

Hütchenspiele

gegen Falschparker?

Das wird künftig nicht mehr reichen!



Radentscheid:

Unterschriftenliste auf Seite 8



STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

STADTRADELN IN FRANKFURT AM MAIN 03. – 23. JUNI 2018

inkl. WETTBEWERB SCHULRADELN



www.stadtradeln.de www.schulradeln.de www.radfahren-ffm.de

Eine Kampagne des



Klima-Bündnis

Editorial

Es begann vor einigen Jahren. Der Freund einer Nachbarin, der über meine Fahrrad-Leidenschaft informiert ist, legte mir Zeitungsausschnitte, die das Thema zum Inhalt hatten, vor die Wohnungstür. Im Abstand von einigen Tagen, manchmal auch Wochen, fand ich Beiträge einer großen Zeitung im Hausflur vor. Technik, Verkehr, Urlaub – das Fahrrad tauchte hin und wieder darin auf. Im Laufe der Jahre nun lagen immer häufiger Papierschnipsel vor der Tür, die die Abstände zwischen den Lieferungen wurden kürzer und kürzer. „Wenn das so weiter geht, werde ich dich bald an den Abo-Kosten beteiligen“, meinte der Freund der Nachbarin mit einem Grinsen.

Es ging so weiter. Inzwischen finde ich nahezu täglich Berichte auf der Fußmatte, die sich mit dem Objekt meiner Leidenschaft befassen. Fahrradstraße in Hofheim? Radverleihsystem in Mainz? Fahr-

radkuriere in Frankfurt, zugeparkte Radstreifen in Wiesbaden? Unfallgefahr durch LKW, Fahrrad-Diebstahl? Die Ausstellung „Fahr Rad“ im Architekturmuseum oder, im Wirtschaftsteil der großen Zeitung, „Die neue Lust aufs Lastenfahrrad“? Alles ist dabei. „3 x Fahrrad auf einer Seite – auch als Velomane halte ich das für etwas übertrieben!“, notiert der Freund angesichts der Flut an Beiträgen auf dem Rand einer Zeitungsseite.

Als vor gut 20 Jahren in Eschborn eine ADFC-Gruppe aus der Taufe gehoben wurde, war eines ihrer ersten Anliegen, eine Einbahnstraße entgegen der Fahrtrichtung für den Radverkehr zu öffnen: eine zweispurige Verbindung zwischen Bahnübergang und Hauptstraße, rund 70 Meter lang. Diesem Ansinnen begegnete die Stadtverwaltung mit einem Aufschrei, der die junge ADFC-Gruppe erschütterte. Unmöglich sei das, viel zu gefähr-

lich für Radler, für Autofahrer unzumutbar, etc. Eine Öffnung der Einbahnstraße komme nicht in Frage.

Neulich war ich mal wieder in Eschborn. Besagte Straße ist nun entgegen der Einbahnrichtung zu befahren, ein Radstreifen ist seit langem markiert, an der etwas unübersichtlichen Einmündung in die Hauptstraße weist eine Schwelle Autofahrer auf die Radspur hin.

Es hat sich etwas verändert in den letzten Jahren. Zwar geht mir die „Rückeroberung der Stadt“, wie das Architekturmuseum die aktuelle Ausstellung unterteilt, immer noch viel zu langsam voran. Doch dass inzwischen aus der so oft zitierten Windschutzscheiben-Perspektive häufig eine Fahrradlenker-Perspektive geworden ist, lässt auf mehr hoffen.

Bleibt dran, mischt euch ein, vertritt eure Interessen. Der Trend ist auf unserer Seite.

Peter für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e. V. und Infoladen:

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

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

Vorstand

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

Schatzmeister: Helmut Lingat

Kontoverbindung

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

Arbeitsgruppen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AG Touren: Michael Bunkenburg
touren@adfc-frankfurt.de

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

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

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

Senioren-Beauftragte:

Margret Wiener
margret.wiener@live.de

Stadtteilgruppen:

Nord: Sigrid Hubert

Nordwest: Stephan Nickel

West: Klaus Konrad

Kontakte

Michael Bunkenburg
michael.bunkenburg@
adfc-frankfurt.de
☎ 069/52 52 61

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

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

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

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

Helmut Lingat
helmut.lingat@adfc-frankfurt.de
☎ 069/37 00 23 02
Fax 03222/34 90 126
Mobil 0171/47 07 629

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

Stephan Nickel

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

Ralf Paul

☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
☎ 061 92/9 51 7 617

Denis Reith

denis.reith@adfc-frankfurt.de

Peter Sauer

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

Egon Schewitz

egon.schewitz@adfc-frankfurt.de
☎ 069/2 00 45

Gisela Schill

☎ 069/670 11 14

Klaus Schmidt-Montfort

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

Alexander Schulz

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

Anne Wehr

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

Dieter Werner

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

Eckehard Wolf

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

Falschparken auf Radwegen – so kann es nicht weitergehen!



Kaum sind die Hütchen weg, geht es ratz fatz: Radstreifen zugeparkt, Radfahrer müssen auf die Fahrbahn ausweichen, auf der nicht einmal Tempo 50 eingehalten wird.

Foto: Verkehrs-AG ADFC Frankfurt

„Die Radfahrer sollen sich nicht so anstellen – ich stehe hier doch nur 2 Minuten“ – der gängige Spruch des Radwege-Falschparkers beim Brötchenholen. Dabei sind die, die wirklich nur 2 Minuten da stehen, noch die harmloseren Fälle. Die Fahrer der notorischen Paket-Sprinter auf den Schutz- und Radstreifen sind gar nicht am Wagen, sondern verteilen mit der Sackkarre ihre Fracht, und das dauert dann locker 20 Minuten.

Insbesondere Radstreifen werden ohne Unrechtsbewusstsein zu Ganztags-Parkplätzen umgewidmet – sie sind oft schön breit, und

man behindert keine anderen Autofahrer – also seinesgleichen, sondern nur die „blöden Ökos auf ihrem Drahtesel“, und wen interessieren die schon?

Auch die Ordnungshüter haben meistens wenig Neigung, gegenüber Falschparkern auf Radwegen mehr zu tun als Knöllchen zu schreiben, wenn überhaupt. In den Augen so mancher (Ordnungs-)Polizisten behindert der Falschparker auf dem Radstreifen nicht den Verkehr, denn Verkehr ist gleich Autoverkehr. Abschleppen ist also unverhältnismäßig. Und außerdem: „ja wo sollen sie denn sonst parken?“

Von alleine wird's nur schlimmer – Rad-Infrastruktur komplett in Gefahr!

Es gibt Entwicklungen, die Verkehrspolitikern nicht beeinflussen können. Dazu gehört das Wachstum von Metropolen wie Frankfurt. Jährlich wächst die Bevölkerung um mehr als 10.000 Personen, die Polizei zählte von 2016 auf 2017 gar einen Zuwachs der in Frankfurt gemeldeten Kraftfahrzeuge um 7.000 (in Worten: siebentausend!). Noch schneller als Bevölkerung und Sozialprodukt wächst der Lieferverkehr, denn der Internethandel vergrößert ständig seinen Marktanteil.

Dies sind objektive Prozesse, und dass dadurch der Druck auf den öffentlichen Raum wächst, ist vorhersehbar. Jeder irgendwie für ein Auto zugängliche freie Quadratmeter ist potenzieller Parkplatz (siehe auch Foto Seite 11) – legal, illegal, scheißegal! Wenn die Kommune tatenlos zusieht, wird das Problem von Jahr zu Jahr krasser – ganz von alleine. Die gesamte Markierungs-Infrastruktur für den Radverkehr ist in akuter Gefahr!

Es hatte durchaus seinen Grund, warum Verkehrsplaner ab den 90er Jahren den Radverkehr teilweise von den Bordsteinradwegen auf die Fahrbahn verlagerten – bessere Sichtbarkeit, schnelleres Vor-

wärtskommen, direktere Kreuzungsquerung. Nur – ein zugedachter Schutz- oder Radstreifen nützt gar nichts. Er zwingt den Radfahrer entweder zum riskanten Ausschleichen auf die Fahrbahn oder gleich auf den Bürgersteig, zum Ärger der Fußgänger. Das werden viele nicht mehr lange mitmachen, andere fangen deshalb erst gar nicht mit dem Radfahren an. Und dann ist das schöne Radverkehrswachstum, für das sich Städte wie Frankfurt gern selbst loben, in Gefahr!

Was hilft: physischer Radwegeschutz, effiziente Falschparkervergrämung!

Es besteht Handlungsbedarf, und es gibt Handlungsmöglichkeiten! Oft sind sie ganz einfach. Anfang April machten einige ADFCler ein kleines Experiment an dem notorisch zugedachten Radstreifen an der Obermainanlage (siehe Foto Titelseite): würden sich Autofahrer von harmlosen Hütchen aus Plastik vom Falschparken abbringen lassen? Schnell wurden die Hüte aufgestellt, und dann: eine Stunde warten und beobachten. Und was geschah? Nichts! Eine Stunde lang kein einziger Falschparker! Natürlich fuhren einige KFZ langsam vorbei und die Fahrer guckten irritiert: irgendwas mit dem gewohnten „Falschpark-Platz“ stimmte wohl nicht. Aber niemand versuchte, Hütchen wegzunehmen, zu überfahren oder sich dazwischen zu schlängeln, was für geschickte Fahrer durchaus möglich gewesen wäre.

Nach einer Stunde wurde das Experiment abgebrochen und die Hütchen wieder eingesammelt. Resultat: nach nicht einmal zwei Minuten stand das erste Auto, ein Hermes-Kleinlaster, wieder an seinem gewohnten „Parkplatz“.

Was lernt man daraus? Wenn die Stadt wirklich die Absicht hat, Falschparken auf Rad- und Schutzstreifen zu bekämpfen, dann kann sie die einfachste, billigste und effizienteste Methode anwenden: das Falschparken physisch verhindern oder wenigstens behindern. Wir reden hier noch gar nicht von raumschaffenden modernen Führungsformen wie der „protected



Nimm das, Drahteselreiter! Wir von Enterprise sind halt konsequent, den Fußweg parken wir gleich auch noch zu!



bike lane“, sondern nur vom Schutz bestehender Radstreifen, die die einfachen Kriterien der ERA („Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“) erfüllen. Das Argument der Stadtplaner, Klemmfixe oder Poller sähen hässlich aus, läuft ins Leere: sehen falsch parkende pechschwarze SUVs und grellgelbe DHL-Sprinter etwa schöner aus?

Niemand stellt Klemmfixe oder Poller zum Spaß auf. Sie erfüllen da ihren Zweck, wo Menschen sonst in Lebensgefahr geraten. Wir sind jetzt in einer Situation, in der es anders nicht mehr geht. Also, Stadt Frankfurt: bitte schnellstmöglich aufstellen, an der Ober-

mainanlage zuerst, dann aber auch anderswo, zum Beispiel am Beginn der Mainzer Landstraße zwischen Taunusanlage und Westendstraße. Das Parken rechts davon muss dann eben entfallen, es gibt genügend Firmenparkplätze und Lieferantenzufahrten.

Diese anzufahren kostet vielleicht Zeit, der DHL-Bote schafft ein paar Lieferungen weniger pro Tag, Amazon und Zalando werden dann etwas teurer – was soll’s! Ein Geschäftsmodell, das die Gefährdung von Leib und Leben der Radfahrer mit einkalkuliert, ist nicht akzeptabel – dies sei denjenigen aus dem IHK-Milieu gesagt, die

gern vorbringen, Rücksicht auf Radfahrer würde den Wirtschaftsverkehr verlangsamten. Und wenn der Laster dann auf der KFZ-Spur steht, gibt’s vielleicht einen Stau, Ärger und Gehepe, aber keinen Unfall. Physischer Radwegeschutz schafft Sicherheit.

Es muss ein Abschlepprisiko geben!

Wenn physischer Schutz nicht möglich ist, muss ordnungspolizeilich vorgegangen werden. Was passiert mit dem privaten Dauerfalschparker, gern mit großkalibrigem SUV und der Mentalität „mir kann eh keiner“? Momentan hat er völlig Recht mit seiner Kaltschnäuzigkeit! Das Bußgeld ist für jemanden dieses Fahrzeugkalibers lächerlich, und das Risiko, abgeschleppt zu werden, faktisch gleich Null. Solange sich das nicht ändert, wird das Problem immer größer werden. In letzter Zeit kommen auch noch die „Poser“ mit ihren röhrenden Boliden dazu, für die demonstratives Falschparken zur Pose dazugehört und die einem Prügel androhen, wenn man sie vom Radweg wegscheuchen will.

Dieser Kategorie bewusster Falschparker ist nur beizukommen, wenn mindestens ein Restrisiko besteht, an den Haken zu kommen und das heilige Blech fern in Unter-

liederbach gegen saftige Gebühr wieder abholen zu müssen. Knollenverteiler-Aktionen bewirken nur dann etwas, wenn die Ordnungsamtsmitarbeiter auch bereit sind, einen Falschparker – wenn er denn nahe beim Auto ist – wirklich wegzuscheuchen, egal ob er mit seiner Lieferung oder was auch immer fertig ist. Derartige Aktionen sind flächendeckend aus Personalgründen gar nicht durchführbar. Sie müssen gezielt und penetrant an besonderen Hotspots durchgeführt werden, dass es sich im „Fahrerlager“ herumspricht.

Kapitulieren, Kopf in den Sand? Das geht nach hinten los!

Fazit: Die grassierende Falschparkerei gefährdet die verkehrspolitischen Ziele der Stadt, die dem Radverkehr eine stärkere Rolle geben will, gerade weil Frankfurt wächst, und weil das Fahrrad wenig Platz braucht. Der Druck wächst objektiv, das kann die Verkehrspolitik nicht ändern. Die Stadt kann und muss aber ihre Ziele verteidigen, indem sie Regeln durchsetzt. Baulich-physisch geht das am effektivsten, deshalb sollte dieses Mittel energisch eingesetzt werden. Es muss das Signal gesetzt werden: Frankfurt kapituliert nicht vor dem Falschparkerproblem! *Bertram Giebel*

Radverkehrs-Beschilderung kämpft sich von Westen vor!

Neulich, in Sossenheim. Ein erfreulicher Anblick! Grün-weiße Schilder weisen dem Radfahrer den Weg. Sie stehen an der richtigen Stelle und so, dass man sie gut erkennen und lesen kann ohne zu verlangsamten. Sie zeigen Nahziel und Fernziel auf den Zehntelkilometer. Sie weisen gute Verbindungen aus, auch solche, die nicht von vornherein jeder kennt. So sieht eine wegweisende Radverkehrs-Beschilderung nach den Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aus, noch dazu handwerklich gut ausgeführt. An dieser Stelle einmal ein Lob an alle Beteiligten – Dezernat, ASE, Baubezirk, Referat für Mobilitätsplanung, Planungsbüro „Radverkehr-Konzept“.

Städte wie Bremen und Karlsruhe, aber auch Kreise wie Main-Taunus oder Groß-Gerau haben eine solche wegweisende Beschilderung schon länger. In Frankfurt wurde ihre Einführung 2014 beschlossen, bei der Konzeption des auszuschildernden Netzes war der ADFC maßgeblich beteiligt. Die ersten Schilder wurden Anfang 2016 in Zeilsheim vom damaligen Verkehrsdezernenten Stefan Majer aufgehängt. Nachdem Zeilsheim und Sindlingen beschildert wurden, kam es wegen Problemen mit der Fördermittelbewilligung erst mal zu einer Zwangspause. Seit Mitte 2017 geht es nun weiter, von Westen her, derzeit sind die Stadtteile westlich der A5 beschildert, als nächstes kommt der Nordwesten an die Reihe. Das Dezernat hat das Ziel, zum Ende der jetzigen Amtszeit, also Ende 2020 / Anfang 2021, die Beschilderung stadtwweit komplett fertig zu stellen. *Bertram Giebel*



Zweistufige Radverkehrsbeschilderung nach den Richtlinien der „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)“. Bald Standard in ganz Frankfurt. *Foto: Bertram Giebel*

Radentscheid: Unterschriftensammlung läuft auf Hochtouren!

Frankfurter/-innen, ob im ADFC oder nicht, nutzt die Chance!

Am Mittwoch den 4. April war das Kick-Off für das Bürgerbegehren, die erste Stufe des Radentscheids in Frankfurt. Seitdem läuft die Abstimmung, viele Aktivist/inn/en schwärmen zum Unterschriften-Sammeln aus. Man trifft sie oft dort, wo viele Menschen per Rad unterwegs sind. Ein erheblicher Teil der Aktiven sind auch ADFC-Mitglieder.

Die 7 Forderungen an die Stadt Frankfurt, die den Bürgern zur Unterschrift vorgelegt werden, stehen auf der nebenstehenden faksimilierten Unterschriftenliste. Wer nicht schon anderswo unterschrieben hat, kann diese Liste ausschneiden, unterschreiben, wenn möglich noch eine paar Freunde überzeugen und dann an einer der Sammelstellen des Radentscheids abgeben. Auf der Webseite des Radentscheids sind unter „Unterschreiben“ die Sammelstellen verzeichnet. Wer dies in den nächsten Tagen nicht schafft – mit Sicher-

heit kann man unterschreiben am Stand der Initiative auf dem ADFC-Radler-Fest in Bonames am 27. Mai!

Kommen beim Bürgerbegehren, das bis zum Frühsommer dauern soll, über 15.000 gültige Unterschriften zusammen, ist das Quorum von 3 % der Abstimmungsberechtigten erfüllt, um einen Bürgerentscheid einzuleiten. Der Bürgerentscheid ist dann die eigentlich entscheidende Abstimmung. Hier liegen die Hürden wesentlich höher. Stimmen dabei mehr als 15 % der stimmberechtigten Frankfurter/-innen mit Ja, und gibt es mehr Ja- als Nein-Stimmen, ist der Bürgerentscheid erfolgreich. Er gilt dann als Beschluss von gleicher Verbindlichkeit wie ein Beschluss der Stadtverordnetenversammlung.

Neue Forderungen des Radentscheids: anspruchsvoll, aber realistisch!

Zum Zeitpunkt der ersten Pressekonzferenz des Radentscheids Anfang März waren wir als ADFC noch recht zurückhaltend mit unserer Unterstützung, wegen vieler völlig unrealistischer Forderungen. Seitdem und bis vor Beginn des Bürgerbegehrens wurden die Forderungen des Radentscheids juristisch und politisch final abgestimmt und gegenüber den ursprünglichen Versionen erheblich „entlüftet“. Nach dieser gründlichen Überarbeitung steht der Radentscheid jetzt mitten in der Realität dieser Stadt. Niemand kann behaupten, dass der fünftgrößten Kommune Deutschlands völlig Unmögliches abverlangt würde.

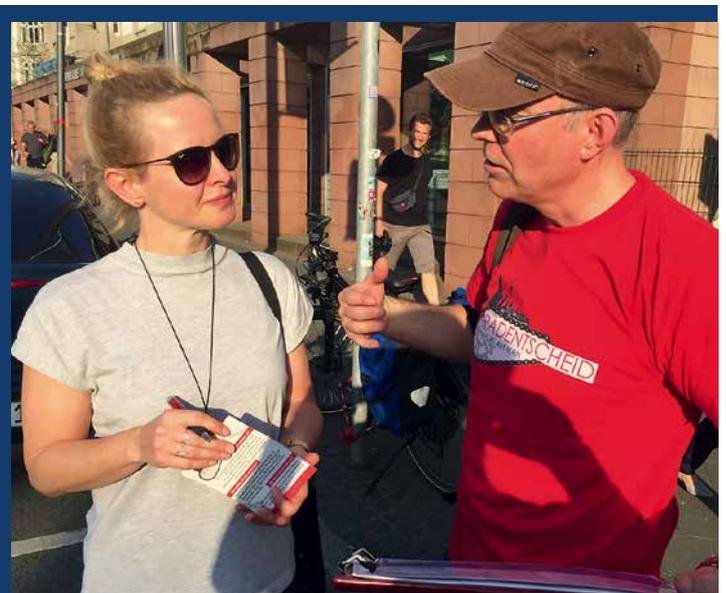
In Frankfurt ist vieles möglich – wenn man es will. Das muss endlich auch für die Radverkehrsförderung gelten!

In dieser Stadt entstehen neue Flughafenterminals in erstaunlicher Geschwindigkeit, und dorthin führende Zubringerstraßen entstehen notfalls auch gegen den Willen der Nachbarkommunen, auf deren Gebiet sie verlaufen. Wenn eine U-Bahn-Strecke (wie die U5 im Europaviertel) zig Millionen mehr kostet als geplant, zuckt trotzdem niemand davor zurück, sie fertig zu bauen. In dieser Stadt ist es kein Problem, für eine Viertelmilliarde eine S-Bahn-Strecke zu verlegen (Gateway-Gardens), weil man den Investoren eines neuen Stadtteils einen S-Bahnhof versprochen hat. Es werden hier jede Menge Straßenbahn- und Bushaltestellen barrierefrei umgebaut, wobei der Auf-

wand (z. B. Station Glauburgstraße) ruhig mal über das Nötige hinausgehen darf. Last not least diskutiert man in Frankfurt ernsthaft darüber, eine Milliarde Euro für ein neues Theater auszugeben.

Eine Stadt, die so etwas kann, kann auch ein paar Kilometer Radwege pro Jahr neu bauen, vorhandene Rumpel-Radwege auf vernünftiges Niveau bringen und zehn Kreuzungen sicherer für Radfahrer umgestalten! Es wird höchste Zeit, dass bei ernsthaften Investitionen für den Radverkehr die Schlagzahl erhöht wird! Die letzte größere Baustelle für den Radverkehr war das Teilstück des südlichen Mainufer-Radwegs am Hochkai zwischen Alter Brücke und Flößerbrücke. Die Planungen hierfür reichen zurück bis mindestens in die Zeit von Lutz Sikorski, dem 2011 verstorbenen Vor-Vorgänger des jetzigen Verkehrsdezernenten.

Es kann auch nicht dabei bleiben, dass Maßnahmen für den Radverkehr erst dann stattfinden, wenn „sowieso“ planmäßig eine Straßenerneuerung ansteht. So kommen wir nicht weiter! Gegenüber Bahn und Fraport sagt man auch nicht: „Was Neues bauen dürft ihr erst, wenn eure alte Infrastruktur wegbröselt“. In Frankfurt wächst der Anteil des Radverkehrs, per Lippenbekenntnis begrüßt das auch (fast) jeder. Das muss sich jetzt auch in der Aufteilung des Straßenraums widerspiegeln. Was der Radentscheid fordert, ist daher nicht Utopia, sondern völlig angemessen!
Bertram Giebel



Aktive des Radentscheids beim Sammeln von Unterschriften

Bürgerbegehren Radentscheid Frankfurt am Main

Mit meiner Unterschrift beantrage ich gemäß § 8b der Hessischen Gemeindeordnung die Durchführung eines Bürgerentscheides zur folgender Frage:

Soll die Stadt Frankfurt am Main die untenstehenden 7 Ziele umsetzen?

Begründung: Die Stadt Frankfurt am Main unternimmt aus unserer Sicht zu wenig in Bezug auf Radverkehrssicherheit und die Förderung des Radverkehrs im Allgemeinen.

Die untenstehenden 7 Ziele sind gut für Frankfurt am Main, weil:

- dadurch mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen entsteht
- Insbesondere Kinder, Senioren*innen und unsichere Radler*innen geschützt werden
- der öffentliche Raum effizient genutzt wird
- die Straßen für diejenigen, die aufs Auto angewiesen sind, nutzbarer werden
- der Umweltverbund aus ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr gestärkt wird
- Luftverschmutzung, Geräuschemission und Klimawandel reduziert und die Gesundheit der Frankfurter*innen verbessert wird
- Frankfurt für seine Bewohner*innen lebenswerter wird.

Kostendeckungsvorschlag:

Kostenschätzung: 13 Mio. € pro Jahr, entspricht 17,66 € pro Einwohner und Jahr.

1. Sichere Radwege für alle, auch für unsere Kinder und Senioren*innen

Die Stadt Frankfurt am Main wird kontinuierlich an allen Straßen in ihrer Baulast mit einer Regelgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h neue Radwege schaffen und alte umbauen, und zwar mindestens 15 km pro Kalenderjahr. Alle Radwege werden: a) deutlich breiter, b) einheitlich, c) ohne Senken, d) mit leicht befahrbarem Belag, e) ohne Unterbrechungen, f) durch bauliche Maßnahmen getrennt von anderen Verkehrsarten, g) durch bauliche Maßnahmen effektiv von Kraftfahrzeugen freigehalten, h) nicht zu Lasten des ÖPNV und der Fußgänger errichtet.

2. Fahrradfreundliche Nebenstraßen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Die Stadt Frankfurt am Main wird mindestens 5 km pro Kalenderjahr geeignete Nebenstraßen für den Radverkehr attraktiv umgestalten. Dies geschieht bevorzugt vor Kitas und Schulen, in Wohngebieten und Bereichen mit hoher Verkehrsdichte.

3. Durchgehende innerstädtische Fahrradtrassen

Die Stadt Frankfurt am Main wird mindestens 5 km pro Kalenderjahr innerstädtische Fahrradtrassen entstehen lassen, gekennzeichnet durch: a) nach Möglichkeit mindestens 2,30 Meter Breite pro Richtung, b) unterbrechungsfrei, c) roten, leicht befahrbaren Belag, d) Anbindung an regionale Radwege, e) Orientierung an Fahrrad-Pendlerströmen. Mit Priorität entstehen solche Fahrradtrassen auf dem City- und Anlagenring im bisherigen Fahrbahnbereich.

4. Kreuzungen werden für den Fuß- und Fahrradverkehr sicherer

Die Stadt Frankfurt am Main wird 10 Kreuzungen pro Kalenderjahr in ihrer Baulast fußgänger- und fahrradsicher und -freundlich umbauen. Nach jedem schweren Unfall mit Fußgänger- oder Fahrradbeteiligung, dessen Ursache zumindest teilweise in der Infrastruktur bzw. dem Straßenraum liegen, erfolgt eine Beseitigung der Gefahren.

Finanzierungsvorschlag: Die Finanzierung soll erfolgen durch Umschichtung im Haushalt der Stadt Frankfurt am Main innerhalb des Bereichs *16 Nahverkehr und ÖPNV* in den Bereichen Straßenunterhalt und -bau (2017: 226,8 Mio. € Aufwendungen), Umschichtung von Erlösen aus Parkraumbewirtschaftung, Bußgeldern und Stellplatzabläse und Bewerbung auf Förderprogramme durch Bund und Land Hessen (Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr, Hessisches Mobilitätsförderungsgesetz, u.a.).

Als Vertrauenspersonen werden benannt:

1. Dr. med. Norbert-Imre Szep, Am Gabelacker 24, 60433 Frankfurt am Main
2. Heiko Nickel, Lohrgasse 8, 60389 Frankfurt am Main
3. Alexander Breit, Kostheimer Straße 12, 60326 Frankfurt am Main.

Die Vertrauenspersonen werden ermächtigt, zur Begründung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Änderungen vorzunehmen, soweit diese nicht den Kern des Antrages berühren, sowie das Bürgerbegehren bis zum Tag vor der Abstimmungsbekanntmachung gemeinschaftlich zurückzunehmen. Sollten Teile des Begehrens unzulässig sein oder sich erledigen, so gilt meine Unterschrift weiterhin für die verbleibenden Teile.

Unterschriften bitte zurücksenden an:

**Dr. med. Norbert Szep
Am Gabelacker 24
60433 Frankfurt/M.**

Der Radentscheid wird von einem ehrenamtlichen Team getragen.
Bitte unterstützen Sie uns mit einer Spende an:

Radentscheid Frankfurt
VCD Hessen e.V.
IBAN: DE78 5009 0500 2100 9532 40
oder eine Sammelstelle in Ihrer Nähe finden unter www.radentscheid-frankfurt.de und einwerfen.

5. Deutlich mehr Fahrradparkplätze

Die Stadt Frankfurt am Main wird mindestens 2.000 weitere Fahrradparkplätze pro Kalenderjahr errichten, a) besonders an Haltestellen des ÖPNV, b) bedarfsorientiert, c) möglichst überdacht, d) diebstahlsicher, e) nach Möglichkeit kombiniert mit Druckluft-Service-Stationen und Batterielademöglichkeiten.

6. Vorfahrt für eine fahrradfreundliche Verkehrspolitik

Die Stadt Frankfurt am Main orientiert sich maßgeblich an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 des Bundesverkehrsministeriums und fördert den Fahrradverkehr in der Stadt Frankfurt entsprechend (siehe Kostendeckungsvorschlag). Sie fördert Lastenfahrräder.

7. Kampagne für die Frankfurter Fahrrad Metropole

Die Stadt Frankfurt am Main führt kontinuierlich die Kampagne "Frankfurter Fahrrad Metropole" durch. Ziel ist die Förderung des Fahrradverkehrs im Stadtgebiet. Schwerpunkte der Kampagne sollen insbesondere gezielte Aktionen in Kitas und Schulen, öffentlichkeitswirksame Werbemaßnahmen für den Fahrradverkehr sowie die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements sein. Im Rahmen einer wissenschaftlichen Begleitforschung werden alle Maßnahmen umfassend evaluiert und die Bedürfnisse der Radfahrer*innen systematisch erfasst; die Ergebnisse werden transparent veröffentlicht.



Von Minister Tarek Al-Wazir war es zugesagt – jetzt fand es statt:

Ein Gespräch von ADFC Frankfurt mit Hessen Mobil

Die angekündigte Westkreuz-Sanierung mit ihren sehr gravierenden Auswirkungen auf den Niddaferweg und den Grüngürtel ließ im Februar einige Aufregung aufkommen. Nicht zu unrecht, denn der Niddafer-Radweg ist eine der wichtigsten Pendler Routen im Alltags-Radverkehr, und der Grüngürtel ist Frankfurts wichtigste Naherholungszone.

Die Vehemenz des Protestes gegen die befürchtete längere Vollsperrung der kompletten Niddaferwege überraschte sogar uns Initiatoren. Im Ministerium und bei Hessen Mobil wurde erkannt, dass eine Vollsperrung der Niddaferwege erheblichen Ärger in Frankfurt und den Nachbarkreisen Hochtaunus und Main-Taunus auslösen würde.

Dem ADFC Frankfurt wurde ein Gesprächstermin bei Hessen Mobil zugesagt. Die Sanierungsplanung wurde derweil so überarbeitet, dass es 2018 gar nicht und 2019 nur relativ kurzfristig zu einer

Vollsperrung der Niddaferwege kommen muss. Das Gespräch fand Ende April statt. Im unten stehenden Kasten dokumentieren wir die Resultate des Gesprächs – der Text ist von Hessen Mobil gegengelesen und „autorisiert“, sodass wir ihn hier abdrucken können.

Fazit des Gesprächs von unserer Seite: für die nächsten anderthalb Jahre konnten die negativen Auswirkungen auf Radverkehr und Grüngürtel in vertretbaren Grenzen gehalten werden. Wir werden eng in Kontakt mit Stadt und Hessen Mobil bleiben, denn sollte der oben genannte Zubringer abgerissen werden müssen, sind kurzfristig wieder Gespräche über die Nidda fällig. Langfristig bleibt diese Stelle ein Dauerbrenner, denn wenn das komplette Westkreuz neu gebaut werden sollte, dann ist das, was wir jetzt bald erleben, nur ein Kindergeburtstag.

Nebenbei: es gibt auch Planer, die eine radikale Lösung propagieren: Rückbau des Westkreuzes zu einem Dreieck, Verstärkung der A5,



Westkreuz: Lage über der Nidda. Gestrichelt die kurzfristig 2019 erforderliche Umgehung für Fußgänger und Radfahrer

Grafik: ps

Rückbau der A648 zwischen heutigem Westkreuz und Eschborner Dreieck, Errichtung von gut 10.000 Wohnungen im neuen Stadtteil zwischen Rödelheim und Sossen-

heim, da wo früher eine Autobahn war! Nicht dass wir uns das jetzt zu Eigen machen, das ist nicht unser Thema, aber man darf ja mal nachdenken!
Bertram Giebeler

Westkreuz-Sanierung 2018-2019

Was wird gebaut mit Auswirkung auf den Niddaferweg?

- Als erstes eine Baustellenzufahrt einschließlich einer Baustelleneinrichtungsfläche, die am südlichen Niddafer direkt westlich des Autobahnkreuzes hergestellt wird.
- Dann in Etappen Herstellung einer provisorischen Behelfsbrücke für den südwardigen Zubringer von der A648 zur A5.
- Eine Analyse der Tragfähigkeit des bestehenden Zubringers zur Klärung, ob das Bauwerk bis zum endgültigen Ersatzneubau im jetzigen Zustand erhalten werden kann oder vorher eine Ertüchtigungsmaßnahme notwendig ist.

Mehr geschieht baulich 2018-2019 am Niddaferweg nicht. Die ursprünglich geplante Verstärkung der Niddabrücken der A648 mit einer Stahlfachwerk-Konstruktion von unten – was erhebliche Sperrungen des Niddaferweg verursacht hätte – wurde verworfen zugunsten einer Lamellenkonstruktio-

on, die von oben eingebracht wird. Hauptursache hier für sind technische Randbedingungen bei der Kampfmittel-Sondierung.

Welche Auswirkungen sind für den Radverkehr zu erwarten?

- Es ist über einen längeren Zeitraum damit zu rechnen, dass jeweils nur einer der zwei Niddaferwege befahrbar ist. Am Sossenheimer Wehr und am „Blauen Steg“ in Rödelheim wird dann der Rad- und Fußgänger-Verkehr auf die jeweils freie Nordseite oder Südseite reguliert geführt.
- Es gibt eine Bauphase von voraussichtlich 2 bis 4 Wochen in 2019, nämlich das Einschleppen oder Einheben der vorgefertigten Behelfsbrücke auf die vorher gebauten Widerlager, während der beide Uferwege gleichzeitig gesperrt werden müssen. Dann – und nur dann – greift die Umleitung über Am Neufeld-Oeserstraße-Am Römerhof. Diese wird in Zusammenarbeit mit der Stadt für die Radfahrer durch Markierungsarbeiten sicherer gestaltet. Neben der o.g.

Baustelleneinrichtungsfläche wird ein provisorischer Bypass für den Radverkehr zur Straße Am Neufeld gelegt.

Perspektive über 2019 hinaus:

- Ergibt die Tragfähigkeitsanalyse beim südwardigen Brückenbauwerk im Zuge der Verbindung A648-A5 die Notwendigkeit des Abrisses, ist mit Arbeiten hierfür schon ab 2019 oder 2020 zu rechnen. Auswirkungen auf den Niddaferweg, auch mit kurzfristiger Vollsperrung, wären unvermeidlich. Wann genau, wäre dann zu klären. Hessen Mobil ist sich dabei der Bedeutung des Grüngürtels und des Niddaferwegs bewusst.
- Langfristig muss das Westkreuz komplett saniert und möglicherweise auch konstruktiv modifiziert und neu gebaut werden. Dies ist aber Gegenstand eines dann notwendigen Planfeststellungsverfahrens. Allein die Planungsphase dauert mehrere Jahre. Im Planfeststellungsverfahren können die Betroffenen dann ihre Interessen einbringen.

Sehenswert: Ausstellung „Fahr Rad – die Rückeroberung der Stadt“



Das gehört auch zur Ausstellung: die berühmte „Cykelslangen“ in Kopenhagen. Aber die Chinesen bauen noch spektakulärere Radwege – zu sehen im DAM bis September.

Foto: DISSING+WEITLING architecture a/s

Das Deutsche Architekturmuseum (DAM) am Mainufer ist immer mal einen Besuch wert. Für alle Radfahrer/innen gilt das jetzt noch mehr. Bis September läuft die Ausstellung „Fahr Rad – die Rückeroberung der

Stadt“. Gezeigt werden teils spektakuläre Verkehrsbauten, die extra für Fußgänger und Radfahrer errichtet wurden. Grundtenor der Ausstellung: Mehr Radverkehr verbessert die Lebensqualität in unseren Städten.

Eine hochwertige Architektur für Fußgänger und Radfahrer setzt ein Signal: diese Verkehrsteilnehmer verdienen den gleichen Respekt wie Autofahrer oder Nutzer von Bahn und Bus. Gerade in Skandinavien und den Niederlanden gibt es hierfür viele Beispiele, erstaunlicherweise auch in den USA. In Deutschland, immerhin Radfahrerland Nr. 3 in Europa nach Modal-Split-Anteil, geht es nur ganz selten über die technische Minimallösung hinaus.

Eine kleine Sonderausstellung widmet sich speziell der ganz in der Nähe des Museums gelegenen Schweizer Straße. Diese Haupteinkaufsstraße Sachsenhausens ist derzeit radverkehrsmäßig nur etwas für Cracks. Alle Nutzungsansprüche (Straßenbahn mit Haltestellen, U-Bahn-Ausgänge, KFZ rollend, KFZ ruhend, Radverkehr, Fußgänger, Bäume, Sondernutzung Geschäftsauslagen, Sondernutzung Gastronomie, Taxistand) treffen auf engstem Raum aufeinander, aber die Stadtpolitik wagt es bislang noch nicht einmal, Tempo 30 durchzusetzen. Die Sonderausstellung zeigt mehrere Entwürfe renommierter Architekten und Planer, wie man diese Straße umgestalten und ihr endlich zu mehr Aufenthaltsqualität verhelfen könnte. *Bertram Giebeler*

90 Jahre
KRIEGELSTEIN



FAHRRÄDER ALLER ART
MEISTERBETRIEB
REPARATUREN · ERSATZTEILE

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

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

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

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



PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

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

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

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

Kinder- und Jugendräder

von Puky, Falter, Kokua, Morrison und Stevens

Falträder von Brompton, Riese & Müller
und Strida

Qualifizierte Beratung und Service
in unserer Meisterwerkstatt

www.perpedale.de

PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT



TERMINE

Mi.	16.05.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	17.05.	N	Radlertreff im Norden, 18 Uhr
Di.	22.05.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	25.05.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
So.	27.05.		Radler-Fest am Alten Flugplatz 11 – 18 Uhr
Mo.	04.06.	F	Foto-AG
Mo.	11.06.	VS	Vorstandssitzung
Di.	12.06.	W	Radlertreff im Westen
So.	17.06.		GrünGürteltag
Mi.	20.06.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	21.06.	N	Radlertreff im Norden, 19 Uhr
Fr.	29.06.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	02.07.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	09.07.	F	Foto-AG
Di.	10.07.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	18.07.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	19.07.	N	Radlertreff im Norden, 19 Uhr
Mo.	23.07.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	27.07.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest

TREFFPUNKTE

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

REPARATUR-WORKSHOPS

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
19.05.	Christof Beschorner	069/51 79 88
27.05.	beim ADFC-Radler-Fest am Alten Flugplatz	Fahrradcheck (keine Reparatur)
02.06.	Adam Droszol	069/95 41 16 66
16.06.	Rainer Mai	069/41 30 85
30.06.	Paul Ruhnau	069/61 76 70
14.07.	Rainer Mai	069/41 30 85

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

PARKBUCHT



Was war zuerst da am Merianplatz? Die Fahrradbügel, der Poller, das Auto, der Baum? Höchstwahrscheinlich das Auto, und alle anderen haben sich später einfach drum herum gestellt.

Foto: ps

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

Codierungen: freitags, 16–18 Uhr in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 nach Voranmeldung bei Dieter Werner, Tel. 0152-51 46 42 89. Kosten: 13,00€ / 8,00€ für ADFC-Mitglieder.

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 3/2018:
Dienstag, 3. Juli 2018

Ein
guter Druck Buchdruck · Offsetdruck · Digitaldruck
macht C. Adelman GmbH
immer **Eindruck**

seit 1846 der
zuverlässige Partner
für Qualitäts-
drucksachen aller Art



*Ihre Druckerei
im Herzen
von Rhein-Main*

info@cadelman.de
www.cadelmann.de

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

Herr D. bittet um Geduld

Warum ein Rettungsdienst auf eine Baugenehmigung wartet

Überrascht war ich schon, als ich Mitte Januar auf dem Radweg der Eschersheimer Landstraße von einer quer über dem Weg liegenden Barriere ausgebremst wurde. Ein einfaches Stromkabel wurde durch diese massive Barriere geschützt.

Das Kabel dient offensichtlich dazu, Einsatzfahrzeuge eines Rettungsdienstes, die in einer Parkbucht abgestellt sind, mit Strom zu versorgen. Damals ging ich davon aus, dass diese Barriere nur vorübergehend bestände, vielleicht wegen einer Veranstaltung in der Nähe, zu der die Hilfe der Retter notwendig sei. Nachdem einige Tage später keine Veränderung der Situation zu erkennen war, sprach ich einen Mitarbeiter des Hilfsdienstes an. Das könne noch dauern, teilte mir der Mann mit, man baue die Niederlassung um und müsse die Autos für diesen Zeitraum vor dem Haus parken. Die Kabelbrücke solle verhindern, dass Fußgänger sich in der Verlängerungsschnur verhedderten und stürzten. Und die Radfahrer? Mehr wisse er auch nicht, sagt der freundliche Retter und verweist an die Geschäftsstelle. Herrn D. möge ich kontaktieren, der sei zuständig.

Herr D. ist telefonisch schwer zu erreichen. So mache ich ihn per E-Mail auf die mehr als unglückliche Situation aufmerksam und schlage vor, das Kabel einfach über

den Rad- und Fußweg zu verlegen – zwei Latten sollten reichen, schreibe ich etwas naiv, um in einigen Metern Höhe die Verbindung zwischen Steckdose und Rettungswagen herzustellen. Bis dahin solle man wenigstens Warnhinweise aufstellen, denn bei Dunkelheit sei die Barriere nur schwer zu erkennen. Herr D. bedankt sich und verspricht, sich um eine Verbesserung der Situation zu kümmern.

Dem inzwischen informierten Radfahrbüro gefällt die Angelegenheit auch nicht, doch sieht es keine rechte Handhabe, ernsthaft dagegen vorzugehen.

Einige Wochen später, die Barriere liegt unverändert, beantwortet Herr D. meine Nachfrage nach dem Projektstand. Sobald die Baugenehmigung vorliege, werde man tätig werden. Er bleibe dran an der Sache, gehe aber jetzt in Urlaub.

Baugenehmigung? Ja, erläutert er mir nach seinem Urlaub am Telefon, die sei nötig für das Gerüst, über das er das Kabel verlegen könne. Er entschuldigt sich für die Behinderung und bittet weiterhin um Geduld – er warte auf die Baugenehmigung. So will es das Amt für Straßenbau und Erschließung. Inzwischen habe sich noch jemand bei ihm beschwert, er bleibe dran an der Sache. Das Gerüst sei fertig und werde umgehend gestellt, wenn die Baugenehmigung eintrifft. Er werde bei der Behörde noch einmal nachhaken.



Wir plaudern freundlich weiter. Ich erzähle, dass ich in Mainz ähnliche Barrieren auf einem Volksfest gesehen hätte, die jedoch durch zusätzliche Rampen leichter zu überwinden gewesen seien. Ja, erwidert Herr D. zerknirscht, auch ihm sei inzwischen zugetragen worden, dass die von ihm verlegten Barrieren gar nicht im öffentlichen Straßenraum liegen dürften. Sie seien, habe er gehört, ausschließlich für Veranstaltungen auf einem abgeschlossenen Gelände, wie die Dippemess, vorgesehen.

Ich frage nicht nach, woher er dieses Wissen hat. Wir beenden das Gespräch so freundlich, wie es begann. Dabei bestätigt mir Herr D. noch einmal, dass er an der Sache dran bleiben werde.

So weit, so (hoffentlich bald) gut. Erstaunt allerdings bin ich darüber, welche Eingriffe in den Straßenverkehr (und dazu zählt der Radverkehr) ungeahndet möglich

sind. Ein Rettungsdienst verlegt recht blauäugig eine hierfür nicht vorgesehene Barriere. Diese behindert über Monate die Fahrt auf einem Radweg entlang einer Hauptstraße, auf deren Fahrbahn auszuweichen unzumutbar ist. Die Behörden, durch die Meldeplattform Radverkehr und den Rettungsdienst selbst informiert, monieren dies nicht. Die Polizei, in Form eines Motorradpolizisten, verweist gar unter Blaulichteinsatz zwei Rennrad-Fahrer von der glatt asphaltierten Straße auf den Radweg, direkt vor die Barriere (wie neulich gerade geschehen). Und das Allerbeste: kaum jemand beschwert sich darüber.

Wenn wir ernst genommen werden wollen, muss das anders werden. Ergreift die Initiative, kümmert euch! Der alte Sponti-Spruch „Wer sich nicht wehrt, lebt verkehrt“ hat, gerade beim Thema Radverkehr, nichts von seiner Gültigkeit verloren. *Peter Sauer*

Frühlingsfahrt mit Freunden

Wie die Zeit vergeht: Die erste Mehrtagestour des Tourenprogramms, die Wochenendtour „Adler XXL“ (gut 200 Kilometer, knapp 2.000 Höhenmeter), fand diesmal schon zum achten Mal statt.

Wie immer ging es am Freitag um 15:00 Uhr am ADFC-Startpunkt Praunheimer Brücke los, wir fuhren nach Grävenwiesbach-Laubach zum Gasthof „Zur frischen Quelle“. Am Samstag gab es eine Rundfahrt durch den Hintertaunus und am Sonntag ging es über Idstein zurück nach Ginnheim zur Abschlusseinkehr in den „Adler“. Also, nichts besonderes?

Doch! Bei diesem Wetterchen – Sonne pur, ausschließlich nette Mitreisende – übrigens mehr als die Hälfte waren Tourenleiter/-innen (10 von 18) und mit dieser umsichtigen, kompetenten Tourenleitung – Elke und Ulrich Bauer – war es einfach vom Anfang bis zum Ende ein pures Vergnügen. Wir radelten meist auf autofreien Wegen durch blühende, duftende Landschaften, das Essen und Trinken schmeckte immer und der Gesprächsstoff ging uns nie aus. Wir haben viel gelacht und auch viel miteinander diskutiert. Genau so soll es sein. Danke an Elke und Ulrich. *Anne Wehr*



Foto: Karl Heinrich Muth

Buntes Sommerfest mit Fahrrad-Messe

27. Mai 2018: 9. ADFC Radler-Fest auf dem Alten Flugplatz am Tower Café



Fotos: Eckehard Wolf



9. ADFC Radler-Fest 2018
Sonntag, 27. Mai 2018
11:00 bis 18:00 Uhr
Alter Flugplatz am Tower Café,
Frankfurt, Am Burghof 55

Die bunte Mischung macht's. Das ADFC Radler-Fest ist zu einem Highlight der Radler-Saison geworden. Fahrrad-Messe mit Probefahrten auf der Piste des Alten Flugplatzes am Nidda-Ufer, Familien- und Kinderfest mit vielen Attraktionen, Info-Börse für Tourenradler, Ausflugsziel im Grünen am Tower Café. Hier ist es möglich, sich über neue Trends in der Fahrrad-Technik und über radtouristische Angebote zu informieren. Wieder erwartet der ADFC Frankfurt viele tausend Besucher aus der ganzen Region.

Interessante Aussteller

Angesagt haben sich Fahrrad-Händler und Anbieter für Fahrrad-Zubehör und -Bekleidung aus Frankfurt und der Region. Wer vom Tourenrad umsteigen will auf Spezialräder oder E-Bikes, kann diese gleich – mit eigener Kraft oder Elektro-Schub – auf der Piste vor dem Tower Café zur Probe fahren.

Meisterliche Attraktionen

Wenn Hans Rügner, der langjährige Weltmeister auf dem Hochrad, elegant mit Frack und Zylinder auf seinem Stahlross von 1888 durch die Menschenmenge kurvt, halten alle den Atem an. Und die harten Jungs des Show-Teams von deepend Frankfurt machen große Sprünge mit ihren BMX-Rädern.

Infos rund ums Rad

Der ADFC Frankfurt präsentiert sich natürlich mit seinem umfangreichen Programm. Gleich am Eingang stehen die geübten Mechaniker der AG Technik bereit, um die Räder der Gäste einem kostenlosen Sicherheits-Check zu unterziehen. Und gegenüber macht das

Team „Klaunix“ Dieben die Arbeit schwer, indem es Räder mit einem Code versieht. Dazu bitte Kaufbeleg und Ausweis mitbringen. Ein Zelt weiter bietet der Infoladen alle Karten an, die das Radlerherz begehrt, dazu alle Service-Angebote des ADFC. Erfahrene Tourenleiter geben Tipps für die schönsten Routen in Frankfurt und Rhein-Main und zeigen, wie man sie mit GPS findet. Die AG Verkehr des ADFC zeigt, wie sie aus Frankfurt eine fahrradfreundliche Stadt machen will.

Weitere Angebote

Das Radfahrbüro des Verkehrsamts zeigt, was bisher für die fahrradfreundlichkeit in Frankfurt schon geleistet wurde und was noch zu tun ist. Beim ADFC Landesverband Hessen ist es möglich, sich über fahrradfreundliche bett+bike-Unterkünfte zu informieren. Der Infobus der VGF informiert über Tarife, Tickets und Fahrpläne. Die Radfahrlernlehrerin Christine Rhodes wirbt für Radfahrkurse für erwachsene Anfänger/-innen und Wiedereinsteiger.

Viele Aktive der Initiative Radentscheid und des ADFC informieren über den Radentscheid Frankfurt. Es werden Listen bereitgehalten, auf denen man gleich seine Unterschrift für ein fahrradfreundliches Frankfurt hinterlassen kann.

Viel Spaß für Kinder

Während die Erwachsenen sich Infos holen oder Probe fahren, sollen die jungen Leute ihren Spaß haben. Auf dem Kinderparcours können die Kleinen ihre Geschicklichkeit auf dem Rad beweisen. Oder sie toben sich im Bauch einer giraffischen Hüpfburg aus.

Freut euch, die Hessen kommen

Viele ADFC-Gruppen aus der Region feiern mit. Von Hanau bis Rüsselsheim, vom Rodgau bis zum Taunus kommen sie mit geführten Touren ans Nidda-Ufer geradelt. Außerdem hat der ADFC Hessen alle Kreis- und Ortsverbände des Landes mit einer Sternfahrt zum Radler-Fest eingeladen.

Wenn dann alle genug gesehen, geprobt und getobt haben, ist im

Tower Café bestens für Speis' und Trank gesorgt.

Der ADFC Frankfurt organisiert das Radler-Fest mit seinen ehrenamtlichen Aktiven. Also: Am 27. Mai morgens einfach losradeln und nicht auf die Meteorologen hören. Spaß ist bei jedem Wetter garantiert. *Helmut Lingat*

Fahrrad Böttgen GmbH

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

Meisterwerkstatt

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

Jeden letzten Samstag im Monat Flohmarkt
 Finanzierung - Leasing - Versicherung

Wir sind Aussteller auf dem
ADFC-Radlerfest
 in Frankfurt-Bonames
 Alter Flugplatz am
27.Mai 2018

Wir sind Aussteller auf der
Velo Frankfurt

am **9.+ 10.6.2018** in und
 um die Eissporthalle

RadReiseMesse im Schnee

Diese Überraschung hatte es in den Jahren davor zur RadReiseMesse noch nicht gegeben: Ausgerechnet am Veranstaltungstag, am 18. März, lag Frankfurt unter einer frischen, dichten, weißen Schneedecke.



Auffällig war der Strom an Fußgängern von der U-Bahn-Station zum Saalbau Bornheim. Wer aber wie gewohnt mit dem Fahrrad kam, der hatte kaum geringere Parkplatzprobleme als sonst. Das lag vielleicht an der deutlich auf 1.300 Personen angestiegenen Besucherzahl. Im Jahr zuvor hatte die Sonne gelockt, da war die Fahrt ins Grüne für viele wohl attraktiver gewesen als der Saalbau Bornheim. Durch das Wetter spürbar beeinträchtigt waren nur die Codierer des ADFC, die ihren Stammplatz vor dem Eingang verlassen hatten und statt dessen in der Tiefgarage ihrem Handwerk nachgingen. Aber auch für die 26 Codierungen lohnte sich der Einsatz.

Ansonsten gab es wohl nur zufriedene Gesichter. Bei den Ausstellern, bei den Besuchern und auch beim ADFC als Veranstalter. Geboten wurden verschiedene Themenschwerpunkte. Offenbar

spricht sich herum, dass Rad fahrende Reisende nicht nur einen fahrbaren Untersatz brauchen und ein Reiseziel, sondern dass sie auch darüber hinaus Bedürfnisse und Interessen haben. So konnte man sich beispielsweise vorrechnen lassen, was Carsharing wirklich kostet, wenn man doch nicht alle Wege auf zwei Rädern zurücklegen will. Oder man ließ sich daran erinnern, dass auch wieder sonnige Tage kommen, an denen man den Helm gelegentlich absetzen möchte. Für diesen Fall bieten sich ein Kopftuch mit Schirm oder eine Mütze mit Stoffdach an, die platzsparend in jede Radtasche passen. Es gab noch mehr zum Anziehen, auch Ausrüstungsgegenstände wie Helme und Brillen. Fahrräder wurden komplett und in Einzelteilen gezeigt.

Die Tourismusverbände, die ihre Region präsentierten, reichten vom Taunus bis nach Kroatien.

Noch etwas weiter ging es mit den Radreiseanbietern, da war sogar Myanmar mit dabei.

Am weitesten trieben es die Lichtbildvorträge. Da war die Via Claudia Augusta das Nahziel und die Reise in die Karibik wurde noch übertroffen vom Vortrag über GPS-Geräte. Untertitel: Navigation aus dem All. Lautsprecherdurchsagen machten jeweils auf die Vorträge aufmerksam. Wer sich dann beeilte, hatte noch Aussicht auf einen der bevorzugten Plätze. Bei einigen der Vorträge wurde es rappelvoll, auch schon beim Eröffnungsvortrag über eine Reise durch den Iran am Vorabend der Messe.

Der ADFC präsentierte sich mit mehreren Ständen. So gab es Informationen zur GPS-Navigation, Landkarten und Reiseführer, das Übernachtungsverzeichnis *bett+bike*, Mitgliederinformationen und nicht zuletzt das druckfrische Tourenprogramm. Einzelne ADFC-Touren wur-

Trotz Schnee war die RadReise-Messe gut besucht.

Fotos: Foto-AG ADFC Frankfurt

den noch an einer Schautafel hervorgehoben. Ganz in der Nähe war der Tisch mit Prospektauslagen, an dem auch Anbieter, die nicht auf der Messe waren, Werbung für ihre Angebote machen konnten. Das Publikum bediente sich fleißig.

Die RadReiseMesse endete um 17 Uhr. Der Abbau ging wie üblich rasend schnell. Trotzdem blieb noch Zeit für wichtige Vereinsangelegenheiten. Um 17:20 Uhr wurde das letzte Beitrittsformular unterschrieben. Somit konnten wir an diesem Tag 76 Neumitglieder begrüßen.

Insgesamt sehr erfreut zeigte sich Sigrid Hubert, die mit ihrem Team die RadReiseMesse in gewohnt routinierter Manier organisiert hatte. „Trotz des Wintereinbruchs hatten wir eine große Besucherzahl und die Aussteller waren sehr angetan vom interessierten Fachpublikum. Und viele sagten schon jetzt, dass sie auch im kommenden Jahr wieder mit dabei sein werden. Auch auf unsere ehrenamtlichen Helfer/-innen war wie immer Verlass. Unermüdlich waren sie in Aktion, um diese Veranstaltung erfolgreich über die Bühne zu bringen – darauf können wir als Verein wirklich stolz sein!“

Ingolf Biehuse

Links: Chris Gocke, der am Vorabend über seine Radreise durch den Iran berichtet hatte. Rechts: gute Stimmung zwischen den Standwänden bei Besuchern und Ausstellern der RadReiseMesse



Einfluss auf die Verkehrspolitik?

Das Thema „Wie können wir Einfluss auf die Verkehrspolitik nehmen?“ hält ordentliche Hürden und Frustrationen bereit. Wer da einsteigen will, der muss Geduld, Verhandlungsgeschick, wohl-durchdachtes Schreiben, Organisationsvermögen und diplomatische Fähigkeiten im Umgang mit Politikern aller Farben haben. Dabei ist es unbedingt notwendig, einen guten Draht zur lokalen Presse zu haben. Ein Gewicht in der Kommunikation mit der Politik haben wir nur und immer dann, wenn wir eine gewisse Pressefrequenz erreicht haben. Von der fachlichen Kompetenz gar nicht erst zu reden, die wir immer mitzubringen haben.

Baumwurzeln treiben den Asphalt hoch, die Auffahrt zum Radweg hat eine Kante von 5 cm, auf der Bieberer Straße kann einer nicht

mehr aufwärts fahren wegen der Spurrillen – das sind unsere Alltags-themen. Sie sind uns wichtig, aber sind sie das auch für die Verwaltung? Frankfurt und Offenbach haben ein ausgeklügeltes Meldesystem mit Ämterbenennung für die Zuständigkeit und die Melde- wege (www.meldeplattform-radverkehr.de). Der Leser und die Leserin mögen es einmal benutzen! Vermutlich machen sie die gleiche Erfahrung wie ich: die Beschwerde verliert sich im Irgendwo.

Aber genau hier werden wir als Interessenverband anzusetzen haben – auch bei solch Alltäglichem. Zunächst ist bei der Verwaltung nachzuhaken, und wenn die Versandung wiederum eintritt, müssen wir uns an die politische Ebene wenden.

Soweit indessen größere Veränderungen anstehen, wie gerade in diesen Monaten Themen wie Fahr-

verbot für Dieselfahrzeuge in den Städten, Klimaschutz sowieso oder die starke Zunahme des Radfahrens: Dann muss der Verband reagieren und seine Strategie gründlich überlegen.

Wir haben da zwei Beispiele: Die Initiative für fünf Fahrradstraßen und die Pop-up-bike-lines. In Umfang und Inhalt sind beide sehr unterschiedlich: An der Initiative „Fahrradstraßen“ (siehe *Frankfurt aktuell* 6/17) arbeiteten vier Leute mehrere Wochen, um Bundeszuschüsse in Höhe von 50 Millionen Euro nach Offenbach zu holen. Dazu haben wir fünf Fraktionen des Stadtparlaments sowie den Oberbürgermeister, den Bürgermeister und den Stadtkämmerer aufgesucht und mit unserem Projekt bekannt gemacht. Währenddessen lief begleitend die Information der lokalen Presse.

Die Werbung für Pop-up-bike-lines

läuft zur Zeit noch mittels informeller Gespräche mit Stadtverordneten und Redakteuren der Tagespresse. Wir wissen noch nicht, wie weit wir mit dieser recht einfachen Idee kommen werden, aber es ist im Blick auf das A und O der nächsten Monate und Jahre äußerst wichtig, die Fahrradstreifen – zunächst probeweise – deutlich und manifest vom Kraftfahrzeug-Verkehr zu trennen.

Mehr Sicherheit für das Radfahren in der Stadt ist das zentrale Thema und wird es auf Jahre hinaus bleiben. *Wolfgang Christian*

ADFC Offenbach

Andrea Golde
Tel. 069 / 86 13 34
adfc-offenbach@web.de
www.adfc-offenbach.de

Verkehrspolitische Ziele des ADFC Offenbach (Entwurf)

Wir vertreten Verkehrsteilnehmer, die das Fahrrad aus gesundheitlichen, wirtschaftlichen und umweltbewahrenden Motiven benutzen, aber auch diejenigen, die das vorhaben, sofern die Voraussetzungen für sicheres Radfahren gegeben sind.

Der ADFC ist gefordert – jetzt

Unsere aufklärende und fordernde Funktion in der Öffentlichkeit ist gerade jetzt so wichtig, weil das Fahrrad als Alternative zum PKW immer mehr ins Zentrum der verkehrspolitischen Debatten vorrückt. Zusammen mit der stärkeren Beachtung des Öffentlichen Personennahverkehrs gilt der Nutzung des Fahrrads als Fahrzeug für kürzere Strecken das Interesse der Stadt- und Verkehrsplaner, die Alternativen zum Auto suchen – gerade nach dem Skandal um die unterschätzte Gefährlichkeit der Deselemissionen.

Wie wir arbeiten

Auf allen großen Veranstaltungen zum Radfahren sind wir als „ADFC Offenbach“ präsent, wie z. B. Offenbacher Woche, Fahrradkultur, Stadtradeln, Sattelfest. Mit Flugblättern, Plakaten und in Zusammenarbeit mit der lokalen Presse erreichen wir mehr und mehr interes-

sierte Menschen, so hat sich die Mitgliederzahl in den letzten vier Jahren fast verdoppelt. Besonders effektiv ist die Zusammenarbeit mit städtischen Stellen (Umweltamt, Bauamt und OPG). Besonders deutlich zeigt sich das in der Kampagne „Offenbach fährt fair“, die über die Grenzen Offenbachs hinaus beachtet wird und von der Hessischen Landesregierung ausgezeichnet wurde.

Was wir bisher erreicht haben

ist nicht wenig. Mehr oder weniger waren bzw. sind wir an den deutlichen Fortschritten beteiligt, die das Radfahren in der Stadt beförderten und weiterentwickeln:

- Freigabe für Radfahrer in Einbahnstraßen
- Vollständige Nutzung der Fußgängerzone
- Beschilderung des Radfahrnetzes

bisher und künftig:

- Ein gut ausgebautes Radwegenetz bis in alle Nachbarstädte mit 5 Fahrradstraßen, unter millionenschwerer Unterstützung der Bundesregierung
- Planung und Errichtung eines „SüdMain-Radschnellweges“ von Steinheim über Offenbach nach Sachsenhausen
- Optische und faktische Sicherung der Radstreifen

Unsere Forderungen an die Kommunalpolitik

grundsätzlich:

- Alle Neubauten und Umplanungen berücksichtigen die Ansprüche einer Weiterentwicklung des Radverkehrs!
- Radstreifen oder Radwege erhalten alle Straßen außerhalb der Tempo-30-Zonen mit klar erkennbaren Abgrenzungen zum Kraftfahrzeug-Verkehr
- Sicherung des Abbiegens und Querens der 50er Straßen
- „Grüner Pfeil“ für die Radfahrer
- Budgetierung von mindestens 10 EUR pro Einwohner in die Fahrradinfrastruktur

konkret:

- Bestellung eines/r Koordinators/in für Fahrradbelange in der Stadtverwaltung
- Radstreifen und Radwege werden in befahrbaren Zustand versetzt und regelmäßig gereinigt und gewartet
- Mobile „Pop-up-bike-lines“ zur probeweisen visuellen Kennzeichnung der Radstreifen als Vorläufer eines befestigten Seitenschutzes und farbigen Kontrastes
- Einrichtung von sicheren Abstellmöglichkeiten

Der Vorstand des ADFC Offenbach

Heute die Verkehrsplanung für morgen – und nicht die von gestern!

City-Fahrradparkhaus als Beitrag zur Lösung des zentralen Verkehrsproblems in Bad Vilbel

Das westliche Areal des Kurparks in Bad Vilbel wird neu gestaltet. Die großen Bäume, die auf ihm standen, sind bereits gefällt.

Die Stadt hat einen Bebauungsplanentwurf vorgestellt, der eine neue Stadthalle mit gläserner Orangerie und angeschlossenem Hotel sowie die Integration des arg in die Jahre gekommenen, unter Denkmalschutz stehenden Kurhauses vorsieht. Das Projekt bedeutet Investitionen im zwei- oder gar dreistelligen Millionenbereich. Das ist ein beachtliches Volumen. Dennoch sieht es bislang lediglich eine Kfz-Tiefgarage für Stadthalle, Kurhaus und Hotel vor.

In Bad Vilbel wird das Projekt nicht einhellig begrüßt. Bedenken ergeben sich nicht zuletzt aus der strittigen Frage, wie das infolge seiner Realisierung zu erwartende zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen zu bewältigen sein wird. Ob der Bebauungsplan angesichts der vorgestellten Dimensionen – Stadthalle: 1200 Sitzplätze, Kurhaus: 450 Sitzplätze, Hotel: 180 Zimmer, Tiefgarage: 370 Stellplätze – dem Test einer aktuellen Verkehrszählung und -prognose standgehalten hätte?

Zweifel daran hat unser verkehrspolitischer Sprecher Christian Euler im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung während des Bebauungsplanverfahrens in einer 17-seitigen Stellungnahme artikuliert. So beruht die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan auf einer Erhebung von Verkehrsdaten aus dem Jahr 2012, deren Ergebnisse durch sehr niedrige Temperaturen und eine Großbaustelle verzerrt wurden. Auf ihr indes fußt eine Verkehrsprognose, die aus heutiger Sicht deutlich veraltet ist und die tatsächlich zu erwartenden Verkehrsströme massiv unterschätzt, weil wichtige Faktoren wie Neubaugebiete und das geplante riesige Spaßbad nicht hinreichend berücksichtigt wurden.

Weitere kritische Punkte: Erstens wurde zwar im Bebauungsplanentwurf an zusätzlichen Kfz-Park-

raum in Form einer zweigeschossigen, rund 20.000 m² messenden Tiefgarage gedacht, nicht aber auch nur an einen einzigen Stellplatz für Fahrräder. Zweitens wirft die geplante künftige Radverkehrsführung im Umfeld des Kurparks Fragen auf, da vorhandene Fuß- und Radwegebeziehungen durch einen Hotelneubau im westlichen Kurpark überbaut werden und Alternativen dafür im Bebauungsplan nicht vorgesehen sind.

Zu einer guten Infrastruktur gehören auch sichere und wetterfeste Radabstellanlagen, insbesondere an zentralen Mobilitätspunkten. Demgegenüber fanden sich im Entwurf des Bebauungsplans Festsetzungen zum „ruhenden Verkehr“ nur in Bezug auf Kfz-Tiefgaragen- und oberirdische Stellplätze. Für einen Pkw-Stellplatz benötigt man eine Fläche, die Platz für acht bis zehn Fahrräder oder vier Lastenräder bietet. Aus diesem Grund hatten wir der Stadt empfohlen, in den Bebauungsplan Kurpark West auch ein City-Fahrradparkhaus mit einer Kapazität von mindestens 250 Abstellplätzen für Fahrräder und mindestens 25 für Lastenräder aufzunehmen.

Die Schaffung eines City-Fahrradparkhauses wäre für den städtischen Haushalt ein äußerst kostengünstiger Beitrag zur Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme. Die Pkw-Tiefgarage mit 370 Pkw-Stellplätzen wird, so war in der



Kurhausvorplatz: Hier wird mangels Abstellflächen mit Sicherheitsbügeln wenn auch diszipliniert, so doch „wild“ geparkt. Foto: Christian Euler

Presse zu lesen, von den Stadtwerken Bad Vilbel finanziert und soll rund 12 Millionen Euro kosten. Das bedeutet Investitionskosten von mehr als 30.000 Euro pro Stellplatz. Zum Vergleich: In Bad Vilbel betragen in den beiden vergangenen Jahren die Kosten für insgesamt 164 überdachte Radabstellanlagen und fünf Fahrradboxen runde 178.000 Euro. Die Stadt Bad Vilbel zahlte davon rund 37.400 Euro. Die restlichen rund 80 Prozent der Kosten wurden vom Land Hessen aus Regionalisierungsmitteln des Bundes bestritten. Pro überdachtem Radabstellplatz bzw. pro abschließbarer Fahr-

radbox hatte Bad Vilbel somit lediglich 221 Euro aus eigenen Mitteln beizusteuern. Geht man für ein Fahrradparkhaus von Investitionskosten in Höhe von 500.000 Euro und von derselben Förderquote von rund 80 Prozent aus, so betrüge der Eigenanteil für Bad Vilbel rund 100.000 Euro. Ein komplettes Fahrradparkhaus wie das vorgeschlagene würde die Stadt also nicht mehr kosten als gute drei Pkw-Tiefgaragenstellplätze.

Ein Fahrradparkhaus? Beileibe keine exotische Idee, aber Hessen scheint in dieser Hinsicht noch Entwicklungsland zu sein. In der Nachbarstadt Bad Homburg immerhin gibt es seit 2015 am Bahnhof ein Fahrradparkhaus mit 176 kostenfrei nutzbaren und 36 gebührenpflichtigen Stellplätzen. Realisiert wurde es von einer städtischen Gesellschaft. In Bad Homburg hat die Nachfrage in kurzer Zeit bereits so stark zugenommen, dass das Fahrradparkhaus zeitweise aus den Nähten platzt und mangels Alternativen wieder „wild“ geparkt wird, etwa an Laternenmasten und Geländern. Deshalb wird in Bad Homburg jetzt für den zusätzlichen Bedarf geplant.

Ein Bedarf an diebstahlsicheren und wettergeschützten Fahrradabstellplätzen in direkter Nähe ➤➤



Fünf Fahrradbügel für über 30 Fahrräder vor der Mediathek am Kurhaus? Das geht nicht wirklich auf.

Foto: Christian Euler

„Karben steigt auf ... das Fahrrad“

Diesen Slogan gibt sich die Stadt Karben für ihr Fahrradaktionsjahr, das sie für 2018 ausgerufen hat. Ziel soll es sein, das Fahrradfahren als Teil einer nachhaltigen Nahmobilität zu fördern. Doch was muss das Fahrrad fahrende Publikum erleben? Auf der stark frequentierten Verbindung nach Okarben werden auf der Höhe des Selzerbrunnens bzw. von Rapp's Juice Factory der Radfahrende abrupt ausgebremst und dazu aufgefordert, abzusteigen.

Bis dahin war man zunächst auf einem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg unterwegs, ab der Abzweigung zu Rapp's Juice Factory und zur Dögelmühle auf einem benutzungspflichtigen Geh- und Radweg. Hier ist auf der Fahr-

bahn der Brunnenstraße Tempo 30 angeordnet, der Radverkehr ließe sich also ohne weiteres auch auf der Fahrbahn führen. Der Geh- und Radweg ist in der Tat sehr eng und entspricht nicht den Anforderungen, die sich vernünftigerweise an eine Benutzungspflicht für Radfahrende stellen lassen.

Hinter der Engstelle wird die Benutzungspflicht erneut angeordnet. Der zwischenzeitlich in die Rolle des „Radschiebers“ gezwungene Verkehrsteilnehmer darf jetzt wieder auf sein Gefährt aufsteigen. Ihm kommen dann Passanten auf dem Rad und zu Fuß entgegen, denn aus Richtung Okarben ist ein linksseitiger Geh- und Radweg benutzungspflichtig angelegt, also ein Zweirichtungs-

weg. Auch hier gilt Tempo 30 auf der Fahrbahn – und überdies Lkw-Verbot. Eine Benutzungspflicht lässt sich somit auf dieser Passage nicht begründen.

Jetzt muss die Frage beantwortet werden:

Wie steigt Karben auf das Fahrrad, wenn man die Fahrradfahrer zum Absteigen zwingt?

Im Herbst 2018 wird der ADFC-Bundesverband seinen achten Fahrradklima-Test durchführen. Beim letzten Mal, im Jahr 2016, gehörte die Stadt Karben zu den Aufsteigerinnen. Wenn jetzt diese Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit nicht geschlossen wird, droht vielleicht nicht gleich der Abstieg, aber ein Relegationsplatz rückt näher. *Karl Pfeil*



Brunnenstraße auf der Höhe von Rapp's Juice Factory

Foto: Karl Pfeil

➤ zu bedeutenden Mobilitätsknotenpunkten besteht in Bad Vilbel ohne weiteres am Nordbahnhof. Im Umfeld von Stadtbibliothek und Kurhaus, im Zentrum der Stadt, fehlt ein solches Angebot. Die spärlich vorhandenen Abstellflächen reichen dort in Spitzenzeiten keineswegs aus. Die Zahl der abgestellten Fahrräder übersteigt diejenige der vorhandenen Fahrradbügelplätze dann nämlich um mindestens den Faktor fünf. Folglich wird wild geparkt – ohne stationäre Sicherung oder hilfsweise etwa an den Fahnenmasten vor dem Kurhaus. Auf die Hinweise des ADFC in der öffentlichen Stel-

lungnahme antwortete der Magistrat Bad Vilbels, dass er zurzeit in Bezug auf zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich des Kurhauses keinen Handlungsbedarf sehe. Unsere Anregung, ein City-Fahrradparkhaus in das Bauvorhaben zu integrieren, wurde abgelehnt. Die Begründung: die dafür notwendige Fläche fehle und überdies sei es ein Ziel der Planung, so wenig Fläche zu versiegeln wie möglich. Insbesondere letzteres irritiert vor dem Hintergrund, dass mit dem geplanten Bau von Kurhalle und Hotel der überwiegende Teil des westlichen Kurparks, insgesamt 9.305 m², überbaut wird;

ein zweigeschossiges City-Fahrradparkhaus hingegen käme bereits mit einer Grundfläche von rund 250 m² aus. Die Argumente, die der Magistrat gegen die Idee vorbringt, können nicht überzeugen. Könnte es sein, dass die Stadtregierung stattdessen wieder einmal dem Kfz die alleinige Vorfahrt gewähren will?

Immerhin folgte die Stadt unserer Anregung, in den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan den Abschnitt zum „ruhenden Verkehr“ in unserem Sinne zu ergänzen. So enthält der im März 2018 vom Stadtparlament verabschiedete Satzungsbeschluss nun-

mehr die Festsetzung, dass „über 100 Fahrradabstellplätze nahe den Eingängen zu den öffentlichen Gebäuden“ vorzusehen sind.

Wir betrachten das als Etappenziel und sehen damit das letzte Wort in der Angelegenheit „City-Fahrradparkhaus“ als noch nicht gesprochen an. Wenn wohl auch noch viel Wasser die Nidda hinab fließen muss, bis sich die Einsicht im Magistrat Bad Vilbels durchsetzt, dass die alten Rezepte nicht für eine umweltfreundliche Verkehrswende und für lebenswerte Innenstädte taugen.

*Christian Euler,
Ute Gräber-Seißinger*

Landkarten Schwarz

GmbH & Co. KG

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

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

Rund um die Welt
- alles in Karten.



Anhänger
Dreiräder
Falträder
Liegeräder
Reha-Specials
Tandems
Transporträder

info@mainvelo.de
www.mainvelo.de

Main Velo
Spezialräder und Anhänger

Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt
06101 / 48 9 58

Luftschadstoffbelastung in Bad Vilbel

Messaktion offenbart besorgniserregend hohe Stickstoffdioxid-Belastung der Atemluft

Nicht nur Städte mit amtlichen Messstellen haben mit hohen Stickoxid-Belastungen aufgrund von Schadstoffquellen, etwa in Form des Kfz-Verkehrs, zu kämpfen. Auch in Bad Vilbel, das zu den „Löchern im Schweizer Käse“ des 247 Messpunkte zählenden amtlichen Messnetzes zählt, haben wir im Rahmen der bundesweiten Messaktion der Deutschen Umwelthilfe e. V. (DUH) vom Februar 2018 einen bedenklich hohen Abgaswert feststellen müssen.

Zwei Aktive des ADFC Bad Vilbel hatten sich spontan an der Aktion der DUH beteiligt. Konkret hieß das zunächst, einen Vorschlag für einen Messstandort in der eigenen Gemeinde zu unterbreiten. Wir entschieden uns für den Kreuzungsbereich Friedberger/Büdinger Straße. Im nächsten Schritt, nachdem die DUH unseren Vorschlag angenommen hatte, brachten wir am 1. Februar 2018 an der Kreuzung zwei sogenannte Passivsammler-Röhrchen an, die die DUH uns bereitgestellt hatte. Die Röhrchen hingen dort sodann genau vier Wochen lang an einem Laternenmast am Rand der Kreuzung. Nach dem Ende der Messung am 1. März sandten wir sie an die DUH zurück. Zwei Wochen später erhielten wir

die Auswertung der Messung.

Aus dem Bescheid der DUH an den ADFC Bad Vilbel geht hervor, dass im Februar 2018 in Bad Vilbel am besagten Messstandort der NO_2 -Belastungswert im Mittel bei $31,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Mikrogramm pro Kubikmeter) lag, das heißt bedenklich nahe am gesetzlichen Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (siehe unten, Hintergrund). Aufgrund des starken Kälteeinbruchs während der Hälfte des Messzeitraums, der die Messung beeinflusste, lässt sich – so die Wissenschaftler des Analyseinstituts der DUH – vermuten, dass der tatsächliche Wert für den Februar 2018 sogar noch um rund 10 Prozent höher liegt.

Die Ergebnisse aller Messungen, die an 559 Orten stattgefunden haben, sind übrigens bei der DUH einsehbar (www.duh.de/).

Der in Bad Vilbel gemessene Wert ist ein Durchschnittswert. Für sich allein betrachtet sagt er nichts über etwaige Grenzwertüberschreitungen zu bestimmten Tageszeiten aus, zu denen das Kfz-Verkehrsaufkommen überdurchschnittlich hoch ist. Die Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens variiert im Zeitablauf – sowohl täglich als auch wöchentlich und saisonal bedingt. Wer kann angesichts dessen Überschreitungen ausschließen?



Kreuzung Büdingen und Friedberger Straße, Standort der NO_2 -Messung im Februar 2018

Foto: Ute Gräber-Seißinger

Diese Frage gewinnt an Gewicht, wenn wir der Einschätzung der DUH folgen und davon ausgehen, dass in Bad Vilbel ohne den Kälteeinbruch im Messzeitraum mit hoher Wahrscheinlichkeit sogar ein Wert von rund $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zustande gekommen wäre. Da bleibt im Verhältnis zum gesetzlichen Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nur noch wenig Puffer nach oben.

Die neuen Befunde der DUH sollten ein Grund mehr für die Politik sein, die Verkehrswende entschlossen anzugehen und alternative, umweltschonende Verkehrsmittel stärker als bisher zu fördern. An Vorschlägen dazu – auch vonseiten des ADFC – mangelt es nicht.

Ute Gräber-Seißinger, Theo Sorg

Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen gemäß der 39. Bundes-Immissionsschutz-Verordnung

§ 3 Immissionsgrenzwerte und Alarmschwelle für Stickstoffdioxid (NO_2); kritischer Wert für Stickstoffoxide (NO_x)

(1) Zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt der über eine volle Stunde gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO_2) 200 Mikrogramm pro Kubikmeter bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr.

(2) Zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO_2) 40 Mikrogramm pro Kubikmeter.

(3) Die Alarmschwelle für Stickstoffdioxid (NO_2) beträgt über eine volle Stunde gemittelt 400 Mikrogramm pro Kubikmeter, gemessen an drei aufeinanderfolgenden Stunden an den von den zuständigen Behörden gemäß Anlage 3 eingerichteten Probenahmestellen, die für die Luftqualität in einem Bereich von mindestens 100 Quadratkilometern oder im gesamten Gebiet oder Ballungsraum repräsentativ sind; maßgebend ist die kleinste dieser Flächen.

(4) Zum Schutz der Vegetation beträgt der über ein Kalenderjahr gemittelte kritische Wert für Stickstoffoxide (NO_x) 30 Mikrogramm pro Kubikmeter.

Der Mandant steht im Mittelpunkt unseres Handelns.

Vorsorgevollmacht | Patientenverfügung | Testament | Erbvertrag | Vermögensnachfolge
 Haus-, Grundstücks- und Wohnungskauf | Schenkungs- und Übergabeverträge
 Arbeitsrecht | Erbrecht | Familienrecht | Mietrecht | Baurecht | Immobilienrecht
 Unternehmens- und Gesellschaftsrecht | Verkehrsrecht | Straf- & Bußgeldrecht
 Entertainmentrecht | Medienrecht | Urheberrecht | Onlinerecht | Wettbewerbsrecht

Frankfurter Straße 35 | D - 61118 Bad Vilbel
 Zweigstelle: Hartmannsweilerstraße 71 | D - 65933 Frankfurt am Main
 Telefon +49 (0)6101 583860 | Telefax +49 (0)6101 12229
 E-Mail: info@ranotwhs.de | Web: www.ranotwhs.de



Wiegand | Striether | Hofmann
 Rechtsanwälte und Notar

Der 8. Fahrradbasar in Schwalbach Winter ade – der ADFC kommt!

Der Winter schien sich in diesem Jahr noch mal richtig gegen die Fahrradsaison 2018 stemmen zu wollen: Eine Woche vor dem achten Fahrradbasar in Schwalbach kam der Frost zurück und schickte gleich einige dicke Schneeflocken hinterher. Die Tage vor dem vorletzten Samstag im März verließen nichts Gutes, aber für den Basartag sah die Wetterprognose gut aus. Und so kam's schließlich auch: Sonne pur, deutliche Celsiusgrade über der Frostmarke. Das ließ uns ADFCler hoffen.

Pünktlich wurden der Info- und Codierstand des ADFC aufgebaut. Am Platz für den Radbasar positionierten sich die ersten Radanbieter und Radsuchenden. Die zu versteigernden Fundräder der Stadt Schwalbach konnten begutachtet werden und „Biketempel“, der mobile Radspezialist der Region, machte wieder mit und präsentierte seine Angebote: beraten, testen, checken, reparieren.

Mit den wärmenden Sonnenstrahlen fanden sich auch die ersten Interessenten auf dem Marktplatz ein. Am Infostand gab es neben sachkundigen Informationen, ADFC-Prospekten und aktuellen Tourenprogrammen die neue Meki-Radkarte für den Main-Taunus-Kreis: ein Geschenk des ADFC Main-Taunus zum 90-jährigen Jubiläum des Main-Taunus-Kreises



Andrang herrschte bei den Codierern am 24. März

Fotos: Jan Schuster

(siehe Info-Box). In vielen Gesprächen wurden eine Menge Empfehlungen und Hilfestellungen zum Radeln und zu Radreisen gegeben: Wo kann ich am besten radeln? Welche Karten gibt es dazu? Wann und wo finden Radtouren des ADFC statt? Was macht der ADFC für einen besseren und sicheren Radverkehr? Wo kann ich Mitglied werden? Was muss ich für die Codierung mitbringen?

Der Codierstand war wenige Schritte weiter aufgestellt. Und diesmal kam das neue handliche, elektronische Codiergerät zum Einsatz. Dadurch geht der gesamte Vorgang vom Erfassen und Registrieren, das teilweise komplizierte

Anbringen der Halterung und dann die exakte Gravur deutlich schneller von statten. Zudem entfällt das Erstellen des Codes aus Matrizen. Mit der abschließenden Versiegelung der Gravur ist das Rad gut

gegen Diebstahl und Hehlerei gesichert.

An der Meile des Fahrradbasars wurden die unterschiedlichsten Räder feilgeboten: Kinder- und Jugendräder, City- und Trekkingräder und andere. Der Preis war natürlich eine Frage des Zustandes des Rades und des Verhandeln. Die Meisten wurden sich einig, und so wechselte manches Velo seinen Besitzer. So auch bei der Versteigerung der Stadt Schwalbach. Amtsleiter Barth moderierte die Angebotspalette der Räder und die anschließenden Gebote bis zum Schluss.

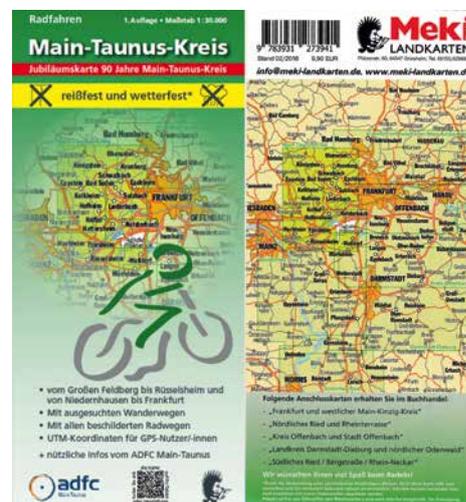
Nach dem Abbau der Stände und Zelte lud der Vorstand alle Aktiven zu einem Beisammensein in die nächste Eisdielen. Hier wurde resümiert, wieder mit einer prima Aktion vor Ort präsent gewesen zu sein, die Fahrradsaison eingeleitet und dem Winter getrotzt zu haben.

Helge Wagner



Gaby Wittendorfer, Vorsitzende des ADFC-Kreisverbands Main-Taunus, verbreitet am Infostand gute Laune

Foto: Helge Wagner



Erstmalig und druckfrisch:

Die Radkarte für den Main-Taunus-Kreis

Der Maßstab 1:30.000 ist optimal für Radtouren. Die reiß- und wetterfeste Karte kostet 9,90 Euro und hat auf der Rückseite jede Menge nützlicher Informationen zum Thema Radfahren im Main-Taunus-Kreis:

- Radroutenbeschilderung
- Ansprechpartner für Fahrradservice
- Nützliche Internetadressen
- Kombination von Rad und ÖPNV inklusive Kontakten zur Miete von Fahrradboxen an MTK Bahnhöfen
- Verkehrsregeln für Radfahrende
- Das kleine 1 x 1 des verkehrssicheren Fahrrads

Erwerben kann man die Radkarte im Buchhandel (ISBN 978-3-931273-94-1) oder unter <http://meki-kartenshop.de/>

2. Eppsteiner Fahrradflohmärkte

Eine Kooperation von **repair café EPPSTEIN** und **ADFC Hofheim, Eppstein, Krieffel**

Eppsteiner Bürgerinnen und Bürger spendeten dem Repair Café in diesem Jahr ca. 30 Altfahrräder. Ein großer Erfolg, denn die Räder wurden mit viel Liebe von Mitarbeitern des Repair Cafés wieder flott gemacht, die meisten wären wahrscheinlich sonst im Sperrmüll gelandet. Vom Kinderroller bis zum extravaganten Klapprad aus den siebziger Jahren war alles dabei.

Am 21.04.18 wurden sie alle beim jährlichen Fahrradflohmärkte angeboten. Darüber hinaus konnten auch Privatpersonen ihre alten Fahrräder direkt verkaufen. So wechselten z. B. auch echte betagte Rennradschätzchen an diesem Tag ihren Eigentümer.

Viele Interessierte gingen mit neuen (alten) Rädern nach Hause, welche ihre neuen Besitzer noch viele Kilometer begleiten werden.



Foto: Nicole Köhler

Wir freuen uns, dass wir auf diese Weise auch Menschen mit kleinem Einkommen ein fahrtüchtiges, verkehrssicheres Fahrrad anbieten konnten. Die Aktion wurde bereits zum zweiten Mal durchge-

führt, um die Räder weiter in Benutzung zu halten und Alt und Jung für das Radfahren zu gewinnen.

Das Repair Café in Eppstein trifft sich jeden dritten Samstag im Monat von 10.00 bis 13.00 Uhr im

katholischen Gemeindezentrum in der Burgstraße 31 in Eppstein. Gäste aus anderen Kommunen sind willkommen. Unter fachkundiger Anleitung besteht hier die Möglichkeit, sein Fahrrad selbst zu reparieren. Es gibt Rat und Tat zu allen Fragen des Radfahrens. Neben Fahrrädern werden u. a. Elektrogeräte, Holz und Textilien repariert.

Mit der Aktion „Repair Café Velo mobil“ werden Workshops in Schulen und bei Veranstaltungen angeboten. Hierdurch sollen Kinder sich mit der Technik des Fahrrads vertraut machen und lernen, kleine Reparaturen selbst durchzuführen.

Nicole Köhler

**Nähere Infos zum
repair café EPPSTEIN:
ADFC Hofheim, Eppstein,
Krieffel,
Nicole Köhler,
Telefon 0160-912 07 890**

RADSCHLAG

Unsere Fahrradmarken:
Patria
Böttcher
Grecos
Brompton
Riese & Müller
Puky

ZIEG
Zusammenbau und Reparatur

adfc
Fördermitglied

adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

VSF. für Mensch und Rad
Mitglied

NEU: PANNEN-SOFORTSERVICE

Hallgartenstr. 56
60385 Frankfurt
069/452064
info@radschlag.de
Mo.-Fr. 10 - 19 Sa. 10 - 16

Beratung & Service

Kinderräder
Jugendräder
Stadtfahrräder
Tourenräder
Crossräder
Trekkingräder
Single-Speed-Räder
Mountainbikes
Pedececs 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

Öffnungszeiten:
Montag - Freitag:
9:00 - 12:00 Uhr
15:00 - 18:30 Uhr
Mittwoch Nachmittag geschlossen
Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr

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

Tag der Erde

Bei strahlendem Sonnenschein begann am 22.04. in diesem Jahr der Tag der Erde an den Weilbacher Kiesgruben – das Wetter versprach sommerliche Temperaturen und entsprechend machten sich viele auf den Weg zu den Weilbacher Kiesgruben.



Foto: Holger Küst

Auch umliegende ADFC-Gliederungen machten auf ihren Radtouren an dem Regionalparkzentrum Station, so wurden unter anderem Gruppen aus Frankfurt, Rüsselsheim, Wiesbaden und Bad Soden gesichtet. Den Besuchern wurden vielerlei Informationen geboten, vom Schleudern von Honig über den Bezug von Bio-Lebensmitteln als Abonnement bis hin zu Probefahrten mit Pedelecs über das Gelände. Auch für Kinder gab es vieles zu erleben – das Selbstbauen von kleinen Holzflugzeugen bis hin zum Basteln von Regenbögen bei der Flörsheimer Graf-Stauffenberg-Schule. Auch viele Umweltverbände haben sich präsentiert und über ihre Arbeit berichtet.

Aufgrund der guten Resonanz war auch der Infostand des ADFC Hofheim, Eppstein, Kriftel gut besucht und es ergaben sich viele interessante Gespräche. Besonders gefragt an unserem Informationsstand war dabei die neue Meki-Karte für den Main-Taunus-Kreis (siehe Seite 19). Ein Wermutstropfen war, dass der aufgebaute Fahrradparcours nur in geringem Umfang genutzt wurde. Hier müssen wir sicher intensiver für den Parcours werben, viele haben wohl gar nicht erkannt, worum es auf der abmarkierten Fläche ging.

Holger Küst

Neue
Abstell-
anlage in
Eppstein

Mit dem Rad zum Rathaus



Der Frühling kann kommen, neue Abstellanlagen erleichtern das sichere Abstellen von Rädern in Eppstein am Rathaus I.

Foto: Nicole Köhler

Der ADFC freut sich über die neuen Abstellanlagen vor dem Eppsteiner Rathaus, an denen man Fahrräder sicher anschließen kann. Unser Foto zeigt ein richtig angeschlossenes klassisches Stadtrad. Da ein professioneller Fahrraddieb nicht mehr als drei Minuten braucht, um selbst ein hochwertiges Fahrradschloss zu öffnen, verhindert Anschließen an einem stabilen Abstellbügel immerhin ein Wegtragen des Rades.

Mehr davon!

Die Fahrradsaison ist somit in Eppstein eröffnet. **Have a good Ride!**
Nicole Köhler

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

www.facebook.com/zweirad-ganzert

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

Kurzmeldungen aus dem Usinger Land

Wegausbau Wehrheim

Im Abschnitt zwischen dem Abzweig vom Verbindungsweg Schlink (Schöner Platz) und Oberloh zum Waldrand nördlich der Schlink – das ist die Anbindung nach Kransberg – wurde nach Zeitungsberichten das schlechte Wegstück auf offenem Feld ausgebaut. Es befand sich teilweise in sehr schlechtem Zustand. Zudem soll auch die Ausschilderung verbessert worden sein. Auf diesem Abschnitt verläuft die Buchfinkenroute (Rund um Usingen), die der ADFC entworfen und die Stadt Usingen offiziell übernommen hat. Eine Befahrung steht noch aus und soll bei der nächsten Feierabendtour ab Wehrheim am 4. Mai stattfinden.

Radweg Köperner Tal

Hessen Mobil sieht weiter die Verbesserung des Radwegs im Köperner Tal und den Ausbau bis zur Anschlussstelle Süd vor. Der Ausbau wird für die nördliche Seite der Landesstraße geplant, also nicht auf der Seite der Lochmühle. Genaue Planungen liegen dem ADFC nicht vor. Auch der Fahrradbeauftragte der Gemeinde Wehrheim zeigte sich Anfang des Jahres überrascht – offensichtlich gab es

von Hessen Mobil nur rudimentäre Informationen an die Kommunen. Aufgrund von Nachfragen des verkehrspolitischen Sprechers des ADFC Hochtaunus bei Hessen Mobil wird Planung und Umsetzung nun konkreter. Ein Datum liegt dem ADFC jedoch bislang nicht vor.

Radweg über die Saalburg

Ebenso überrascht hat alle Betroffenen die Planung von Hessen Mobil, entlang der B456 von der AS Wehrheim Süd bis zur PPR-Kreuzung in Bad Homburg einen Radweg zu bauen. Nach Informationen unseres verkehrspolitischen Sprechers im ADFC Hochtaunus bemüht sich Hessen Mobil aktuell um den Kauf von Grundstücken.

Hier zeigt sich leider, dass sich der Hochtaunuskreis zu spät – nämlich bisher gar nicht – Gedanken über ein Vorrangnetz für das Radfahren macht. Gäbe es das, könnte Hessen Mobil auch entlang solcher Vorrangnetze, die dann nicht entlang von Bundes- oder Landesstraßen führen, Radwegverbindungen ausbauen. Ein Radweg entlang der B456 im kompletten Abschnitt AS-Süd bis PPR wird vom ADFC als wenig sinnvoll eingeschätzt. Allenfalls zwischen der Saalburg und der AS-Süd könnte das Sinn machen. Zwischen der

Saalburg und Bad Homburg gibt es andere Wege, die direkter und mit weniger Höhenverlusten verbunden nach Bad Homburg und weiter Richtung Oberursel/Frankfurt führen. Diese wären sinnvoller auszubauen.

Auch an der PPR-Kreuzung plant Hessen Mobil eine komplette Umgestaltung. Hier ist weder eine Anbindung des Radwegs an die B456, noch eine fahrradgerechte Lösung für den Querverkehr Bad Homburg–Dornholzhausen vorgesehen. Der ADFC versucht hier nachzufragen, warum das so ist.

Der ADFC glaubt, dass ein Pedelec-gerechter Ausbau solcher Wege spürbar zu einer Entspannung der Verkehrssituation auf der Saalburg und an der PPR-Kreuzung – zumindest in wärmeren Monaten – beitragen könnte. Planungen müssen dafür aber aufeinander abgestimmt sein. Dies scheint sich aktuell anders darzustellen...

Mobilitätsbeauftragter beim Hochtaunuskreis

In 2019 soll beim Hochtaunuskreis die Stelle eines Mobilitätsbeauftragten eingerichtet werden. Der Main-Taunus-Kreis hat diesen Schritt schon längst vollzogen und kann bereits erste Erfolge aufweisen. Der ADFC sieht als eine der

ersten Kernaufgaben natürlich das Radwegenetz und hier speziell die Festlegung eines Vorrangnetzes an, das für den Weg zur Arbeit genutzt werden soll, Pedelec-gerecht ausgebaut wird und damit eine spürbare Entlastung für das allgemeine Straßennetz bedeuten würde. Für das Usinger Land ist das besonders wichtig, schließlich kann man von Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim durchaus mit dem Pedelec in das Rhein-Main-Gebiet zur Arbeit fahren. In Summe dürfte man dabei vielleicht sogar schneller unterwegs sein als mancher Automobilist im Dauerstau – und außerdem noch etwas für die eigene Gesundheit tun.

Weitalsonntag

Für den Weitalsonntag am 5. August sucht der ADFC Usinger Land noch Unterstützung für den geplanten Info-Stand in Weilrod. Wir planen, unsere Standbeteiligung mit der Teilnahme am Weitalsonntag zu kombinieren und in zwei Gruppen zu agieren: Eine Gruppe ist am Stand, die andere fährt auf dem Weitalsonntag – und es wird getauscht. Interessenten melden sich bitte beim ADFC Usinger Land.

Stefan Pohl
usinger-land@adfc-hochtaunus.de
Tel. 06081/5846535

SCHÖNE
TASCHEN
FÜRS
FAHRRAD

www.zimmer-fahrradtaschen.de

zimmer



„Fahrradstraße“ in Bad Homburg

Als der ADFC vor ein paar Jahren den Begriff „Fahrradstraße“ für Bad Homburg ins Spiel brachte, war das humoristisch gedacht – anders geht es in dieser Stadt ja auch gar nicht. Dennoch war die Aufregung groß, denn niemand, auch Verkehrspolitiker nicht, wusste, was eine Fahrradstraße ist. Das ist auch kein Wunder, denn in dem Jahrhundert, in dem die Bad Homburger Verkehrspolitik spielt, gab es noch keine Fahrradstraßen.

Nun hat es dieser Begriff doch tatsächlich in die Agenda des Stadtforums „Bad Homburg 2030“ geschafft! Das Planungsbüro Albert Speer und Partner hat am 14. März 2018 vor 350 Zuhörern

im Bad Homburger Kurhaus angekündigt, der Straßenzug Kaiser-Friedrich-Promenade/Höhestraße werde zu einer Fahrradstraße umgebaut. Die Leute haben geraunt und es geglaubt, und die Zeitung hat's gedruckt.

Leider werden sie weiter vergeblich warten, genauso wie seit 40 Jahren auf ein innerstädtisches Radwegenetz. Und das Planungsbüro Albert Speer und Partner weiß hoffentlich, was es tut – oder eben auch nicht:

Denn eine Fahrradstraße ist für Radler gewissermaßen das, was eine Spielstraße für Kinder ist: Sie dürfen hier gemächlich nebeneinander zuckeln und den Autos eine

lange Nase drehen. Wenn Autos zugelassen sind (das muss nicht so sein), dann dürfen sie maximal 30 km/h fahren und müssen den Radlern jede Freiheit gewähren. Überholen ist nicht drin, denn erfahrungsgemäß liegt die Geschwindigkeit bei höchstens 15 bis 20 km/h. Fahrradstraßen dürfen nur dort eingerichtet werden, wo ohnehin reger Radverkehr stattfindet, und auch nur in Nebenstraßen, damit Radler abseits des Durchgangsverkehrs sicher und entspannt fahren können. In Kiel zum Beispiel gibt es davon mehrere mit insgesamt 10 km Länge. Sie befinden sich mehrheitlich in der Nähe der Universität, um dort zu

verhindern, dass die akademische Jugend ihre Freiheit auf Rädern auf Hauptverkehrsstraßen austobt.

Und eines ist auf Fahrradstraßen garantiert nicht erlaubt: öffentlicher Personennahverkehr mit Bussen. Durch den Straßenzug Kaiser-Friedrich-Promenade/Höhestraße fahren rund ein Dutzend Buslinien. Deren Fahrgäste würden ein Zuckeltempo hinter einem mit 10 km/h radelnden Rentnerpaar sicher nicht goutieren. Und keine Verkehrsbehörde der Welt genehmigt hier eine Fahrradstraße, basta!

Aber der Glaube stirbt zuletzt, in diesem Fall irgendwann kurz vor 2030. *Günther Gräning*

Alles hat einmal ein Ende ...

Jahre- oder eher jahrzehntelang wurde an Karfreitagen auf Alfred Linders Spuren geradelt, bei jedem Wetter, um gewissermaßen die neue Saison herbeizuzwingen. Ziel war dabei immer die Klosterschänke in Ilbenstadt, mehr zum Schein auch die dortige Basilika. Die Teilnehmerzahl schwankte extrem: Mal waren es nur drei Leute aus Bad Homburg, einmal aber auch dreihundert aus

der gesamten Region. Eins aber war immer gleich: Es gab Essen und Getränke in der Klosterschänke, sogar Bier von der Brauerei Göller aus Zeil am Main.

Nicht so in diesem Jahr: Das Wetter war so gut, dass sich 27 Teilnehmer in Bad Homburg aufs Rad schwingen.

Als man sich der hohen Teilnehmerzahl wegen in der Klosterschänke anmelden wollte, hieß

es von dort, die Gaststätte sei aus Mangel an Personal geschlossen. Das überraschte doch sehr, zumal man eher mit dem Abriss des gesamten Bürgerhauses in Ilbenstadt gerechnet hatte.

Was war zu tun? Glücklicherweise kannte eine der Teilnehmerinnen eine andere Gaststätte in der Nähe. Und tatsächlich war man dort in der Lage, nicht nur einen Nebenraum für 27 Leute

herzurichten, sondern auch Essen und Trinken in erstaunlich kurzer Zeit bereitzustellen.

Jetzt also Apfelwein statt Göller-Bier – auch das ging erstaunlicherweise.

Ob das ein neuer Anfang ist? Eins ist klar: Wenn die Klosterschänke weiterhin an Karfreitagen geschlossen ist, kann man das gesamte Gebäude gerne abreißen. *Günther Gräning*

... und einen neuen Anfang.



Öffnungszeiten
Montag - Freitag 09:00 - 18:00 Uhr
Samstag 09:00 - 13:00 Uhr

terrano

Romantisch reisen mit Stil

Radreise-Manufaktur in Frankfurt-Sachsenhausen

Kommen Sie vorbei und lassen Sie sich persönlich bei uns zu Ihrer Traum-Radreise beraten!

terrano Radreisen

Martin-May-Str. 7
60594 Frankfurt Sachsenhausen
Tel. 069 - 69 30 54
www.terrano-touristik.de

Radverkehr – ein Verkehrshindernis?



Frankfurt, Ecke Taunusanlage/Guiollettstraße: Der Radfahrer will nicht abbiegen, sondern auf dem Radstreifen geradeaus in Richtung Mainzer Landstraße fahren. Der Fahrer des PS-starken SUV hat spät, aber gerade noch rechtzeitig, gebremst. Zu erleben Morgen für Morgen bei fast jeder Ampelschaltung.

Foto: Peter Sauer

Das Auto ist eine Waffe

Radverkehr wird in Deutschland vor allem als Verkehrshindernis für Autos gesehen. Strafanzeigen wegen Nötigung verlaufen häufig im Sand. Endlich gerät eine rabiate Autofahrerin mal an die Falsche. Endlich bleibt es mal nicht bei einem Wortgefecht, nachdem das Auto wieder als Waffe eingesetzt wurde. Endlich hat dieses gefährliche Zeigen-wer-der-Chef-auf-der-Straße-ist mal Konsequenzen. So denkt man, wenn man über den Vorfall in Berlin-Karow liest.

Eine Polizistin, die als solche nicht zu erkennen ist, wird dort von einer Autofahrerin angebrüllt, geschnitten und zur Vollbremsung gezwungen, weil sie auf der Fahrbahn statt auf dem nicht benutzungspflichtigen Radweg fährt. So weit ist das leider absolut nichts Besonderes. Das passiert jeden Tag unzählige Male, nicht nur in Berlin.

Ich kann von einem bis hierher identischen Vorfall berichten, der sich am Montag in Osnabrück zugetragen hat. Ich war der Radfahrer. Auch ich war trotz Radweg auf der Fahrbahn unterwegs, weil das mit 30 km/h einfach sicherer ist – beziehungsweise sein sollte. Wenn sich alle an die Verkehrsregeln halten. Es gibt aber Aus-

nahmen. Meiner gestrigen Ausnahme habe ich an der nächsten Ampel die Beifahrertür aufgerissen und die Sache kurz geschildert. Eine Ampelphase hat zur Einsicht leider nicht gereicht.

In Berlin-Karow endete es für die Radfahrerin leider anders. Auch hier fehlte die Einsicht der Autofahrerin – auch dann noch, als die radelnde Polizistin ihren Dienstaussweis an die Scheibe drückte. Auf die Nötigung des Schneidens folgte eine Sachbeschädigung. Die Autofahrerin stieg aus dem Wagen und warf das Fahrrad zur Seite, das die Polizistin vor das Auto gelegt hatte. Und schließlich folgte eine Körperverletzung. Nichts anderes ist es, wenn das Auto dafür eingesetzt wird, die Radfahrerin aus dem Weg zu schieben.

Anzeige wegen Nötigung

Es gibt Zeugen für diesen Vorfall, die Polizistin erstattet Anzeige. Schon dieser Schritt ist vielen Opfern von Nötigung im Straßenverkehr einer zu viel, weil eben viel im Sande verläuft. Zu Recht kann man hier nun aber erwarten, dass der Autofahrerin der Führerschein abgenommen wird. Wer sich im Straßenverkehr so verhält, ist nicht geeignet, ein motorisiertes Fahrzeug zu führen.

Das Schneiden von RadfahrerInnen ist tägliche Praxis. Erst wenn es zum Unfall kommt, wird hingesehen

Umso mehr überrascht es, dass das Verfahren gegen die Autofahrerin nach einem Jahr eingestellt wird. Oder ist das in einem Land gar nicht überraschend, in dem so ziemlich alles erst mal nur durch die Windschutzscheibe gesehen wird? Die Staatsanwaltschaft teilt mit, dass „die Schuld als gering anzusehen wäre und ein öffentliches Interesse an der Strafverfolgung nicht“ bestünde.

Wie bitte? Die Sitten da draußen auf den Straßen werden immer rauer, RadfahrerInnen fühlen sich bedrängt, müssen sich ihre sicheren Wege immer wieder neu suchen, um unversehrt anzukommen, und dann soll kein öffentliches Interesse an der Strafverfolgung bestehen? Nein, die

Daniel Doerk lebt in Osnabrück und sieht im Fahrrad das logische Verkehrsmittel für urbane Räume und darüber hinaus. Er betreibt den Blog „it startet with a fight ...“ (www.iswaf.de) und schreibt hauptsächlich über die Themen Fahrrad und Radverkehr.

Der Fahrradkrieg – wem gehört die Stadt

Dienstag 22.05., 19.30 Uhr, Naxos-Kino, Waldschmidtstraße 19 HH



Quelle: ARD Mediathek

Film von Güven Purtul, D 2017, 45 Min, Filmbeginn 19.30 Uhr
Kurzfilm: Velo- Mysterium von Jörn Staeger, D 2013, 7:15 Min.

Zunehmende Aggressivität zwischen Auto- und Radfahrern: Hier rücksichtslose Raser, dort „Rambo-Radler“. Wer macht im Straßenverkehr mehr Fehler, wer verschuldet mehr Unfälle? In einem Check stürzen sich ein Taxifahrer und ein Radkurier ins Verkehrsgetümmel. Ein Unfallforscher gibt Tipps für richtiges Verhalten. Hinzu kommt eine Recherche, warum im Verkehr oft die Nerven blank liegen und wie die Konflikte zu lösen wären.

Es diskutieren Bertram Giebeler (ADFC), Silke Petry (Fuss e.V.), Heiko Nickel, (VCD), Wolfgang Siefer (Verkehrsausschuss Stadt Frankfurt) und für den Magistrat Verkehrsdezernent Klaus Oesterling. Moderation: Wolf Lindner, naxos.Kino.

Schuld bei einer solchen Nötigung ist nicht als gering anzusehen. Es ist ein Verstoß gegen Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung, dem Fundament unseres Verkehrssystems: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“

Das Signal, das die Staatsanwaltschaft hier aussendet, ist fatal. Die Unversehrtheit von RadfahrerInnen scheint nur am Rande wahrgenommen zu werden. Nach dem Motto: Erst wenn es kracht, wurde die Macht der Pferdestärken missbraucht. Das Gegenteil ist

aber der Fall. Das Schneiden von RadfahrerInnen ist tägliche Praxis, ein strukturelles Problem in einem Land, in dem der Radverkehr immer noch viel zu oft als Verkehrshindernis für Autos gesehen wird. Dabei muss es gar nicht zum Unfall kommen – die bloße Nötigung reicht aus, das Klima auf den Straßen weiter zu vergiften.

Daniel Doerk

Dieser Text erschien am 21.2.2018 in der taz. Wir bedanken uns bei der taz und dem Autor für die Abdruckrechte.

Nachtrag

Der Berliner **Tagesspiegel** hatte ebenfalls über den oben beschriebenen Vorfall berichtet. Die Zeitung zitiert den Sprecher des Berliner Justizsenators Dirk Behrendt (Grüne) nach dem Bekanntwerden des Falls: „Auch der Justizsenator kann dieses Vorgehen nicht nachvollziehen und hat bei der Staatsanwaltschaft einen Bericht über das Verfahren und die Einstellung angefordert“. Weiter ist dort zu lesen, dass die betroffene Kommissarin, die seit 24 Jahren als Polizistin in Berlin arbeitet, von viel Zuspruch aus der Behörde berichtete, seit sie den Vorfall öffentlich gemacht hat. „Als Polizistin stecke ich das ja noch einigermaßen weg“, sagte sie dem Tagesspiegel über den Angriff. „Aber jemand anderes würde sich wohl nie wieder aufs Fahrrad trauen – oder aus Angst nur noch auf dem Gehweg fahren.“ (ps)



Spanien macht es vor: Beschilderung auf Fuerteventura.

Foto: Helge Wagner

So was wünscht man sich auch bei uns!

Als Fahrradfahrer kommt man nicht umhin, sich nicht nur auf Radwegen, sondern auch auf vielen Straßen bewegen zu müssen. Dabei hat man schon manche brenzlige Situation erleben dürfen, wenn neben einem, fast im Abstand eines Atemhauchs, ein Pkw oder Lkw vorbeirast. Man zweifelt daran, ob der Lenker des Kraftfahrzeuges jemals etwas von Abstandhalten zum Radfahrer gehört hat. Was könnte man hingegen zur Verbesserung dieser Situation tun?

Nun, die Ämter und Behörden der Kanaren, zumindest auf Fuerteventura, haben sich dazu ein großes, sichtbares Hinweisschild einfallen lassen, welches man nicht übersehen kann – wenn man nicht gerade blind durch die Gegend fährt.

Groß und deutlich steht auf dem Schild (Foto oben) „Achtung – Straße wird von Radfahrern frequentiert – mit Vorsicht passieren“. Und dann ist noch die Distanz angegeben: 1,5 Meter um den Radler herum! Toll kann man da nur sagen. Einige kanarische Inseln sind es nicht nur gewohnt, für Radler ein höhen- und tiefenbewegtes Radlerparadies zu sein, nein, sie fordern die „stärkeren“ Verkehrsteilnehmer in vierrädrigen Gefährten auf, auf die Zweirad- oder auch Dreirad-Fahrer Rücksicht zu nehmen – und zwar in gehörigem Abstand. Und meine Erfahrung bestätigt das überwiegend.

So etwas müsste doch auch bei uns, in Deutschland, in Hessen, in Frankfurt, im MTK, in Eschborn möglich sein? Helge Wagner



Auch im spanischen Baskenland werden Autofahrer an Radfahrende erinnert. Foto: Peter Sauer

xBike-Erlebnis in Istrien MTB-Tour zum Ucka



Aussichtsturm mit Souvenir-Shop,
das Bike steht auf der Startrampe
für Gleitschirmflieger

Seit vielen Jahren verbringe ich mit meiner Familie die Sommerferien an der kroatischen Adria. In den letzten fünf Jahren sind wir auf der Halbinsel Istrien geblieben, dieses Mal in Labin.

Labin liegt an der östlichen Seite der herzförmigen Insel Istriens. Im Nordosten, bei Opatija, liegt der Berg Ucka. Er ist ein Teil des großen Gebirgsmassives Dinariden, das sich durch Slowenien und Kroatien bis Bosnien und Herzegowina zieht. Der höchste Punkt des Ucka ist der Vojak. Er ragt auf seinem felsigen Grund mit 1401 m über die Halbinsel hinaus. Auf der Spitze steht ein großer Sendemast, der schon aus der Ferne zu sehen ist. Des Weiteren befindet sich dort ein kleiner, älterer, gemauerter Aussichtsturm, der begehbar ist. Dort kann man die herrliche Aussicht über Istrien genießen.

Im Jahr 2016 wollte ich mir einen Traum erfüllen: Einen Abenteuertrip mit dem MTB ins Gebirge – den Ucka auf Schotterpisten und Trails zu erklimmen.

Hierzu studierte ich meine digitalen Daten des Sigma-Computers

und wählte meine Route am Vorabend der Tour aus. Natürlich sollte der Trip nicht nur auf „Ucka-Autobahnen“ führen. Trails sollten den Trip mit Abenteuer und Fahrspaß versüßen.

Ich nahm einen Rucksack mit einer Zwei-Liter Trinkblase mit, eine 0,75-Liter-Trinkflasche, ein Akkuladegerät für das Handy, einen Ersatzschlauch, eine Minipumpe, ein Werkzeug-Tool, meine BikeCam, Geldbörse, Erste-Hilfe-Set, ein Ersatztrikot, Taschentücher und ein zweites „BUFF“-Röhrentuch. Bei der Ausrüstung sollte noch etwas fehlen, doch dazu später. Auf feste Nahrung verzichtete ich, denn der Rucksack sollte möglichst leicht sein. Ein paar kohlehydratreiche Energieriegel sollten über den Tag helfen. Den Start hatte ich für die große Tour (ca. 80 km) am folgenden Tag um 10.00 Uhr festgelegt. Das ist eigentlich recht spät, aber ich hatte meine Touren immer gegen 10.00 Uhr gestartet, und es war immer gut so.

Am Morgen stärkte ich mich mit einer riesigen Schale Müsli, einer Banane und einem Brötchen. Dazu trank ich eine aufmunternde Tasse Kaffee. Die Sonne lachte in unser

Apartment im Zentrum der Altstadt Labins. Ich fieberte dem Abenteuer entgegen. Frisch rasiert schwang ich mich in meine Sportklamotten und schob mein Bike aus dem Apartment auf die Straße. Meine Familie wünschte mir einen guten Ritt, und guten Mutes radelte ich aus dem Stadtkern um die Stadtmauer herum auf die Hauptstraßen Labins. Da ich mir immer noch nicht sicher war, ob ich eine gute Route gewählt hatte,

radelte ich den Bike Shop „Istra-Bike“ an. Der Inhaber des Geschäftes ist Einheimischer und ein begnadeter Radsportler mit sehr guten Ortskenntnissen. Mit einem kurzen Blick bestätigte er mir, eine gute Wahl getroffen zu haben. Also ging es endlich richtig los.

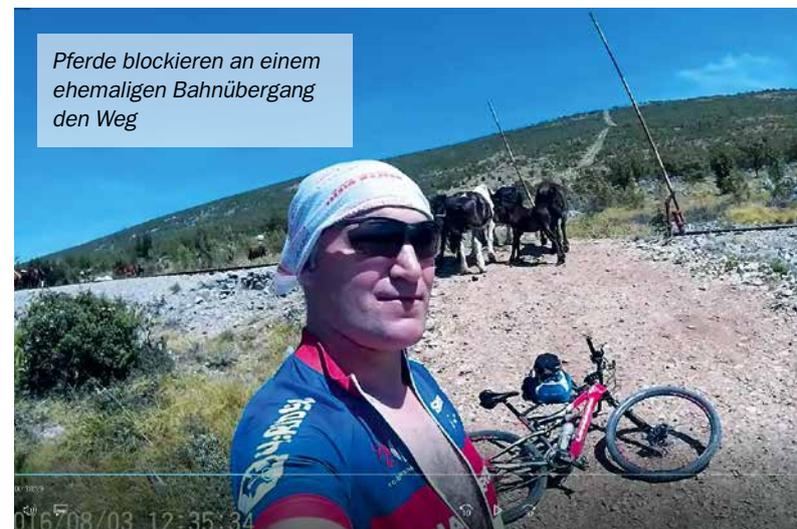
Auf der Hauptstraße radelte ich nach Strmac bis Vozilici. Bis hier herrschte relativ viel Autoverkehr. Schließlich bog ich in eine kleine Dorfstraße und fuhr an Kozljak vorbei nach Jesenovic bis nach Nova Vas.

Jetzt wurde es ernst. Auf einem Feldweg begann die erste schwierige Etappe mit 13 km Länge und von 60 m auf 1.000 m üNN in den Berg. Mein Tacho zeigte eine Temperatur von 30° C.

Nicht nachdenken darüber, was man da tut, sondern einfach strampeln und das Bergpanorama genießen. Mit zunehmender Kurbeilei wurden die Ortschaften, die ich zuvor durchfahren hatte, immer kleiner. Ich gewann an Höhe.

Frei umherlaufende Pferde auf dem Weg

Schon nach zwei Kilometern wurde ich von einigen frei umherlaufenden Pferden an einem Bimmelbahnübergang gestoppt. Damit hatte ich nicht gerechnet, aber es war ein sehr schöner Anblick. Da die Tiere sich noch ein wenig auf dem Weg ausbreiteten, schob ich das Rad um die Herde herum, über die Schienen hinweg und durch dorniges Gestrüpp. Nach ein paar piksenden Kontakten und einem kleinen Fluch hatte ich die Pferde hinter mir gelassen und setzte meine Fahrt durch die Mittagshitze fort.



Pferde blockieren an einem
ehemaligen Bahnübergang
den Weg

016/08/03 12:35:34

Die Zeit wollte nicht vergehen, das Panorama aber rettete meine Laune. Die Temperaturen stiegen weiter, der Tacho zeigte 38° C und ich befand mich auf der sonnigen Seite des Berges, ohne starke Vegetation. Zudem hatte der Weg eine Steigung teilweise bis ca. 18%. Das hieß „klettern auf der Rentnerscheibe“ und bei den Temperaturen am Rande meiner Kräfte.

Auf ca. 950 m üNN erreichte ich das kleine Dörfchen Mala Ucka und war froh, an der Dorfquelle meinen Trinkrucksack und die Flasche auffüllen zu können. Ob die Wasserqualität gut war? Das war mir egal, ich war durstig und ich trank mit einem Schluck fast einen Liter des kühlen Bergwassers.

Nun war es nicht mehr weit bis zur Spitze, Luftlinie gefühlte 3 km mit 400 Höhenmetern. Nach einer kleinen Powerbar-Stärkung setzte ich den Weg gut motiviert fort.

Von Mala Ucka sollte ein Trail zur Ucka-Spitze führen. Als ich den Eingang dazu fand, kam mir eine Wanderergruppe entgegen. Ich erkundigte mich nach dem Weg und erhielt als Antwort: „Den Weg wollen Sie doch nicht mit dem MTB befahren? Das funktioniert nicht.“ Ups! Was sollte ich nun machen? Die wissen vermutlich gar nicht, was mit dem MTB gefahren werden kann. Ich bedankte mich für die Information und fuhr abseits meiner geplanten Route der Nase nach, um einen anderen Weg zu finden. Ich fand diesen Weg und landete auf der „Hauptstraße 500“ hinter dem Gipfel Vojak, der großen Quer-Verbindung von Rijeka (Opatija) ins Landesinnere. Dabei gingen mir wieder die mühsam erkämpften Höhenmeter verloren, denn es ging

bergab. Die Straße war mir aus den Vorjahren meiner Rennradtouren bekannt. Ich suchte die kleine Wirtschaftsstraße zur Ucka-Spitze.

Herrlicher Panoramablick über die gesamte Insel

Das „Grande Finale“ war erreicht, aber es waren doch noch 7 km und 500 Höhenmeter zu bezwingen. Oben angekommen, genoss ich ein Feuerwerk der Gefühle.

Am ersten erreichten Aussichtspunkt blickte ich in das Ostpanorama mit Sicht auf Opatija und Krk. Neben dem kleinen gemauerten Aussichtsturm war eine Startrampe für Drachenflieger. Hier konnte man weit über die westliche Seite Istriens blicken. Im Aussichtsturm befindet sich ein kleiner Souvenirshop, bei dem ich Getränke kaufte. Dann genoss ich bei einem Drink auf dem Turm das herrliche Panorama über die gesamte Insel.

Ein Blick auf die Uhr verriet mir, dass es nun langsam Zeit wurde, den Heimweg anzutreten. Es war mittlerweile 18 Uhr. Mein Gedanke: „Jetzt geht es ja bergab, und es sind ein paar Trials zu rocken“. Aber ich hatte nicht bedacht, dass ich mich nicht am heimischen Feldberg befand. Das war ein ganz großer Fehler!

Die ersten Meter zeigten schon: Der Weg hat es in sich. Doch wenn ich hier schon nicht hinauf radle, dann wenigstens irgendwie herunter. Von der Bergkuppe hinab musste ich meine Heimfahrt mit Bikehiking beginnen. Da ging gar nichts mit Radeln. Aber es war absolut klasse und hat Spaß gemacht. Auf meinem Bike konnte ich mich hervorragend abstützen. So ging es relativ flott bergab.



Enge Altstadtgassen und farbenfrohe Häuser in Labin

Am Fußpunkt der oberen Kuppe teilte sich der Weg in etwas besser zu befahrende Wanderwege. Obwohl ich eigentlich einige Schwierigkeitsstufen im Mountainbiken beherrsche, waren mir auch hier an einigen Stellen Grenzen gesetzt. Abgesehen davon: Ich war alleine! Ein Sturz hätte verheerende Folgen gehabt, zumal ich keine Protektoren trug. Wer sollte da für mich zur Stelle sein, um zu helfen?

Das Ende dieses Trails brachte mich zu meinem bekannten Kreuzungspunkt in Mala Ucka zurück. Die Wanderer hatten Recht, der Weg hoch zum Ucka wäre nicht mit dem Rad befahrbar. Meine Entscheidung, die Route auf gut Glück

zu ändern, hatte mir viel Zeit und erhebliche Qualen erspart.

Jetzt hatte ich keine weiteren Trails eingeplant, aber wer hätte gedacht, dass normale Forstwege derart zu Trails mutieren.

So langsam spürte ich, dass sich diese Tour dem Ende nähern sollte. Die Sonne hatte einen niedrigen Stand erreicht. Alle meine Geräte, abgesehen vom Fahrradcomputer, hatten so langsam auch keine Akkuleistung mehr.

Das Schlimmste war nun noch, in die Dunkelheit zu fahren. Ich hatte bei der Materialzusammenstellung erwähnt, etwas vergessen zu haben: Ich hatte keine Akkumulatoren dabei!

So verfolgte mich hier nicht ein Yeti, sondern die Angst, in die Dunkelheit zu kommen. Ich kannte keinen kürzeren Weg in die Zivilisation zurück. Klar, immer bergab, dann komme ich ans Meer. Aber die Küstenstraße wollte ich auch nicht mehr fahren. Die führte bergauf in Richtung Labin. Davon hatte ich heute genug gehabt.

Von meinem Weg musste ich dann doch noch in einen kleinen Trampelpfad einbiegen, wobei mir im weiteren Verlauf die Orientierung genommen wurde. Hier und da waren Steinhäufchen und Grundstückseingrenzungen sichtbar, aber keine nutzbaren Wirtschaftswege. Der Pfad schlängelte sich durch den Wald und schien nicht zu enden. An manchen Stellen musste ich nochmals schieben. Die Route auf meinem Navi war hier schwer zu verfolgen, weil die Wege nicht immer erkennbar waren.

Dann ein Zeichen der Zivilisation. Eine aus Stein gelegte Schlange und eine Hinweistafel. Die Zeit nagte an meinen Nerven und ich machte schnell noch zwei Fotos. Dann setzte ich meine nun abenteuerlich und langsam grenzwertig werdende Fahrt fort.

Meine BikeCam-Akkus waren gegen 20 Uhr alle am Ende, mein Handy zeigte nur noch 15% Akkuleistung. Ich wollte endlich auf den finalen Heimweg kommen.

Nein ...! Mein Navi lenkte mich auf einen neuen Wanderpfad. Nun taucht sicherlich die Frage auf, warum ich nicht einen anderen Weg im Navi eingegeben habe. Ich nutze den Sigma-Fahrradcomputer ROX 10, ohne Kartenbild und Routing über Hinweispfeile. Eigentlich ein super Fahrradcomputer, aber man kann die Wege nicht ►►



So sieht er von unten aus, der Ucka auf der kroatischen Insel Istrien alle Fotos: Oliver Stöppler



umplanen. In diesem Fall hätte ich mir ausnahmsweise ein Garmin- oder Falk-Navi gewünscht, wobei da vermutlich die Akkus auch an die Grenzen der Ladekapazitäten gekommen wären.

Egal, es ging weiter auf einem Pfad, und dieser endete an einem steilen und felsigen Berghang. Der Weg schlängelte sich in Serpentina entlang des Bergs. Die Sonne verabschiedete sich langsam, mein Bike und ich waren aber immer noch im Berg. Ohne Licht diesen Pfad herunterzukraxeln war lebensgefährlich. Gestützt auf das Bike lief ich den Weg hinunter. Ich weiß heute noch nicht, wie ich es geschafft hatte, dort nicht mit dem Fuß umzuknicken.

Ich zog jetzt das „letzte Register“: Schnell den GPS-Standort per Screenshot an meine Frau geschickt, mit dem Hinweis, mich in der Nähe abzuholen. Der nächste Ort war am Fußpunkt des Berges, das hatte ich mit dem Screenshot registriert. Es waren nur noch 5% Akkuleistung am Handy. Ich schaltete es aus.

Weiter ging der Wettlauf gegen die Dunkelheit. Ich konnte nicht abschätzen, wie lange das noch gutgeht, aber der liebe Gott war gnädig mit mir. Der Hang war zu Ende und ein Waldweg lag vor mir. Mittlerweile war der Übergang von

Dämmerung zur Nacht eingetreten. Den Forstweg konnte man nur noch erahnen.

Welch Wunder, dass mich nicht ein Steinbrocken oder Ast zum Sturz gebracht hatte, zumal ich nicht gerade langsam fuhr. Schließlich die Erlösung: Licht, Häuser, Straßen ... Ich hatte die Gefahrenzone hinter mir gelassen. Jetzt muss ich nur noch meine Retterin finden, sie würde hoffentlich auf der Dorfstraße auf mich warten.

Das war ein Trugschluss! Sie war nicht zu sehen. Ich fuhr auf der Straße ohne Licht, nur mit einem reflektierenden Rucksack, zur Hauptverkehrsstraße nach Labin. Unterwegs versuchte ich erneut, Kontakt mit meiner Liebsten aufzunehmen, aber das Handy ging nach Eingabe meiner Nachricht noch vor dem Absenden endgültig aus. Ich fuhr weiter.

In Labin angekommen kaufte ich im erstbesten Markt ein paar Schokoriegel, um mir einen längst überfälligen Energieschub zuzufügen. Dazu gönnte ich mir eine Cola. Als ich dann Richtung Zentrum weiterfuhr, kam mir ein Auto mit MTK-Kennzeichen entgegen. Das war meine Gattin, die völlig aufgelöst und aufgeregt war. Ich hatte ihr nie gezeigt, wie man mit GPS umgeht und die Geräte bedient. Sie konnte mit meiner Nachricht vom Berg

nichts anfangen und benötigte einige Zeit (und Nerven), bis sie sich auf den Weg machte, um nach mir zu suchen. Den Abend schlossen wir dann erleichtert gemeinsam in der Pizzeria am Marktplatz ab.

Ende gut, alles gut?! Es war meine bisher beste und span-

ndeste Bike-Tour – ever! Die gesammelten Erfahrungen bilden wichtige Grundlagen für weitere Tourenplanungen. Ich würde auf jeden Fall wieder eine Tour alleine planen – aber selbstverständlich gründlicher vorbereitet.

Oliver Stöppler

MTB-Touren des ADFC Main-Taunus

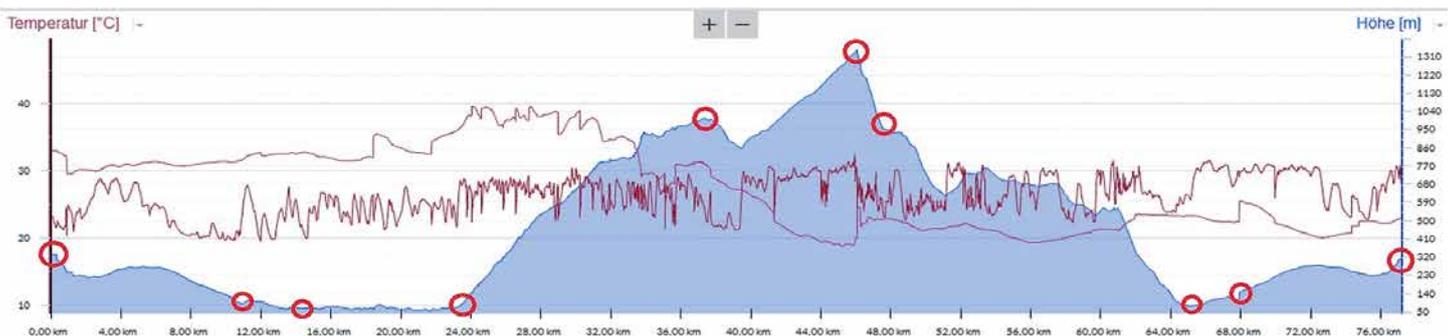
Immer am vierten Mittwoch im Monat finden Workout-Touren für Mountainbiker statt.

Es stehen unterschiedliche Streckenprofile zur Auswahl:

- Staufen-Tour**, ca. 30 km, 500 Hm, ca. 2 Std., mit Climbing und kleinen Trail-Einlagen
 - Falkenstein-Runde**, ca. 20 km, 500 Hm, ca. 2 Std., mit Climbing und kleinen Trail-Einlagen
 - Eschborn-Arboretum-Runde**, ca. 26 km, 300 Hm, ca. 1,5 Std., XC-Runde ohne technische Einlagen
 - Flughafen-Rundkurs**, ca. 60 km, 500 Hm, ca. 3,5 Std., XC-Runde ohne technische Einlagen
- Die Touren 1 – 4 sind für XC-MTB bis Enduro, die Touren 3 – 4 auch für Cyclocrosser geeignet!

In der dunklen Jahreszeit ist es zwingend notwendig, mit guter Beleuchtung ausgestattet zu sein. Da wir auch immer mit Straßenabschnitten konfrontiert sind, muss auch ein StVZO-zugelassenes Licht am Rad vorhanden sein.

Start um 18.30 Uhr ab Schwalbach, S-Bahnhof Limes (bei den Bushaltestellen)
Auskunft: Oliver Stöppler, Telefon 01 73 – 297 8147, oliver.stoepler@adfc-mtk.de



Was die stark gezackte Linie zwischen Temperatur und Höhenprofil zeigt? Den Pulsschlag des Autors während seiner schweißtreibenden Tour.

Autofreie Sonntage 2018

(alle Angaben ohne Gewähr)

Wann?	Was?	Wo?	Kontakt: Website + Telefon
20.05. 10–18 Uhr	Saar-Pedal	Merzig–Konz, 40 km	www.saarpedal.de, 06581 / 995980
21.05. 10–18 Uhr	Nim(m)s Rad!	L5 Rommersheim–Rittersdorf, 30 km	www.nimmsrad.info, 06561 / 9 43 40
27.05. 10–18 Uhr	WIEDER ins TAL	Neuwied – Seifen, 50 km	www.wieder-ins-tal.wiedtal.de, 02638 / 4017
27.05. 10–18 Uhr	Fahr zur Aar	B54 Diez – Taunusstein-Bleidenstadt, 39 km	www.fahr-zur-aar.de, 06430 / 91140
27.05. 10–18 Uhr	Der Kreis rollt	B44 Bauschheim bis Erfelden, 29 km	www.der-kreis-rollt.de, 06152 / 989-181
10.06. 10–18 Uhr	Tour de Ahrtal	B258 Blankenheim – Altenahr, 45 km	www.tour-de-ahrtal.de, 02449 / 87-222
17.06. 10–18 Uhr	Jedem sayn Tal	Selters – Bendorf-Sayn, 25 km	www.jedemsayntal.de, 02626 / 7640
25.06. 10–18 Uhr	Tal toTal Autofreies Rheintal	B42 Koblenz – Bingen B42 Lahnstein – Rüdesheim, je 65 km	www.taltotal.de, 06741 / 321196
01.07. 09–18 Uhr	Autofreies Siegtal	Siegburg – Netphen (120 km) B62, L333	www.naturregion-sieg.de, 02292 / 19433
08.07. 09–18 Uhr	Autofreies Gelbachtal	L313, Montabaur – Weinähr, 25 km	www.gelbachtaltag.de, 02602 / 126-777
15.07. 10–18 Uhr	Kylltal Aktiv	Gerolstein-Lissingen – Malberg, 26 km	www.kylltalaktiv.de, 06591 / 94991-0
05.08. 09–17 Uhr	Autofreier WeiltalSonntag	L3025 Weilburg – Weilrod, 30 km	www.autofreiesweiltal.de, 06431 / 296221
05.08. 10–18 Uhr	Autofreies Taubertal	Rothenburg ob der Tauber – Bad Mergentheim, 45 km	www.liebliches-taubertal.de 09341 / 82 - 5806
19.08. 10–18 Uhr	Autofreies Appelbachtal	Würzweiler – Pfaffen-Schwabenheim, 30 km	www.gastlandschaften.de, 06361 / 451-252
26.08. 09–18 Uhr	Autofreier Sonntag im Lumdatal	Lollar – Rabenau, 20 km	www.veranstaltung-hessen.de 06407 / 9109-0
26.08. 10–18 Uhr	Erlebnistag Deutsche Weinstraße	Bockenheim – Schweigen, 75 km	www.neustadt.eu, 06321 / 912328
01.09. 20–22.30 Uhr	ADFC bike-night	Innenstadt Frankfurt, ca. 15 km	www.adfc-bike-night.de, 069 / 94410196
02.09. 10–18 Uhr	Lustiges Prümmtal	Olzheim – Waxweiler, 25 km	www.pruem.de, 06551 / 943-121
09.09. 09–18 Uhr	Kinzigtal total – Vorfahrt für's Fahrrad	B40 Hanau – Sterbfritz, 80 km	www.veranstaltung-hessen.de 06051 / 85 0
03.10. 10–18 Uhr	Autofreies Eistal	L395 Obrigheim – Eiswoog, 25 km	www.eisenberg.de, 06351 / 407-0

Diese und weitere Veranstaltungen „Autofreie Sonntage“ sind auf unserer Website unter www.adfc-frankfurt.de/autofrei zu finden

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V.

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8-14,
(Anzeige Seite 13)
www.fahrrad-boettgen.de

Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 21)
www.zweirad-ganzert.de

Internationaler Bund/ Bike Point

Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein

Leverkuser Straße 31
(Am Bahnhof FFM-Höchst)
(Anzeige Seite 10)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo

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

Per Pedale

Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 10)
www.perpedale.de

Radschlag

Hallgartenstraße 56
(Anzeige Seite 20)
www.radschlag.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH

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

terranova Zimmermann

Touristik KG
Martin-May-Straße 7
(Anzeige Seite 23)
pfaeltzer@terranova-touristik.de

Fahrradhaus Wagner

Wooßstraße 21
(Anzeige Seite 20)
www.fahrradwagner.de

Impressum

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

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

Redaktionsteam: Ingolf Biehusen, Sigrid Hubert, Brigitte Rebna, Peter Sauer (ps); ADFC Main-Taunus: Gabriele Wittendorfer; ADFC Hochtaunus: Günther Gräning; ADFC Bad Vilbel: Ute Gräber-Seißinger; ADFC Offenbach: Wolfgang Christian
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe und Beiträge zu kürzen. Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.

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

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

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

Redaktionsschluss für die Juli/August-Ausgabe: 3. Juli 2018

Leser MEINUNG

Vielleicht doch mal Asphalt im Park. Frankfurt aktuell in Ausgabe 2/2018

Asphalt im Park? Nein danke!

Als Radfahrerin bin ich auch ADFC-Mitglied, weil ich die ADFC-verkehrspolitischen Vorstellungen bisher richtig fand – bisher. Nun spricht sich Bertram Giebeler in einem kurzen Beitrag dafür aus (Frankfurt aktuell, Nr. 2, Seite 7) noch mehr Wege im Niddapark zu asphaltieren.

- a) Zur erwähnten Pendlerstrecke Praunheim – Bockenheim: asphaltiert geht es wunderbar an der Nidda entlang, an der kleinen Brücke am Hausener Weg durch Hausen und dann über die Breitenbachbrücke oder über die Fußgänger/Radfahrerbrücke in der Nähe des Schön-hofs. Es ist ein kleiner Umweg. Soll man deshalb wirklich noch weitere Parkwege asphaltieren?
- b) Es sei auch für Fußgänger besser, wenn der Weg asphaltiert ist. Pauschal ist es für „die Fußgänger“ nicht besser, asphaltierte Wege zu haben. Seitdem der Weg entlang der Nidda gepflastert ist entfällt für mich diese Strecke leider zum Joggen (Gelenkbelastung). Zwischen Hausen und Rödelheim gibt es keine ungepflasterte Alternative mehr. Spazieren auf Asphalt macht auch nicht viel Spaß. Des einen Freud des anderen Leid! Das Bild, das diesen Weg dokumentiert, ist ziemlich abschreckend, keineswegs „naturnah“.

Ich wohne in der Nähe und fahre sehr oft mit dem Rad durch den Niddapark – auch bei schlechtem Wetter und aufgeweichtem Boden. So schlimm ist es gar nicht. Ich denke, ein paar Spritzer bei nassem Boden schaden nicht, Schuhe kann man putzen. Und wer unbedingt in sauberen Arbeitsklamotten ans Ziel kommen will, kann die unter a) erwähnte Strecke nutzen.

Hinzu kommt die fortschreitende Oberflächenversiegelung – will der ADFC das wirklich vorantreiben? Beton für alle, auch wo keine Notwendigkeit besteht?

Irmhild Bauer

Das wär doch mal ein Service: eine Fahrradwaschanlage!

Gesehen in Münster, als Servicefeature der Radstation am dortigen Hauptbahnhof: die Fahrradwaschanlage. Dreckigen Drahtesel hinten reinschieben, spiegelblank geputzte Nobelkarosse vorne rausnehmen! Und das, obwohl es in Münster doch eh ständig regnet und die „Leezen“ (so nennt man Fahrräder dort) immer gut nass abgespült werden.

Bertram Giebeler



Darauf legt der Münsteraner Wert: immer mit blitzsauberem Fahrzeug vorfahren!

Foto: Gerd Abeln



Jens Pinhard

Inhaber Wein & Schuhe

Anschrift:
Alt-Eschersheim 38
60433 Frankfurt am Main

Kontakt:
Mobil: 0171 / 4824007
Email: info@wein-schuhe.de
Web: wein-schuhe.de

ANANIAS SANDALEN
LEGUANO
WOODY
SCHWEDENCLOGS

ALLE GÄNGIGEN GRÖSSEN
UNTER- UND ÜBERGRÖSSEN BESTELLBAR



Die Forderung „Runter vom Radweg“ ist definitiv am Rathaus angekommen. Ganz deutlich war sie während der Luminale auf der Fassade des Frankfurter Römer zu lesen. Dass der Lichtkünstler Philipp Geist „Nebeneinander“ und „Schnelligkeit“ ergänzte, könnte unter Umständen auf eine tiefe Sympathie für den Radverkehr hindeuten.

Foto: Christian Martens

VELO

FRANKFURT

9.-10.6.2018

Spürst du die
Spannung zwischen
uns?

Erleben Sie die neusten Trends
und Themen der Fahrradwelt.

velofrankfurt.com

Erleben. Testen. Kaufen – auf der VELOFrankfurt, dem Fahrradfestival am 9. und 10. Juni, 10–18 Uhr in der Eissporthalle Frankfurt.

- Mit großem Testparcours und 200 Ausstellern und Marken auf 6.000 m² Ausstellungsfläche.

Globetrotter



<< NEUE HORIZONTE >>

BERGZIEGE MIT PACKESEL



GEPÄCK, DAS JEDE TOUR EINFACH LEICHTER MACHT

<< GLOBETROTTER ERLEBNISFILIALE: GRUSONSTRASSE 2 / ECKE HANAUER LANDSTRASSE (DIREKT AM OSTBAHNHOF, GEGENÜBER DER EZB) · 60314 FRANKFURT AM MAIN · MO. – SA. 10:00 - 20:00 UHR · SHOP ONLINE: [GLOBETROTTER.DE](https://www.globetrotter.de) >>