wir freuen uns auf diese neue Zusammenarbeit mit der Bürgerinitiative!

Bevor wir jedoch mit Ganztagskursen und der Selbsthilfewerkstatt starten können, liegt noch eine Menge Arbeit vor uns: Nach der Renovierung der Werkstatt dürfen wir sie unseren besonderen Bedürfnissen anpassen, was sicher noch bis zum Frühjahr dauern wird. *Michael Genthner, Technik-AG*

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8-14
60385 Frankfurt am Main

Tel. 069 - 945108 - 0
info@fahrrad-boettgen.de

www.Fahrrad-Boettgen.de

Finanzierung - Leasing - Wertgarantie

Diamant
FALTER
MainRad
Gudereit
MORRISON
UOMO
RIESE & MÜLLER
gazelle
CONWAY



Katja Diehl: Autokorrektur. Mobilität für eine lebenswerte Welt. Erschienen bei S. Fischer

Mobilität für alle

Katja Diehl stellt den Mensch in den Mittelpunkt

tiert uns mit den Folgen dieser Automobilität für uns Menschen: Städte, die Open-Air-Autosalons gleichen, Kinder, die nicht mehr vor dem Haus spielen können, die nicht allein zu Fuß oder per Rad zur Schule oder zum Sport gelangen können, alte Menschen, die im Slalom zwischen parkenden Autos kaum noch vorankommen – die Automobilität beherrscht uns. Und wir zahlen dafür, wir alle, auch die ohne Führerschein oder eigenes Auto.

Was haben Verkehr und Mobilität mit Sexismus zu tun? Gibt es eine „männliche“ Mobilität? Was würden Tempolimits für Klima und Unfallfolgen bewirken? Ist die Autoindustrie wirklich die Schlüsselindustrie in unserem Land? Katja Diehl stellt all diese Fragen, und

sie beantwortet sie auch. Alles belegt mit Zahlen, Beispielen, Quellenverzeichnis. Sie erzählt von Menschen, die nicht automobil sein wollen, das aber sein müssen. Sei es, weil sie auf dem Land leben, weil ihre Arbeit nicht mit den Fahrplänen des ÖPNV zusammenpasst, weil sie sich nicht dem Rassismus in der Bahn aussetzen wollen, weil sie auf eine Barrierefreiheit angewiesen sind – es gibt viele Gründe, die uns ins Auto zwingen.

Alle sollten auch ohne Auto gut unterwegs sein können

Sich mit diesen Fragen auseinanderzusetzen, ist bereits der erste Schritt hin zu einem möglichen Leben ohne eigenes Auto. Dass

das nicht immer einfach ist, bleibt unbestritten. Dass aber auch in gut erschlossenen Städten noch viele Bewohner:innen glauben, ohne eigenes Auto nicht auskommen zu können, dass Autobesitzende darüber befinden, ob ein Radweg breit genug ist oder ob man da nicht auch noch Autos draufstellen könnte (siehe dazu das aktuelle Beispiel am Marbachweg, Seite 7), dass jahrzehntelange Duldung von ordnungswidrigem Verhalten als Recht betrachtet wird – daran kratzt *Autokorrektur*, gut lesbar, unterhaltsam, fundiert und engagiert. Prompt hat es das Buch kurz nach Erscheinen auf die vorderen Plätze der Spiegel-Bestsellerliste geschafft. „Nun schon in der zweiten Woche!“ verkündet die Autorin nicht ohne Stolz in einer Online-Veranstaltung des ADFC Berlin und zeigt sich uns Zuschauern mit einem Glas Sekt.

„Wir müssen die Stimme für die Menschen sein, die nicht in der Lage dazu sind, sich zu äußern.“ und „Wir müssen in breiten Bündnissen denken, ADFC, VCD, usw.“ appelliert Katja Diehl an uns alle, die wir uns für eine Verkehrswende engagieren. *Peter Sauer*

Vorab gleich das Credo des Buches: Jede:r sollte das Recht haben, ein Leben ohne eigenes Auto führen zu können. Der Weg zu diesem Ziel ist ein steiniger, aber die Autorin erklärt uns gut lesbar, warum dem so ist. Sie beleuchtet die Entwicklung unserer Gesellschaft hin zu einer automobil bestimmten und benennt die Gründe dafür. Da spielen Lobbyarbeit der Autoindustrie, Dienstwagenprivileg, Straßenbau, Freiheit dank Führerschein, Statussymbol und vieles andere mehr eine Rolle. Und Katja Diehl konfron-



Eine von mehreren Illustrationen von Doris Reich in Autokorrektur

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: Henning Kühl

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:** 4.800

Redaktionsschluss für die Mai/Juni-Ausgabe: 14. April 2022

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 29)
www.fahrrad-boettgen.de

E BIKE Advanced Technologies GmbH

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

Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 15)
www.zweirad-ganzert.de

Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH

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

Internationaler Bund/Bike Point

Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein

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

Main Velo

Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 9)
www.mainvelo.de

Montimare

Hanauer Landstraße 11–13
www.montimare.de

Per Pedale

Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 23)
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 23)
www.fahrradwagner.de

Fahrradhaus XXL

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

INSPEKTION · BREMSEN · COCKPIT · ANTRIEB
LAUFRADBAU · FEDERGABEL/DÄMPFER · E-BIKE SERVICE

SCHRAUBE & RAD

MEISTERWERKSTATT

ÖFFNUNGSZEITEN & INFOS

Mo. – Fr., 10 – 19 Uhr
Sa., 10 – 15 Uhr
069 905 00 420
@schraube_und_rad

Eckenheimer Landstraße 16
60318 Frankfurt am Main

www.schraube-rad.de

*Traumhaft
schöner Radurlaub!*

FÜR ALLE FRANKFURTER RADFREUNDE

- Persönliche Beratung & Betreuung vor Ort
- Schönste Routen & perfekte Reiseunterlagen
- Gepäcktransfer von Unterkunft zu Unterkunft
- Hotels speziell für Radfahrer

Jetzt Katalog
bestellen!



EUROBIKE
RADSPASS IN EUROPA

Gratis-Infoline: 0800 070 6333
www.eurobike.at



ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925

REPARATUREN & ERSATZTEILE



Hofheimer Str. 5

65931 Frankfurt am Main (Zeilsheim)

Tel. 069 / 36 52 38

Individuelle E-Bike-Beratung nach
telefonischer Terminvereinbarung
in unserer Lagerhalle

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 31.12.2022 gültig.

**RADSPORTH AUS
KRIEGELSTEIN
GmbH**