



# Das Klima ändert sich

Fahrradklimatest: Was machen andere Städte

(noch) besser als Frankfurt?

**Radler-Fest**  
ADFC Frankfurt am Main e.V.  
So., 26. Mai, 11–18 Uhr  
am Niddaufer



Jetzt registrieren  
und mitradeln!

[stadtradeln.de](http://stadtradeln.de)

# STADTRADELN IN FRANKFURT AM MAIN 03. - 23. JUNI 2019



Organisiert durch

**Frankfurt Green City**

[www.frankfurt-greencity.de](http://www.frankfurt-greencity.de)



Unterstützt durch



Eine Kampagne des



**Klima-Bündnis**

Bei Fragen wenden Sie sich an das **Umwelttelefon 212-39 100**

# Editorial

Eigentlich sind wir ja die Guten. Die, die für die richtige Sache kämpfen, für eine vernünftige und zukunftsweisende Verkehrspolitik. Ohne Fahrrad geht da garnichts, und das machen wir lautstark deutlich. Dass wir damit manchmal die Nerven von Planern und Politikern strapazieren, ist ein natürlicher Nebeneffekt unserer Lobbyarbeit.

Beim Frühjahrsempfang des ADFC Hessen baten uns prompt Vertreter der hessischen Politik, unsere Unruhe etwas zu zähmen. Sie wünschten sich manches Mal einen moderateren Umgang miteinander, weniger Gereiztheit unsererseits, mehr Geduld mit ihnen und ihrer Arbeit, weniger Kritik an allem und jedem.

Sind wir vielleicht gar nicht nur die Guten? Dass wir als Radfahrende dazu neigen, nach jeder Verbesserung der Verkehrssituation auch gleich wieder auf deren weitere Mängel hinzuweisen, scheint mir

selbstverständlich zu sein. Anders als andere Verkehrsteilnehmer sind wir immer, wirklich immer, sehr direkt betroffen durch Fehler, die andere machen. Knappes Überholen, überraschendes Rechtsabbiegen, unvermitteltes Türenöffnen – all diese Gefährdungen kalkulieren wir ein, passen unsere Fahrweise bestmöglich daran. Denn kleinste Fehler anderer können fatale Folgen für uns haben.

Vielleicht ist es das, was uns manchmal etwas gereizt oder gar wütend macht. Wir sehen Mängel in der Verkehrsplanung als Erste, und wir sind davon direkter betroffen als Andere. Ein paar Fahrradpiktogramme auf dem Asphalt, ein schmaler Radstreifen, eine löchrige Fahrradstraße – wir wollen den guten Willen sehen, fühlen uns aber weiterhin benachteiligt und oftmals gar gefährdet. Da bleibt die Gelassenheit auf der Strecke

und die Kritik an der Verkehrspolitik beherrscht die Debatte. Dass der Ton dieser Kritik auch einmal hämisch oder sarkastisch ausfallen kann, mag man beklagen. Doch diese Schärfe resultiert nicht aus einer Geringschätzung von Politik und Verwaltung, sondern vor allem aus unserer persönlichen Betroffenheit. Diese zu artikulieren, gehört auch zur Aufgabe einer Lobbyorganisation.

Neulich fuhren zwei junge Frauen auf der rechten Fahrspur der Friedberger Landstraße stadteinwärts. Unbeeindruckt vom Autoverkehr rollten sie nebeneinander auf ihren Rädern dahin, dabei munter miteinander plaudernd. Die beiden Frauen nahmen sich einfach den Platz auf der Straße, den ihnen andere nicht zugestehen wollen. Sollten wir das nicht alle viel öfter tun?

Wo immer ihr auch fahrt – kommt gut hin und wieder zurück.

**Peter für das Redaktionsteam**



## ADFC Frankfurt am Main e. V. und Infoladen:

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

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

## Vorstand

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

**Schatzmeister:** Helmut Lingat

## Kontoverbindung

Frankfurter Volksbank  
Kto.-Nr. 77 111 948  
BLZ 501 900 00

**IBAN**  
DE69 5019 0000 0077 1119 48  
**BIC (SWIFT-CODE)**  
FFVBDEFF

## Arbeitsgruppen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Senioren-Beauftragte:

Margret Wiener  
margret.wiener@live.de

## Stadtteilgruppen:

**Nord:** Sigrid Hubert

**Nordwest:** Stephan Nickel

**West:** Klaus Konrad

## Kontakte

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

**Ansgar Hegerfeld**  
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

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

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

## Stephan Nickel

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

## Ralf Paul

☎ 069/49 40 928

## Wolfgang Preisung

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



Auch hier war Bremen ein Vorreiter: die wegweisende Beschilderung. **Peter Sauer**

# So sehen Sieger aus

Die Spitzenreiter im Fahrradklimatest 2018. Was machen sie besser – was kann Frankfurt lernen?

**Frankfurts Platzierung im Fahrradklimatest (FKT) 2018 auf Rang 4 von 14 bei den Metropolen über 500.000 Einwohnern sieht auf den ersten Blick gar nicht schlecht aus, aber die Bewertung 3,94 nach Schulnoten ist alles andere als erfreulich, außerdem ist sie schon wieder schlechter als beim Test davor. Auf der Pressekonferenz des ADFC Hessen am 9. April wurde dazu vieles gesagt und fand auch Eingang in die Medien.**

Die Frankfurter Eintracht steht auch auf Rang 4, das ist auch nicht schlecht, aber eben nicht gut genug. Genau wie die Vereinschefs der SGE nach München, Dortmund oder Leipzig schauen, wie man's dort besser macht, lohnt für uns ein Blick auf die Städte, die an der Spitze der Bewertung durch ihre Radfahrer/-innen stehen und dabei deutlich besser als Frankfurt abschneiden. Was machen sie besser, was kann Frankfurt von ihnen lernen – wenn die hier Verantwortlichen das wollen.

In der Kategorie der **Metropolen über 500.000 Einwohner** sind die zwei bestplatzierten: Nr. 1 Bremen

mit Note 3,55 und Nr. 2 Hannover mit Note 3,77.

Bei den **Großstädten zwischen 200.000 und 500.000** sind dies: Nr. 1 Karlsruhe mit Note 3,15 (damit Gesamtsieger bei den Großstädten) und Nr. 3 Freiburg mit Note 3,42. Das diesmal nur zweitplatzierte Münster, sonst notorisch an der Spitze, lassen wir aus der Betrachtung – über Münster und das Fahrrad ist anderswo schon genug geschrieben worden.

Zu Anfang zeigt der Vergleich von nur einer einzigen Frage des FKT schon mal klar die Richtung auf: macht das Radfahren „Spaß oder Stress“? Radfahrer/-innen in Karlsruhe geben hier die gute Note 2,7, in Bremen und Freiburg 2,9, in Hannover immerhin noch 3,2, in Frankfurt aber stressige 3,8!

Gehen wir ins Detail und hinein in das „Dorf mit Straßenbahn“ an der Weser. **Bremen** war nicht umsonst Gründungsstadt des ADFC und bis 2010 Sitz der ADFC-Bundesgeschäftsstelle. Die Stadt gehört radverkehrsmäßig zum „nordwestdeutschen Kulturkreis“ an der niederländischen Grenze –

Friesland, Bremen/Oldenburg, Münsterland, Niederrhein: man fährt dort häufig Holland-Rad, in aufrechter Sitzposition, entschleunigt und stressfrei, bauliche Radwege sind der Regelfall. Im Fahrradklimatest stimmen die Bremer/-innen mehr als anderswo (Note 2,1) der Aussage zu „Alle fahren Rad“. Das ist auch der Eindruck des Autors, der schon oft dort war. In der Halbmillionenstadt Bremen

## Halbmillionenstadt Bremen: „Dorf mit Straßenbahn“

geht es natürlich nicht überall gemütlich zu, aber der Verkehrsdruck und die Bebauungsdichte sind wesentlich geringer als in ähnlich großen Städten wie Frankfurt, Düsseldorf oder Stuttgart mit ihren Einputler-Massen an Werktagen. Der Radverkehrs-Modal-Split ist mit knapp 25% der höchste der deutschen Metropolen.

Bremen war immer schon stolz darauf, eine Radfahrerstadt zu sein, und hatte schon in den 80er Jahren eine Vorreiterrolle über-

nommen: die ersten für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen, die ersten Fahrradstraßen, eines der ersten Wegweisungssysteme, all das gab es in der Hansestadt. Das war politisch möglich, obwohl Bremen auch eine Autostadt ist – größter privater Arbeitgeber ist Mercedes mit seinem C-Klasse-Werk. Zusätzlich sorgt der Weser-Radweg, der im Stadtgebiet zu einer Genussstrecke ausgebaut ist, für einen Zustrom von Radtouristen. Resümee: mehr als anderswo gehört das Fahrrad in Bremen zum Alltag und zum Lifestyle.

Nach einer gewissen Stagnationsphase in den Nuller-Jahren hat man in Bremen heute wieder den Mut, zugunsten des Radverkehrs Experimente zu wagen. Es wird im Stadtteil Neustadt auf der südlichen Seite der Weser eine „Fahrradzone“ eingerichtet: ein ganzes Modellquartier wird verkehrlich umgestaltet mit Fahrradstraßen, flächendeckend Tempo 30, 600 neuen Abstellplätzen, E-Ladestationen, Lastenrad-Servicestation. In der Bremer City wird an einer Grünen Welle für den Radverkehr (bei Tempo 18)

gebastelt. Es gibt seit 2014 einen Verkehrs-Entwicklungsplan, der neun Fahrrad-Premiumrouten vorsieht – allerdings sind erst 400 Meter davon fertiggebaut. Trotzdem: Frankfurts Verkehrsdezernat sollte dringend eine Dienstreise nach Bremen antreten. Niederländische Standards erreichen wir so bald nicht, aber was an der Weser geschieht, ist teilweise beispielhaft und nah an Frankfurts Realität.

Die Nummer zwei im Fahrradklimatest unter den Metropolen ist **Hannover**. Obwohl gar nicht weit von Bremen entfernt und topografisch genauso topfeben, ist schon der optische Eindruck ein anderer. Es wird recht ordentlich Rad gefahren, mehr als in Frankfurt, aber

### Hannover: Anwendung der ERA mit Sinn und Verstand

weniger als in Bremen (der Modal Split in Hannover liegt bei etwa 20%). Man fährt zügiger, Hollandräder treten in der Zahl zurück hinter moderne Trekkingräder. Bauliche Radwege sind Regelfall, wenn auch oft schmal, reine Markierungslösungen finden sich seltener, wenn dann sind sie recht neu. Ganz offensichtlich war es bei Hannovers Straßenbauern in den 60er und 70er Jahren nicht wie anderswo in der Republik üblich, den Radverkehr komplett zu ignorieren. Das ist ja schon mal was.

Aus eigener Anschauung und auch aus Gesprächen mit lokalen ADFClern ergibt sich, dass in Hannover eigentlich nichts Spektakuläres getan wird für den Radverkehr. Es wird das „ganz normale“ Instrumentarium aus der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) angewandt. Das allerdings mit Sinn und Verstand und als Teil eines Systems. Hannover hat einen „Masterplan Mobilität 2025“ und daraus abgeleitet ein „Leitbild Radverkehr 2025“. Ein Stadtratsbeschluss von 2008 definierte das Ziel, den Radverkehrsanteil bis 2018 auf 25% zu steigern – was nicht erreicht wurde, aber immerhin die verkehrspolitische Richtung definierte.

Schon länger als in Frankfurt gibt es ein abgestuftes Netz aus Hauptverbindungen und Stadtteilnetzen, mit Lückenschlussprogramm und relativ guten baulichen Standards

für Radwege bei Straßenneubauten. Auch was die Information der Bürger angeht, wird der Slogan der Stadt „Hannover sattelt auf“ beherzigt. Die Webseite hannover.de wartet mit ausführlichen Infos zum Radfahren auf. Gesamtfazit: Hannover wartet nicht mit Leuchtturmprojekten auf, aber die Verantwortlichen für den Radverkehr machen seit Jahren einen ordentlichen Job. Das schlägt sich dann auch im Fahrradklimatest nieder.

Kommen wir zu den Testsiegern in der Kategorie **Großstädte zwischen 200.000 und 500.000**, zu Karlsruhe und Freiburg. Diese Stadtgrößenkategorie gibt es in Deutschland recht häufig. In der Regel sind die Wegedistanzen in diesen Städten so, dass das Fahrrad konkurrenzfähig oder sogar am schnellsten ist. Die Klimatest-Noten sind bei den Siegern auch deutlich besser als bei den Metropolen.

Die badische Residenzstadt **Karlsruhe** übernahm diesmal die Spitzenposition, obwohl sich ihre Benotung (3,15) gegenüber 2016 nicht verbessert hat. Münster ist stark abgefallen, deswegen ist Karlsruhe vorbeigezogen. Den örtlichen ADFC veranlasst das auch zu der Stellungnahme „Sieger zu sein, weil andere absteigen, erzeugt kein Jubelgefühl“. Man weiß beim Karlsruher ADFC aber auch, dass man auf hohem Niveau kritisch herangeht.

Karlsruhes Radverkehrs-Modal Split nähert sich der 30%-Marke, fast dreimal so hoch wie im benachbarten genau so großen und topografisch flachen Mannheim.

### Fast 30 % Radverkehrsanteil in Karlsruhe

Das ist das Resultat einer über lange Zeit kontinuierlich betriebenen Radverkehrsförderung. Schon 2005 gab es einen einstimmigen Ratsbeschluss zum „20 Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs“. Radverkehr ist seitdem ausdrücklich Chefsache, das galt insbesondere für den damaligen Bürgermeister Michael Obert (FDP!) als Vorsitzender der „Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen“ in Baden-Württemberg. Seit Jahren gilt das Ziel: Fahrradstadt Nr. 1 in Süd-



*Das riesige Rathaus ist das auffälligste Gebäude von Hannover. Wie die ganze Stadt, so auch die Radverkehrspolitik in Hannover: unauffällig, aber recht gut funktionierend.*

Stadt Hannover, Lars Gerhardt



*In Karlsruhe ist man stolz auf den hohen Radverkehrsanteil. Demonstriert wird dies u. a. mit der Zählstelle mit Display an der Fahrradstraße Erbprinzenstraße in der City.*

Bertram Glebeler

deutschland. Ziel erreicht und übertroffen, jetzt sogar bundesweit, Chapeau!

Der Autor war vor 5 Jahren selbst mit dem ADFC-Fachausschuss Radverkehr dort und sehr beeindruckt von der Zielstrebigkeit und Professionalität, mit der das Thema dort angegangen wird, auch und gerade innerhalb der Stadtverwaltung und Stadtpolitik: parteiübergreifend, dezernatsübergreifend, beschlussorientiert, umsetzungstark. Benchmark damals: zwei Radrouten pro Jahr planen und auch bauen! Als Instrument der Bürgerbeteiligung gibt es das „Radlerforum“ aus Politik, Verwaltung, Verbänden (u. a. ADFC), Polizei und Experten. Richtschnur ist das Leitbild „Radverkehr als System“ mit den Komponenten Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit, Service und Administration.

Im Bereich Infrastruktur wird das ERA-Instrumentarium in Regelbreite und möglichst darüber angewandt, Ziel sind breite Radstreifen an allen Hauptstraßen. Die Opferung von Kfz-Fahrestreifen zugunsten von Radfahrestreifen ist seit Jahren keine ideologische Grundsatzaussage mehr, sondern eine ganz normale Planungsoption. Fahrradstraßen werden, anders als unsere Goethestraße und Töngesgasse, auch auf längeren Abschnitten in Wohngebieten als Bestandteile eines Radroutennetzes eingerichtet. Ein gutes Beispiel, die Karlsruher Sophienstraße westlich der City, konnte der Autor schon 2013 beradeln. Aufgeweitete Rad-Aufstell-Streifen, Roteinfärbung an Querungen, wegweisende Beschilderung, wie sie jetzt in Frankfurt endlich eingerichtet wird – all das gibt es schon lange. Lediglich >>

>> bei der Einbahnstraßenöffnung hat Karlsruhe noch kein Spitzenniveau.

Als Fazit kann man sagen: auch bei stagnierender Benotung ist Karlsruhe ein würdiger Klimatest-Sieger. Obwohl die Stadt nur halb so viele Einwohner hat wie Frankfurt, sind manche Zustände strukturell ähnlich – viele Einpendler, Straßenbahnschienen, starker Wirtschaftsverkehr mit Parkdruck, hoher ÖV-Modal-Split, dichter Gründerzeitgürtel um die City. Karlsruhe liegt nah und wäre von Frankfurt aus eine Fachexkursion wert.

Nun zur drittplatzierten Stadt in der mittleren Kategorie, ebenfalls in Baden gelegen: **Freiburg**, die sonnigste Stadt Deutschlands, erfreut sich seit Jahren eines hohen Radverkehrsanteils von 30%, höher noch als in Karlsruhe. In Freiburg hat die Universität eine große Bedeutung, außerdem sieht man sich seit den 70er Jahren (Widerstand gegen das geplante AKW Wyhl) als Hauptstadt der Öko-Bewegung. Da gehört Radfahren als nachhaltiges Mobilitätsverhalten zum guten Ton.

Freiburgs Stadt- und Verkehrsplaner arbeiten mit „deutschem“ ERA-Instrumentarium von Radwegen, Rad- und Schutzstreifen, Aufstellflächen an Kreuzungen etc., erzielen damit aber einen fast holländischen Radverkehrsanteil. Auffallend ist, dass Radstreifen nur selten zugeparkt waren – für einen

Frankfurter Radfahrer eine verblüffende Erfahrung. Offensichtlich gibt es ein gewisses Verkehrsklima des Respekts in Freiburg. Eine gute Idee ist das „ZAK – Zentren-Aktivierungs-Konzept“ zur Stärkung urbaner Geschäftszentren in Stadtteilen, mit guter ÖV-Anbindung und Fahrrad-Infrastruktur.

Bemerkenswert und auch für Frankfurt potenziell beispielhaft sind die „Fahrrad-Vorrangrouten“ durch die ganze Stadt mit weitgehend kreuzungsfreier Führung und komfortabler Breite. Drei davon sind realisiert. Allein für diese wurden 18 bauliche Lückenschluss-Maßnahmen umgesetzt, dabei durchaus aufwändige Projekte wie Durchstiche, Brücken, Rampen etc. Weitere 10 Vorrangrouten sind in Planung bzw. Vorbereitung, sie erfordern über 100 bauliche Einzelmaßnahmen und kosten ge-

### Fahrrad-Vorrangrouten durch ganz Freiburg

schätzt 20 Millionen Euro. Diese Fahrrad-Vorrangrouten sind in ihrer Leistungsfähigkeit zwischen einem Radschnellweg und einer „normalen“ Radroute (wie bei uns die Radroute Nordweststadt–City) einzustufen. Sie könnten ein neues Element der Radverkehrs-Infrastruktur auch hier ausmachen. Sie realisieren sich aber nicht von selbst und auch nicht umsonst.



Über die Freiburger Zählstelle Wiwilibrücke, die die Hauptbahnlinie überspannt, fuhren am Spitzentag im letzten Sommer über 18.000 Fahrräder – rekordverdächtig für Deutschland!

Paul Bickelbacher

Freiburg hat, ähnlich wie Münster, mittlerweile ein Dichteproblem beim Radverkehr. Abstellmöglichkeiten in der City sind knapp, Unfälle mit Radfahrern sind häufig. Trotzdem ist das Fahrradklima gut, nicht nur beim ADFC-Test. Radverkehrsförderung ist definitiv Schwerpunkt der Verkehrspolitik.

Zum Schluss noch ein Verweis auf zwei auffällige Gemeinsamkeiten aller vier Siegerstädte mit Frankfurt beim Fahrradklimatest:

- in allen fünf Städten ist die Einbahnstraßenöffnung in Gegenrichtung der am positivsten bewertete Punkt mit Werten zwischen 1,7 und 2,1

- in allen Städten außer in Freiburg (da ist es mit 4,3 das zweit-schlechteste) ist Falschparken der am negativsten bewertete Punkt mit Werten zwischen 4,4 (Karlsruhe) und 5,3 (Frankfurt)

Der Verkehrsausschuss der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung wird im Sommer eine Fachexkursion ins Fahrradmekka Kopenhagen unternehmen. Das begrüßen wir und hoffen, dass die Teilnehmer mit vielen Ideen zurückkommen, die sie dann auch umsetzen. Manchmal reicht aber schon ein kurzer Trip in eine deutsche Großstadt, in der man schon einen Schritt weiter ist als hier!

Bertram Giebeler

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

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



Verbindet für Fußgänger und Radfahrer Messe- und Cityquartiere über das große Gleisvorfeld: die Moreelsebrug.

Bertram Giebeler (3)

## Wo Radfahrer/-innen der Stadt viel wert sind

### Impressionen aus Utrecht

Utrecht ist die viertgrößte Stadt der Niederlande und beherbergt den wichtigsten nationalen Bahnknoten. Der Bahnhof wurde kürzlich in anspruchsvoller Architektur komplett neu gebaut. Da in Holland ausgiebig bike&ride praktiziert wird, hat dort jeder Bahnhof eine für deutsche Verhältnisse gewaltig große Fahrradabstellanlage. Die in Utrecht sprengt aber selbst in Holland die üblichen Dimensio-

nen: nach Fertigstellung in diesem Jahr sollen dort 15.000 (in Worten: fünfzehntausend) Fahrräder Platz finden. Etwa zwei Drittel der Anlage stehen schon.

Wo man schon mal dabei war, den Hauptbahnhof neu zu bauen, kam für Fußgänger und Radfahrer gleich noch ein Schmankerl dazu: eine Brücke über das komplette Gleisvorfeld, das schon sehr breit ist (12 Gleise + 4 Busspuren) und

eine erhebliche Trennwirkung hat.

Ein paar Kilometer entfernt dann ein wirklich origineller Einfall für den nichtmotorisierten Verkehr: ein Fuß- und Radweg überspannt einen breiten Kanal. Dieser hat ernsthafte Funktion für die Binnenschifffahrt, die Brücke muss also eine respektable Höhe haben. Die Idee: die Serpentine des Radwegs kurzerhand auf das Dach eines Schulgebäudes verlegen! So ent-

stand die in der Fachwelt viel bestaunte Dafne Schippersbrug.

Wer so etwas sieht, merkt gleich: in diesem Land galt nie wie bei uns die Devise „für die paar Radfahrer geben wir doch nicht auch noch Geld aus!“ Im Gegenteil: Die Infrastruktur für eine Verkehrsart, die jede/-r praktiziert, darf auch etwas kosten, und sie kann dabei sogar schön sein!

Bertram Giebeler



Sparsam wie der Holländer ja bekanntlich ist, vergeudet er keinen Platz: unter der Serpentine des Radwegs ist eine Grundschule! Das ganze sieht auch noch elegant aus. Da macht Radfahren Spaß!



Weniger sparsam geht der Holländer mit Abstellanlagen um: Das ist nur etwa ein Hundertstel der Fahrradabstellanlage am Utrechter Hauptbahnhof! Geplant ist es für 15.000 Fahrräder.



## Lyon hat seine Plätze neu verteilt

Lyon, nach Marseille drittgrößte Stadt Frankreichs und Frankfurts Partnerstadt, hat die Straßen und Plätze für ihre 1,5 Millionen Einwohner neu aufgeteilt: Zwei- und vierspurige Straßen sind zwischen Rad- und Rollerfahrern aufgeteilt und zu Einbahnstraßen umgebaut worden.

**E**in Einkaufsbummel auf der Presqu'île zwischen Rhône und Saône bietet auch den Shoppern mehr Platz und erleichtert das Überqueren der Straßen. Die wenigen Autofahrer haben sich auf die neue Betriebsordnung eingestellt.

Laster sind verschwunden, nur wenige SUVs sind unterwegs. Menschen bilden eine Schlange an einem Platz, um ihre im Internet

geordneten Pakete abzuholen. Lyon ist kaum wiederzuerkennen. Rege Betriebsamkeit auf den Fußwegen, viel Bewegung von Rad- und Rollerfahrern auf den Radwegen oder auf der Straße. Aufgemalte Radfahrerzeichen warnen Autofahrer dort, wo keine Radwege eingerichtet werden konnten. Linksabbiegende Autofahrer werden durch kleine grüne oder rote

Räder auf den Ampeln auf kreuzende Radfahrer aufmerksam gemacht. Mit großer Bewunderung sind wir dieser Stadt nach vielen Jahren neu begegnet. Keiner von uns hatte das erwartet.

Besonders die E-Roller haben uns fasziniert. Sie waren überall in der Stadt über eine App zu haben. Lyon ist hügelig und viele Stadtteile oberhalb der Flüsse kosten zu Fuß viel Anstrengung. Mit einem E-Roller ist das kein Problem. Er muss auch nicht zum Standort des Verleihs zurückgebracht werden, sondern bleibt dort stehen, wo er nicht mehr gebraucht wird.

Lyon-Reisenden ist die Lyon-Karte zu empfehlen. Mit ihr können alle Museen kostenlos besucht werden. Sie ist aber auch Freifahrkarte für die Funiculaire (den Aufzug in die Oberstadt), die Métro, die alle fünf Minuten kommt, und für die vielen Busse und die Straßenbahnen. Ohne Lyon-Karte beträgt der Fahrpreis 1,90 €; hingegen kostet das Parken am Bahnhof 0,50 € für zwei Minuten.

Als überzeugte Europäer fielen uns zahlreiche Städte ein, die einen vergleichbaren Umbau bereits hinter sich gebracht haben: Kopenhagen, Amsterdam, Madrid. Müsste die Europapolitik nicht mit einer europäischen Konzeptbörse zur Verbesserung unserer Luft neu aufgelegt werden? So wie in den 60iger Jahren die Städte zur besseren Verständigung Partnerschaften beschlossen haben, könnte es



Markante Beschilderung und großflächige Piktogramme zeigen den Wandel in der Verkehrspolitik **Birgid Oertel (3)**

doch jetzt Partnerschaften zum Austausch guter Ideen zur schadstofffreien Mobilität für uns alle geben?! Muss das (Fahr-)Rad in allen europäischen Ländern immer wieder neu erfunden werden? So war es mal geplant: Gemeinsam sind wir stark. Begegnungen bauen auf, bringen viele Ideen zusammen und machen Europa wieder stark.

*Birgid Oertel, Volker Igstadt*

## Wir beraten Sie in folgenden Themenbereichen:

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

Frankfurter Straße 35 | D - 61118 Bad Vilbel

Zweigstelle: Hartmannsweilerstraße 71 | D - 65933 Frankfurt am Main

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

E-Mail: [info@ranotwhs.de](mailto:info@ranotwhs.de) | Web: [www.ranotwhs.de](http://www.ranotwhs.de)



Wiegand | Striether | Hofmann

Rechtsanwälte und Notar

## TERMINE

Di.	14.05.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	15.05.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	16.05.	N	Radlertreff im Norden, 18 Uhr
Mo.	20.05.	VS	Vorstandssitzung
So.	26.05.	RF	Radler-Fest Alter Flugplatz am Niddafer
Fr.	31.05.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
Di.	11.06.	W	Radlertreff im Westen
Di.	11.06.	VS	Vorstandssitzung
Do.	13.06.	N	Radlertreff im Norden, 19 Uhr
Mi.	19.06.	V	AG Verkehr Plenum
Fr.	28.06.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
Mo.	01.07.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	08.07.	F	Foto-AG
Di.	09.07.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	17.07.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	18.07.	N	Radlertreff im Norden, 19 Uhr
Mo.	22.07.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	26.07.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West

## TREFFPUNKTE

F	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
G	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
N		Ort erfragen über <a href="mailto:gruppe-nord@adfc-frankfurt.de">gruppe-nord@adfc-frankfurt.de</a>
NW	19.00	Gaststätte Ginnheimer Höhe am Diebsgrundweg Info bei <a href="mailto:stephan.nickel@adfc-frankfurt.de">stephan.nickel@adfc-frankfurt.de</a>
Redaktion		Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 <i>Frankfurt aktuell</i> Auskunft unter Telefon 069-46 59 06
V	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
VS	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
W	19.00	Treffpunkt in wechselnden Lokalen in Höchst und Unterliederbach Info bei <a href="mailto:klaus.konrad@adfc-frankfurt.de">klaus.konrad@adfc-frankfurt.de</a>
RF	11.00– 18.00	ADFC Radler-Fest Alter Flugplatz am Niddafer

## 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
26.05.	Fahrrad-Check beim Radler-Fest auf dem Alten Flugplatz	
01.06.	Paul Ruhnau	069/61 76 70
15.06.	Udo Müller	069/46 93 99 17 <a href="mailto:udobmueller@web.de">udobmueller@web.de</a>

Evtl. weitere Termine sind unter [www.adfc-frankfurt.de](http://www.adfc-frankfurt.de) zu erfahren.

## Codierungen

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

## Critical Mass

Treffpunkt: Alte Oper immer am ersten Sonntag im Monat um 14 Uhr sowie am darauffolgenden Freitag um 19 Uhr. Nächste Termine: Sonntag, 2. Juni, 14 Uhr; Freitag, 7. Juni, 19 Uhr und Sonntag, 7. Juli 2019, 14 Uhr; Freitag, 12. Juli, 19 Uhr.

Mängel auf Radverkehrswegen in Hessen?  
[www.meldeplattform-radverkehr.de/](http://www.meldeplattform-radverkehr.de/)

autofreie Sonntage: [www.adfc-frankfurt.de/autofrei](http://www.adfc-frankfurt.de/autofrei)  
weitere Termine: [www.adfc-frankfurt.de/termine](http://www.adfc-frankfurt.de/termine)

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 4/2019: 20. Juni 2019

## DIE NEUE PLATZVERTEILUNG



# Abwärtstrend beim Klimatest

**Mangelhafte Falschparkerkontrolle senkt den Notenschnitt für Frankfurt**

Sie gehören inzwischen zum Frankfurter Stadtbild wie die Alte Oper und die Bankentürme: Falschparker. Jeder kennt sie, die meisten haben sich längst an sie gewöhnt und nur den wenigsten sind die Auswirkungen bewusst. Das vierte Mal in Folge bekommt Frankfurt in der Kategorie „Falschparkerkontrolle auf Radwegen“ des ADFC Fahrradklima-Tests die schlechteste Teilnote und auch der Abwärtstrend in diesem Bereich im Vergleich zu den Vorjahren setzt sich fort (2012: 4,8; 2014: 4,9; 2016: 5,1; 2018: 5,3).



Dreister geht es kaum. Düsseldorf Straße, Fahrtrichtung Hauptbahnhof [Twitter: @realColaholiker](#)

Bereits in *Frankfurt aktuell* 01/2019 berichteten wir über die steigende Frustration der Frankfurter Radfahrenden über die immer chaotischer werdenden Zustände aufgrund von Falschparkern im gesamten Stadtgebiet. Das Gefühl der permanenten Verschlechterung wurde nun durch die aktuellen Ergebnisse des ADFC Fahrradklima-Tests 2018 untermauert. Mit der Schulnote 5,3 landet Frankfurt bundesweit auf dem vorletzten Platz in dieser Kategorie.

Das Problem ist Politik und Verwaltung inzwischen durchaus bewusst, man sieht allerdings keine Möglichkeit, Lösungen zu finden. Herr Oesterling als zuständiger Verkehrsdezernent verweist, auf den Personalmangel angesprochen, gerne auf fehlende finanzielle Mittel für weitere Stellen, da sich die Personalstellen angeblich aufgrund der geringen Bußgelder nicht selbst finanziell tragen würden. Selbst wenn man dieser These glaubt, ist dies trotzdem kein Grund, die Verkehrssicherheit derart zu vernachlässigen. Mit derselben Argumentation müsste man auch die Landespolizei, das Justizsystem und Gefängnisse abschaffen, da sich auch diese Einrichtungen nicht von selbst finanzieren. Es gibt inzwischen zwar einen Antrag der Koalition für weitere zehn Stellen bei der städtischen Verkehrspolizei, diese sollen allerdings aus Bewerbermangel „über-

gangsweise“ mit externen Leiharbeitern besetzt werden. Auch sind bereits heute viele Stellen unbesetzt, sodass es wohl effektiver wäre, die Arbeit bei der städtischen Verkehrspolizei attraktiver zu machen und die schon offenen Stellen mit komplett ausgebildeten Hilfspolizisten zu besetzen. Denn: Die externen Leiharbeiter dürfen zwar „Knöllchen“ schreiben, aber beispielsweise keine Falschparker abschleppen lassen. Nur letzteres hilft allerdings, vor Ort die Wege der schwächeren Verkehrsteilnehmer frei zu bekommen und damit die Verkehrssicherheit wiederherzustellen.

Bei der städtischen Verkehrspolizei, die beim Straßenverkehrsamt angesiedelt ist und sich unter anderem um Falschparker kümmern soll, wird derweil aufgrund des Personalmangels gerne auf bauliche Maßnahmen als einzige Lösung gegen Falschparker verwiesen. Man habe schlicht kein Personal, um eine auch nur ansatzweise effektive Überwachung gewährleisten zu können. So sind beispielsweise samstags regelmäßig nur ein bis zwei Streifen für das gesamte Stadtgebiet im Einsatz. Auch wenn Frankfurt flächenmäßig klein ist, so kann man diese parallel zur Landespolizei geschaffene Struktur nicht einmal als halbherzigen Versuch bezeichnen, die Probleme in den Griff zu bekommen. Die Landespolizei wäscht derweil

ihre Hände in Unschuld, da rein formal die Stadt primäre Ansprechpartnerin sein soll. Ab welcher Wartezeit die Aufträge von der Stadt an die Landespolizei übergeben werden und ob das überhaupt passiert, ist leider nicht bekannt. So passiert es regelmäßig, dass bei der Stadt gemeldete Verkehrsbehinderungen erst am Folgewerktag angefahren werden.

Gleichzeitig sind die Versuche der Verwaltung, Falschparker mit baulichen Maßnahmen in Schach zu halten, oftmals zum Scheitern verurteilt, da findige Autofahrer immer eine noch so kleine Lücke finden. In der Konsequenz müsste also jeder Zentimeter Stadtfläche mit Pollern im Abstand von maximal 1,5m geschützt werden. Das würde aber nicht nur das Stadtbild stören, sondern auch weitere Probleme schaffen. Immer wieder kommt es zu Unfällen aufgrund von Pollern oder Drängelgittern, die durch Fremdeinwirkung verbogen werden und damit zur Gefahr für Radfahrende werden. Dies gilt besonders für den Fall, dass die Poller – wie in Frankfurt leider noch häufig zu sehen – in dunkelgrau und ohne reflektierende Elemente installiert werden.

Im April wurde auf der Düsseldorf Straße ein weiteres Stück Radfahrstreifen mit sogenannten „Klemmfix“-Elementen bestückt, um Falschparker abzuhalten. Der erwartete Erfolg blieb allerdings

auch hier aus, da die etwa zehn Meter lange Lücke für die Nachtbushaltestelle sofort als baulich geschützter Autoparkplatz angenommen wurde. Wer als Radfahrender Glück hat, schafft es entweder, vor dem Radfahrstreifen auf die Fahrspur zu wechseln, oder kann hinter den Falschparkern nach links ausweichen.

In einer weiteren Stellungnahme der Verwaltung (ST 661/2019) bedauert man, dass die rechtswidrige Anordnung von Parkplätzen auf einem benutzungspflichtigen Radfahrstreifen bei Veranstaltungen vor der Jahrhunderthalle inzwischen abgeschafft worden sei: „Das Entfernen dieser Beschilderung hat zu einer Verknappung von Parkplätzen geführt.“ Wir als ADFC hatten uns für die Entfernung dieser Lösung eingesetzt und sind nach wie vor der Meinung, dass man diese „Parkplätze“ niemals hätte einrichten oder gar in Statistiken mitzählen dürfen. Solche Antworten aus der Verwaltung zeigen aber, dass Rad- und auch Fußverkehr nach wie vor längst nicht überall als vollwertiges Verkehrsmittel für den Alltag anerkannt werden.

Immer wieder taucht sogar die Forderung nach noch mehr abgepollerten Feuerwehrzufahrten auf. Dass in einem Ernstfall jedes Hindernis die Zeit bis zum Eintreffen der Einsatzkräfte am Einsatzort verlängert, wird dabei gerne ausgeblendet.



Stadt Frankfurt am Main  
Straßenverkehrsamt

Datum: 21.02.19 Uhrzeit: 08:16-08:21

Ort: HANAUER LANDSTRASSE VOR HNR 148

Kennzeichen	Fahrzeugtyp
	PKW
Fabrikat	Markierung
RENAULT	
Tatvorwurf	
141113 Parken auf Geh- und Radweg (Zeichen 241) mit Beh.+)	
Konkretisierung	
RADFAHRER MUSSTEN GEHWEG BENUTZEN	
Aktenzeichen	8002
Verwarnbetrag	30 €
Zeuge	
Verkehrsüberwachung	
Hinweis: Ab sofort ist bei allen Überweisungen einseitige IBAN zu verwenden!	

Verwarnung ja, Abschleppen nein – das Fahrzeug stände zu dicht am Verkehrsschild, hieß es. Ansgar Hegerfeld (2)

Die Forderungen des ADFC sind im Bereich Falschparker so einfach wie wirksam: Mit mehr Personal, klaren Ansagen zur Ahndung seitens der Behördenleitungen bzw. des Landes (ähnlich wie in Berlin) und erheblich mehr Abschleppmaßnahmen ließe sich dieses Problem in den Griff bekommen. Hierbei sollte auch die Doppelzuständigkeit der Stadt und des Landes mit ihren Behörden in Frage gestellt werden, scheitern doch viele Einsätze aktuell schon am Zustän-

digkeits-Pingpong, bevor überhaupt eine Polizeistreife vor Ort ist.

Es fehlt anscheinend an klaren Vorgaben bei der städtischen Verkehrspolizei. Dieser Falschparker beispielsweise wurde nicht abgeschleppt, bekam aber von der Fahrradstreife ein „Knöllchen“ mit dem expliziten Vermerk „Radfahrer mussten Gehweg benutzen“ – immerhin mit dem korrekten Verwarnungsbetrag von 30 €. Wir hakten bei der Verwaltung nach und erfuhren in einer Stellungnahme, dass „be-

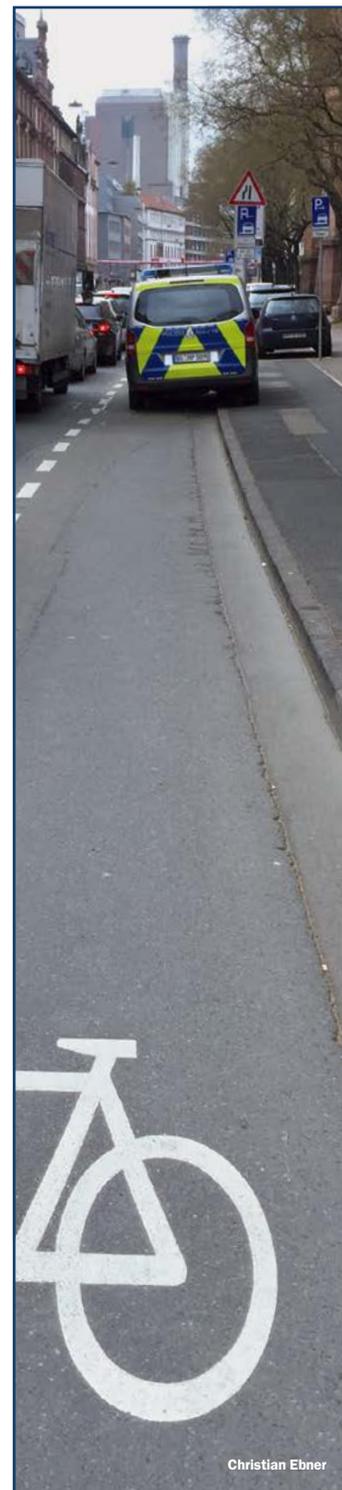
sondere Umstände“ den nicht durchgeführten Abschleppvorgang rechtfertigten: So sei das Fahrzeug so dicht am Verkehrsschild geparkt gewesen, „dass dies den Abschleppvorgang erschwert hätte und vor dem Hintergrund des dichten Berufsverkehrs dann unterlassen wurde“. Gleichzeitig betonte man aber, dass man sich der Verantwortung für den Radverkehr bewusst sei. Wohlbemerkt dauert so ein Abschleppvorgang bei Profis selten länger als 2 Minuten! Der Radverkehr scheint nach wie vor nicht in Verbindung mit „Berufsverkehr“ gesehen zu werden, auch das ordnungswidrige Befahren eines Gehwegs für Fußgänger scheint immer noch als grundsätzliche Option gewertet zu werden. Falschparker müssen konsequent und ohne „wenn und aber“ abgeschleppt werden, da nur so der Weg sofort wieder befahrbar wird. Auch der Abschreckungseffekt ist deutlich spürbar, das zeigen die Erfahrungen aus anderen Städten.

Was auch gerne vergessen wird: Die immensen Kosten der Poller, Klemmfixe, Betonabsperrungen usw. für Installation und Instandhaltung tragen wir alle als Steuerzahler. Dass man, wenn man weniger in bauliche Falschparker-Vergrämung investiert, Geld sparen kann und dafür weiteres Personal einstellen könnte, scheint bislang keine Option zu sein.

Ansgar Hegerfeld

## Bericht des Magistrats

Der Magistrat teilte Ende März öffentlich mit, dass man das rechtswidrige Parken auf Gehwegen in Wohngebieten aufgrund des „Parkdrucks“ dulden würde: „Sofern freie Gehwege in allen Stadtteilen eingefordert werden, müssen die Konsequenzen bedacht werden. Gerade in schmalen Straßen vieler Wohngebiete, wo ein- oder beidseitig der Gehweg (ohne dass dieser dafür freigegeben wäre) zum Parken mitgenutzt wird, würden bei Umsetzung teilweise mehrere hundert Parkstände wegfallen. Die Städtische Verkehrspolizei hat bei Verkehrsordnungswidrigkeiten ein obligatorisches pflichtgemäßes Ermessen auszuüben. Das Interesse der Anwohner an Parkmöglichkeiten kann bei dieser Ermessensabwägung nicht unberücksichtigt bleiben.“ (Quelle: Bericht des Magistrats vom 22.03.2019, B 99/2019). Als Lösung schlägt man ironischerweise auch die „Reduzierung von Parkraum“ als Teil einer Strategie zur „Verkehrsvermeidung“ vor. Dass die „Parkstände“ schlichtweg keine sind und damit auch bislang nicht als solche gezählt werden können, scheint niemanden zu stören. Mit derselben Argumentation könnte man auch das Parken auf Radwegen oder Zebrastreifen offiziell erlauben. Auch wenn letzteres noch nicht verkündet wurde, sendet so eine offizielle Stellungnahme ein fatales Signal an den Teil der Autofahrer, der mit seinem Verhalten andere behindert und gefährdet.



Christian Ebner

Christian Ebner schreibt uns: „In der Gutleutstraße. Kein Blaulicht, Wagen leer. Und auf dem ehemaligen Radweg rechts wäre ja auch genug Platz gewesen.“

Ob die Polizeiwache in der Gutleutstraße ein Exemplar von *Frankfurt aktuell* erhält, weiß ich nicht. Das 13. Revier in der Schloßstraße bekommt das Heft regelmäßig – und die parken nie so.

Jörg Hofmann

# Sechs kleine Schritte nach vorn ...

... machen in der Summe schon eine Menge aus! Hier sechs punktuelle Verbesserungen für den Radverkehr, an denen der ADFC Frankfurt mitgewirkt hat:



Auf den ersten Blick schwer zu erkennen, was hier besser wurde, aber Sachsenhäuser wissen Bescheid: hier an der Kreuzung Schweizer Straße / Gartenstraße sahen sich Radfahrende bisher fast schon genötigt, in die Straßenbahnschienen zu fahren. Es gab massiv Unfälle in gefährlicher Situation. Dies wurde jetzt endlich umgestaltet.



Neue Abstellanlage an der U7/U4-Endhaltestelle Enkheim. Doppelstöckig ging es aus Platzgründen nicht, die gewählten Ständer sind aber o.k. und erlauben rahmenschlüssiges und standsicheres Anschließen. Die Gesamtanlage hat Platz für ca. 100 Fahrräder und ist schon jetzt erkennbar viel zu klein.

Bertram Giebeler (5)



Endlich! In der Düsseldorfer Straße wurde der Radstreifen mit Klemmfixen geschützt. Doch in eine Lücke für die Bushaltestelle zwängen sich prompt schon die Falschparker. Hier soll aber bald Abhilfe geschaffen werden. Übrigens: so etwas ist keine „protected bike lane“, sondern nur eine Defensivmaßnahme auf kurzer Strecke gegen das Zuparken von Rad- und Schutzstreifen.



Auffällige Roteinfärbung des Rad- und Schutzstreifens am Baseler Platz, die sich auch Richtung Hafentunnel fortsetzt. Bemerkenswert: früher waren Roteinfärbungen oft ein glatter und bei Nässe gefährlicher Plastiküberzug. Das hier verwendete Farbmaterial hat guten Grip auch bei schlechtem Wetter. Wir hoffen jetzt, dass es der Dauerbelastung des querenden Autoverkehrs dort lange genug standhält.



Für zwölf Anwohner von Musikantenweg und Hegelstraße gibt es jetzt drei kostenpflichtige abschließbare Boxen in der Hegelstraße. Aus vier Schrägparkplätzen wurden zwei Längsparkplätze, dann passte es. In Hamburg und in Rotterdam stehen schon hunderte solcher Boxen. In Frankfurts dicht bebauten Vierteln gibt es aber oft nicht den Platz dafür. Außerdem muss sich eine Anwohnergruppe finden und die Schlüsselvergabe selbst organisieren.



Es geht doch mit Asphalt! Am Niddauer in Höhe Hedderheim / Bubeloch wurde die Oberfläche des Geh- und Radwegs auf 800 Metern mit gelblichem Farbasphalt versehen. Zuständig für den Niddauerweg ist die SEF (Stadtentwässerung Frankfurt). Dieses gut befahrbare, nicht aufheizende und optisch naturnahe Material sollte Standard werden für Wege in Grünanlagen, auch im Stadtwald, die vom Radverkehr stark frequentiert werden.

Eckehard Wolf



Freie Fahrt  
dank Poller  
Torsten Willner (2)

## Radeln in Frankfurt wird besser

Bei der Regen-Demo von der Alten Oper zum Römer fiel mir auf, dass die Route durch zwei – früher undenkbare – Fahrradstraßen verlief. Als wir in den 1990er Jahren eine Fahrrad-Demo organisiert hatten, mussten wir die gewünschten Angebotsstreifen noch mit Klopapier und Wasser

auf die Kreuzung Willy-Brandt-Platz/Neue Mainzer Straße aufbringen. Heute gibt es ordentliche Radführungen vom Rossmarkt über die Untermainbrücke zur Schweizer Straße und zurück. Ein Kfz-Verkehrszusammenbruch bleibt trotzdem aus.

Der Sophie-de-La-Roche-Weg in Ginnheim war an der Einmündung in die Raimundstraße so mit engen Umlaufsperrn verbarrikadiert, dass ich absteigen und das Trike mühsam drumherum rangieren musste. Hatte ich das geschafft, war die Fußgängerampel wieder rot. Nun blieb mir nur noch, bei Rot zu queren, denn so einfach kam man von einem Trike aus nicht an den Schalter zum Grünanfordern heran. Die Situation hatte ich dem Radfahrbüro mitgeteilt.

Ende Februar 2019 wurden die

Umlaufsperrn durch rot-weiße Poller in vernünftigen Abstand ersetzt. Seitdem warte ich dort ganz entspannt auf „Grün“. Dann traf ich mich mit den Mitarbeitern des Büros, und wir freuten uns gemeinsam über die gelungene Lösung.

Vor diesem Treffen konnte ich auf Fahrradabstellplatz-Mängel in der Werrastraße (Nähe Westbahnhof) und in der Adalbertstraße vor dem Bio-Supermarkt hinweisen. Bevor das Team in der Raimundstraße ankam, hatte es sich diese Örtlichkeiten schon angesehen,

fotografiert und diskutierte sachkundig über zulässige Abhilfemöglichkeiten. Mal sehen, was aus diesen „Baustellen“ wird.

Wer unzufrieden ist mit den Radfahrbedingungen in der Stadt, sollte sich an den zuständigen Ortsbeirat wenden, zu dessen Obliegenheiten u. a. auch Fahrradthemen gehören. Die Kontaktdaten der Ortsbeiräte findet man unter [adfc-ffm.de/=v5Ha](http://adfc-ffm.de/=v5Ha). Nützlich ist es dabei u. a., die Gremien (Ortsvorsteher, Schriftführer und vertretene Parteien) vorab anzuschreiben,

und/oder das Anliegen in der Bürgerfragestunde mündlich vorzutragen (jeweils 1 Stunde vor Sitzungsbeginn). Unsere verehrten Politiker/-innen sollen sich mit den Radproblemen befassen, nur dann kann's noch besser werden.

Immerhin, ein Anfang ist gemacht. Jetzt sieht man schon ab und zu ein Lieferauto, das neben dem Radweg entladen wird. Und es gibt neuerdings Ampeln speziell für Radfahrende. Wer hätte das in den 1990er Jahren für möglich gehalten?

Freya Linder

## Abhilfe dank Ortsbeirat

Der Weg, der zwischen Weidenborn- und Hallgartenstraße den Günthersburgpark quert, ist seit einigen Jahren in einem miserablen Zustand. Nach Regenfällen ist die Strecke kaum passierbar, und die Auffüllung der Löcher mit grobem Schotter, die vor einiger Zeit erfolgte, ist alles andere als radfahrfreundlich.

Deshalb hat sich unser Leser Sebastian Schreiber Anfang des vergangenen Jahres an die Meldeplattform Radverkehr gewandt und anschließend im Februar 2018 sein Anliegen dem zuständigen Ortsbeirat zugeleitet. Der wurde aktiv, so dass Herr Schreiber im April 2019 in PARLIS (PARLaments-Informationssystem der Stadt Frankfurt) lesen konnte: „Betreff:



Miserabler Zustand:  
Weg im Günthersburgpark

Sebastian Schreiber



Peter Sauer

Radverkehr im Günthersburgpark: Lückenschluss Weidenbornstraße. Der Magistrat wird im Lauf des Jahres 2019 einen befestigten Verbindungsweg zwischen Hallgarten- und Weidenbornstraße herstellen. (...) Die potentiellen Unfallgefahren durch Unebenheiten im (...) Wegebelag werden dadurch beseitigt und eine langfristige, nachhaltige Lösung herbeigeführt ...“

Hoffen wir nun, dass die Arbeiten bald beginnen. „Nichtsdestotrotz“ schreibt uns Herr Schreiber, „muss ich sagen, dass mir persönlich das alles zu lange gedauert hat. Insbesondere hatte das Radfahrbüro ja Anfang 2018 schon die Finanzierung aus dem Topf ‚Lückenschluss Radverkehr‘ in Aussicht gestellt und auch das Okay der Naturschutzbehörde eingeholt.“

Dass der Eingang zum Park zusätzlich oft mit Glasscherben übersät war, teilte Herr Schreiber den Behörden über den „Mängelmelder“ der Stadt Frankfurt mit. Unter [www.ffmpeg.de](http://www.ffmpeg.de) steht deutlich: „Müll, Straßenschäden, defekte Ampeln, Straßenschilder, Straßenbeleuchtung, Spielgeräte oder Parkbänke – hier können Sie uns alles mitteilen.“ Tut es einfach! Peter Sauer

# Umwege einplanen

## Erweiterung der Main-Weser-Bahn führt zu Sperrungen

Die Strecke der S-Bahnlinie 6, die Main-Weser-Bahn, wird zur Zeit zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel von zweigleisig auf viergleisig erweitert. Im Rahmen der Bauarbeiten sind auch die Unterführungen entlang der Strecke betroffen. So ist die Unterführung an der Grenze zwischen Bockenheim/Ginnheim und dem Niddapark seit einigen Wochen geschlossen (siehe Foto). Eine Umfahrung ist ausgeschildert. Aber wenn man vorher davon weiß, dann kann man ja sicherlich gleich anders fahren. Wir haben daher die Deutsche Bahn gefragt, wann welche Unterführung gesperrt wird. Von der DB Netz AG erhielten wir folgende Auskunft:

- 1 **Homburger Straße:** 26.11.18 – 30.05.19 Straßenunterführung in Bad Vilbel, aktuell halbseitige Sperrung, Sperrung der Fußgängerunterführung vsl. ab Herbst 2019
- 2 **Bad Vilbeler Klärwerk:** Die Unterführung wurde komplett geschlossen. *Frankfurt aktuell* berichtete in Ausgabe 2/2018
- 3 **Wiesengarten:** Ende 2. Quartal 2020 bis 1. Quartal 2021
- 4 **BAB 661:** Mitte 3. Quartal 2020 bis Mitte 2. Quartal 2021
- 5 **Weg am Friedhof Eschersheim:** 1. Quartal 2022 bis Anfang 2. Quartal 2022
- 6 **Niedwiesenstraße:** 2. Quartal 2021 bis Mitte 3. Quartal 2022
- 7 **10 Ruthen:** Ende 1. Quartal 2020 bis Anfang 2. Quartal 2021
- 8 **Ginnheim:** 4. Quartal 2019 bis Anfang 3. Quartal 2020
- 9 **Woostraße:** Bauzeit: vsl. 3. Quartal 2019; hier sind nur für das Aufstellen des Traggerüsts kurzfristige Sperrungen (stundenweise, ggf. nachts) erforderlich
- 10 **Bockenheimer Friedhof/Ginnheim/Niddapark:** 04.02.19 – 30.06.19. Umleitung über Unterführung Bockenheim Uni-Sportgelände/Niddapark (11), keine gleichzeitige Sperrung erlaubt.
- 11 **Bockenheim Uni-Sportgelände/Niddapark:** im Anschluss an Unterführung Bockenheimer Friedhof/Ginnheim/Niddapark (10) (bis ca. Ende September 2019)

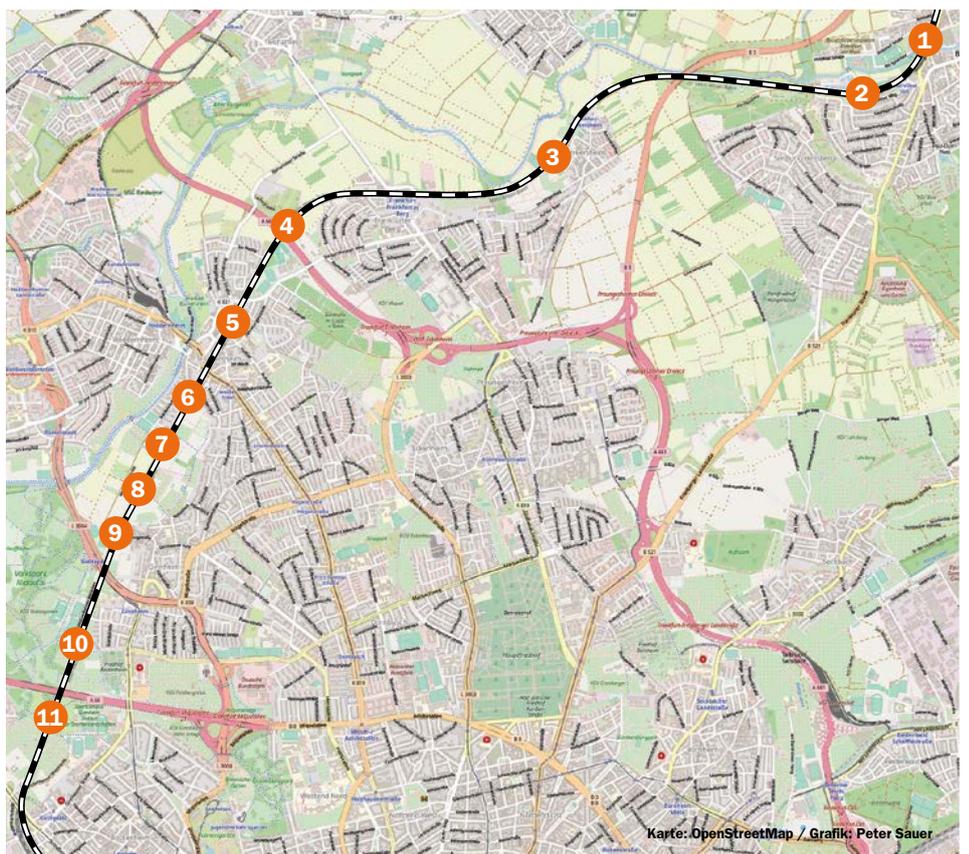
Da sich bei Großprojekten dieser Art kurzfristig Änderungen ergeben können (Anordnungen zu Sperrungen werden immer erst ca. 6-8 Wochen vor deren Beginn erteilt), werden wir versuchen, jeweils aktuell auf unserer Website darüber zu informieren ([adfc-ffm.de/=syZp](http://adfc-ffm.de/=syZp)).

Michael Klemme



Oben: Sperrung der Unterführung Bockenheimer Friedhof/Ginnheim/Niddapark. Darunter: Umleitung im Niddapark und an der Woostraße

Michael Klemme (3)



Karte: OpenStreetMap / Grafik: Peter Sauer

# Niddabrücke Eschersheim

Direkt nach der sensationellen Badesaison 2018 begannen die Bauarbeiten an der Niddabrücke am Freibad Eschersheim. In relativ kurzer Zeit wurde eine Holzkonstruktion am danebenliegenden Wehr als Behelfsbrücke zur Baustellenumfahrung errichtet, dann die alte Brücke abgerissen. Danach passierte lange nichts, zumindest nicht vor Ort. Und dann, einen Tag nach meinem Geburtstag Ende März, stand sie frühmorgens da, die neue Stahlbrücke auf einem Schwertransporter. Am nächsten Tag war sie eingehoben. Bis dieser Artikel zu lesen ist, werden die Restarbeiten voraussichtlich abgeschlossen und die neue Brücke freigegeben sein. Sehr schön.

Überrascht hat mich, was ein Bauarbeiter mir im Gespräch mitteilte: Er bekomme von Radlern sehr viel Gemecker und wenig Positives zu hören. Natürlich ist eine Baustellenumfahrung nie schön, aber hier wurde eine



Christian Martens

Lösung ohne Umweg gefunden und die Strecke mehrfach nachgebessert, wenn es gar zu matschig wurde. Aus der Perspektive der in dieser Hinsicht wenig verwöhnten Radler ist das meines Erachtens ein Lob wert.

Ich bin sehr gespannt, auf welche Maßnahmen man sich bei der Instandsetzung der Nid-

dabrücke in Harheim einigt. Dort stand mal eine mehrmonatige Vollsperrung ohne Ersatzmaßnahme im Raum. Das hätte gravierendere Auswirkungen auf den Radlerstrom entlang der Nidda, sei es nun zum täglichen Pendeln oder zum Genießen am Wochenende.

Christian Martens



Peter Sauer (2)



## Vorbildlich

Zwischen Praunheim und Heddenheim wurde der Niddaweg erneuert. Dazu musste der Radverkehr umgeleitet werden. Dass es daran oft hapert, ist uns allen zur Genüge bekannt. Nicht so in diesem Fall. Geradezu vorbildlich wurde durch eine ganze Reihe von Warn- und Hinweisschildern die Aufmerksamkeit der Radfahrenden auf die Umleitung gelenkt. Und das nicht nur hier am Praunheimer Wehr, sondern fortwährend bis zum Ende der Umleitungsstrecke. (ps)



Anhänger  
Dreiräder  
Falträder  
Liegeräder  
Reha-Specials  
Tandems  
Transporträder

info@mainvelo.de  
www.mainvelo.de

Alt-Harheim 27  
60437 Frankfurt  
06101 / 48 9 58

**Main Velo**  
Liege-, Touren- und Spezialräder

**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.



# Viel Neues auf der RadReiseMesse

Auf jeder RadReiseMesse gibt es Stammgäste, sowohl bei den Ausstellern als auch beim Publikum und natürlich auch bei den Vortragenden. Genauso gibt es aber auch jedes Jahr Neuigkeiten.



Vielbeachtete Neuigkeit: das Verkehrsquiz des ADFC Frankfurt

Am 24. März im Saalbau Bornheim war das ein großer Stand, der zum Blick in den Spiegel einlud. Hier konnte man mehr oder weniger extravagante Hutmodelle ausprobieren, die auf einen Fahrradhelm passen, um diesen zu verdecken und um besser vor Sonne zu schützen. Dass es auch einfacher geht, zeigte sich am anderen Ende des Saals, wo die inzwischen gut eingeführten Schirmtücher angeboten wurden. Niemand, der den Helm absetzt, muss noch einen Sonnenbrand fürchten. Ein Schirmtuch passt auf jeden Kopf und in jede Hosentasche.

Viele Aussteller boten Radreisen an oder informierten über Urlaubsregionen und Radfernwege.

Um sich vorstellen zu können, wohin die Reise jeweils geht, sollte man den Heimatatlas auch im Detail gut kennen und am besten obendrein gleich den Globus studiert haben. Von Ingelheim am Rhein nach Myanmar waren es nur zwei Schritte, mit einem schmalen Gang dazwischen. Der Reiselust wurden wirklich kaum Grenzen gesetzt, der Phantasie auch nicht.

Auffällig ist, dass verstärkt die Gruppe der Pedelec-Touristen umworben wurde. Sogar eine Strom-Zapfsäule war ausgestellt. Angesprochen wurden aber auch kleinere Zielgruppen wie diejenige, die auf Radtouren gerne ungehemmt fotografieren möchte. Für diese oft nur unwillig geduldete Klientel gibt es jetzt radelnde Fotokurse.

Vorgestellt wurden auch Qualitätsfahrräder speziell für Jugendliche und kleinere Personen, die bei Standard-Rahmengrößen nicht fündig werden. Die Rahmen lässt der Anbieter in Taiwan fertigen und bestückt sie dann in Deutschland individuell. So entstehen Wunschfahrräder zu erschwinglichen Preisen für eine Kundengruppe, die sonst oft mit viel zu großen Rädern unterwegs ist oder auf einem Billigprodukt sitzt, weil die Heranwachsenden ja doch viel zu schnell wieder herauswachsen.

An Zubehör zur Radreise wurden unter anderem spezielle Brillen angeboten, Trinkflaschen und Kleidung für warme und für kühle Tage.

Der ADFC war reichlich vertreten. Noch vor der Halle grüßte der

Stand der Codier-AG, wobei die Sache mit der Begrüßung gar nicht so leicht war, weil man vielbeschäftigte Menschen nicht von der Arbeit abhalten sollte. Im Saal war der ADFC Hessen mit „bett+bike“ vertreten, einem Projekt, das inzwischen ohne dicke Kataloge auskommt, weil das wachsende Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten elektronisch verfügbar ist. Vom ADFC Frankfurt gab es Mitgliederinformationen, Landkarten und eine unermüdliche GPS-Beratung, die immer wieder erklären musste, weshalb die Wegfindung auf dem Fahrrad nicht so unkompliziert ist wie im Auto.

Wer auf eigene Faust seine Radreisen planen und durchführen möchte, fand Rat und Anregungen am Infoladen-Stand und bei Jürgen Johann, der seine eigenen Reisen vorstellte.

Eine vielbeachtete Neuigkeit vom ADFC Frankfurt war das Verkehrsquiz. Die Fragen waren schwierig, jeweils drei Antworten standen zur Auswahl. Dazu gab es ausgezeichnete Beratung.

Wer sich über den ADFC infor-

mieren wollte, fand zusätzliches Material in Form von Postern an den Wänden. Hier gab es auch ein Ausstellerverzeichnis und Angaben zur Prospektauslage im Foyer, nicht nur als alphabetische Liste, sondern auch als stilisierte Landkarte. Prospekte gab es natürlich auch an den einzelnen Ständen reichlich und überhaupt viel Gedrucktes. Sogar ein Landkartenverlag war unter den Ausstellern und Spezialisten, die jeden Reisekatalog besorgen, nach dem man fragt.

Breit gefächert und gut besucht war auch das Angebot an Lichtbildvorträgen, die jeweils über Lautsprecher angekündigt wurden und die gut ankamen.

Auch in Zahlen lässt sich die Bilanz der gesamten Veranstaltung sehen: Insgesamt hatten wir über 1600 Gäste und konnten 91 Neumitglieder gewinnen. Mit rund 100 Codierungen waren die KlauNixen gut ausgelastet und die Infoladen-gruppe freute sich über den guten Umsatz. Das ist Rekord in der Geschichte der RadReiseMessen.

Ingolf Biehuse



Zum Ausprobieren: Hutmodelle, die auf einen Fahrradhelm passen Ingolf Biehuse



Qualitätsräder auch für kleinere Leute präsentiert „NoFrill“ Foto AG ADFC Frankfurt (2)

# Besondere Verdienste

## Ehrenbrief des Landes Hessen für Michael Klemme und Dirk Trull

Es ist schon gute Tradition, dass langjährig ehrenamtlich aktive ADFCler, die sich besondere Verdienste erworben haben, in feierlichem Rahmen im Römer den Ehrenbrief des Landes Hessen verliehen bekommen – so auch dieses Jahr, am 8. April im Kaisersaal des Römer, durch Bürgermeister Uwe Becker.

Wenn auf den Internetseiten von ADFC Frankfurt und ADFC Hessen alles reibungslos funktioniert, insbesondere interaktive Anwendungen wie die Tourendatenbank, dann ist das ein Ergebnis intensiver Arbeit von Michael Klemme. Seit 1998 ist Michael aktives Mitglied; 2006 entwickelte er die Tourendatenbank, mit der sich jede/-r über das laufende Angebot an Touren informieren kann, und aus der auch die Druckvorlage für das ADFC-Tourenprogramm generiert wird.

Mittlerweile nutzen ADFC-Gliederungen in vielen anderen Regionen und Bundesländern erfolgreich dieses IT-Tool, das Michael kontinuierlich supportet. Es begann mit 412 Einträgen, 2018 waren es schon 5.696 Termine für

Touren und Veranstaltungen! Seit 2012 ist Michael auch „Referent für digitale Infrastruktur“ beim ADFC Hessen.

Auch für Dirk Trull gilt: Ehre wem Ehre gebührt! Seit Mitte der 80er Jahre ist Dirk Trull auf verschiedenen Ebenen politisch aktiv. Im Jahr 2000 lernte er darüber den ADFC kennen. Er wurde dort sofort aktiv in der Verkehrs-AG, in der er bis heute regelmäßig und verlässlich mitarbeitet. Außerdem übernahm er noch weitere wichtige Aufgaben, etwa im Infoladen-Team und bei öffentlichen Veranstaltungen des ADFC Frankfurt.

Dirk ist politisch fest verankert in Sachsenhausen, Niederrad und Oberrad. Als Mitglied der GRÜNEN war er 20 Jahre Mitglied im Ortsbeirat 5, seit 2013 ist er Sozialbezirksvorsteher. Er hat alles im Blick und auf der Agenda, was südlich des Mains in Sachen Radverkehr ansteht, und vertritt die Radfahrerinteressen hartnäckig, wenn es sein muss auch einmal quer zur Parteiräson. Alle Radfahrer/-innen südlich des Mains haben in Dirk Trull einen engagierten Fürsprecher! *Bertram Giebler*



Michael Klemme (oben) und Dirk Trull empfangen den Ehrenbrief des Landes Hessen, überreicht von Bürgermeister und Stadtkämmerer Uwe Becker Eckehard Wolf







**Spürst du die Spannung zwischen uns?**

**15. – 16. Juni 2019.**

**Eissporthalle Frankfurt.**

Das Fahrradfestival zum Erleben. Testen. Kaufen. Mit 200 Ausstellern und Marken und großem Testparcours.

↘ **velofrankfurt.com**

**Frankfurter**  
Neue Presse

**Frankfurter Rundschau**

**hr4**

# Echte Hingucker

An einem sonnigen Tag, der sich anfühlte wie der 1. Mai, obwohl es erst der 7. April war, fand eine ADFC-Tour zu von Frauen geschaffenen Kunstwerken im öffentlichen Raum statt.

Tourenleiterin Iris Nattermann erläutert den „Dreidel“ am „Platz der vergessenen Kinder“ in Sachsenhausen  
Ingolf Biehuse (2)



Es begann mit einem ausgesprochenen Highlight, einem bronzenen Engel in einem Rondell in einer Ecke des Klaus-Mann-Platzes. Das Kunstwerk wurde 1994 aufgestellt, nachdem von privaten Spendern 300.000 DM zusammengekommen waren (der Staat hatte für das Thema nicht das nötige Geld übrig). Es handelt sich um das erste Denkmal für verfolgte Homosexuelle in Deutschland. Um das Leiden und die Gefährdung dieser Bevölkerungsgruppe anzudeuten, hat der Engel, der im Prinzip ein Abguss einer Figur vom Kölner Dom ist, einen abgetrennten und nur punktuell angesetzten Kopf. Man muss genau hinschauen, um das zu erkennen, und die meisten der 20 Teilnehmer/-innen hatten das ganze Denkmal noch nie gesehen.

Das war anders bei „Betty“, der dicken weiblichen Bronzefigur mitten in den Wallanlagen. Eine blanke Stelle am Hinterteil beweist es: Dies ist Kunst zum Anfassen. Das Begreifen der Kunstwerke war dabei nicht immer so einfach, aber Iris Nattermann als Leiterin der Tour erklärte die Bedeutungen und viele weniger offensichtliche Zusammenhänge.

In der Fressgass gab es zwei Kunstwerke, an denen man ansonsten gerne ohne hinzusehen vorbei radelt. Jetzt wurden sie uns nahe gebracht. Aufregend, aber etwas versteckt aufgestellt, ist der „Tänzer“ in der Taunusanlage.

Ein längeres Stück Radfahrt führte zu „Morse by Horse“ an der Theodor-Heuss-Allee. Vor dem Gebäude einer Firma für moderne Kommunikation stehen als Symbole für ältere Formen der Nachrichtenübermittlung ein überlebensgroßes Pferd und ein noch größerer Turm mit einem Scheinwerfer, der Morsezeichen an sein Pendant sendet, das hinter Glas im Gebäude steht. Alles hochinteressant, aber erklärungsbedürftig, zumal das Pferd aussieht wie eine etwas groß geratene Wackelfigur.

Geschickte Wegführung führte nach Sachsenhausen zum „Platz der vergessenen Kinder“. Dort stand einmal ein jüdisches Kinder-



„Morse by Horse“ in der Theodor-Heuss-Allee erinnert an eine Wackelfigur

heim. Jetzt erinnert ein aus Bronze gegossener „Dreidel“ daran, in normaler Größe so etwas wie ein Würfel mit einer Spitze unten und einem Drehgriff oben, so dass ein Kreisel daraus wird.

Zum Grüne-Soße-Denkmal haben schon viele Touren des ADFC geführt. Fraglich ist, wem die an die Pflanzenfarben angepasste Verschiedenartigkeit der Grün-Töne der Polycarbonat-Scheiben aufgefallen ist. Und darüber, dass eine Frau die Schöpferin des Kunstwerks ist, hat sich bestimmt auch nicht jede/-r Gedanken gemacht.

Noch überraschender in der Materialwahl ist „Wir gehören zusammen“ in der Obermain-Anlage auf der nördlichen Main-Seite. Zwar gibt es härtere Werkstoffe als Sandstein, aber welcher Mann hätte sich zugetraut, in aller Öffentlichkeit an Ort und Stelle den Stein zu bearbeiten, statt sich damit ins Atelier zurück zu ziehen.

Am Ende der Tour, vor der Schlusseinkauf, gab es einen echten Hingucker: Einen Felsen und eine Bronzetafel mitten in der Stadt, neben dem Gebäude der Generalstaatsanwaltschaft, am Rande der oberen „Zeil“. Der Felsen symbolisiert einen Eisberg und auf der Bronzetafel steht ein Zitat von Fritz Bauer: „Sie müssen wissen, es gibt einen Eisberg, und wir sehen einen kleinen Teil und den größeren sehen wir

nicht.“ Das Lebenswerk von Fritz Bauer war eigentlich groß genug, aber es ist zu befürchten, dass er Recht hatte mit seiner Aussage.

Für den facettenreichen, internationalen Hintergrund der besichtigten Kunstwerke gibt es sicherlich mehrere Erklärungen, aber eine kam immer wieder vor: Frankfurt leistet sich mit der Städelschule eine international renommierte Ausbildungsstätte, die offenbar Spuren hinterlässt. Auch die Hochschule für Gestaltung in Offenbach spielt eine Rolle. Es gibt noch mehr von Frauen geschaffene Kunstwerke im öffentlichen Raum in Frankfurt, auch wenn die Gesamtzahl übersichtlich bleibt.

„Wissen auf Rädern“ heißt die Kategorie der ADFC-Touren, zu der diese Veranstaltung gehört. Die Gebühr von 3 Euro (für Mitglieder) ist gut angelegtes Geld. Und vielleicht eine Anregung, auf eigene Faust weiter zu forschen, denn Wissen auf Rädern lässt sich auch unorganisiert aneignen.  
Ingolf Biehuse

## Die besichtigten Kunstwerke in der Übersicht:

- Frankfurter Engel** von Rosemarie Trockel, 1994
- Betty** von Wanda Pratschke, 1983
- Koepfe** von Marita Kaus, 1976/77
- Fressgassbrunnen** von Inge Hagner, 1977
- Tänzer** von Doris Schmauder, 1985
- Morse by Horse** Christiane Dellbrügge und Ralf de Moll, 2006
- Ikh bin a kleyner Dreydl** Filippa Pettersson, 2017
- Grüne-Soße-Denkmal** Olga Schulz, 2007
- Wir gehören zusammen** Eva-Gesine Wegner, 1995/96
- Nur die Spitze des Eisbergs** (Fritz-Bauer-Denkmal) Tamara Grcic, 2016



Positiv bewertet wird die Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr (hier die Rödernstraße)

Wolfgang Christian



Mangelnde Polizeikontrollen verärgern die Offenbacher Radfahrenden (hier Radstreifen in der Frankfurter Straße)

Peter Sauer

## Freude über die Schulnote 4 plus!

Offenbach zeigt die stärkste Entwicklung in den letzten zwei Jahren

**Selten kommt bei einer 4plus so richtig Freude auf – in Offenbach aber eben doch! Wir haben nämlich im Klimatest die Note 3,6 geschafft, und dazu noch den 6. Platz unter 41 Großstädten mit vergleichbarer Größe. Und noch mehr als das: Wir sind in diesem Vergleich die Nr. 1 mit der größten Entwicklung seit 2 Jahren!**

Das freut die Offenbacher – aber auch diejenigen, die sich täglich auf ihrem Rad durch die Stadt quälen? Nun gut, sie haben eine große Auswahl: Radwege, Radstreifen, Feldwege, Nebenstraßen, Autostraßen, eine Fahrradstraße – manche nutzen ja auch Bürgersteige. Also haben sie eine Angebotsbreite, von der Autofahrer nur träumen können?

### Schauen wir genauer hin:

■ Radwege sind wegen der vielen Schäden nur selten akzeptabel und nur von Hardlinern befahrbar: Lockere Betonplatten, Risse und Löcher im Asphalt (falls vorhanden) und immer häufiger entstehende Schäden durch die Wurzeln der Alleebäume – nicht zu reden von der viel zu seltenen Reinigung von Glas und spitzen Steinen. Was für die Befragten im Klimatest jedoch am Anfang der Skala der Negativposten stand, ist das Falschparken auf den Radwegen und dessen mangelhafte Polizeikontrolle!

- Radstreifen gibt es in Offenbach noch nicht gerade viele. Die vorhandenen sind meistens nur kurz und unvollständig, und die Mühlheimer Straße als Vorzeigemodell mit kilometerlangen beidseitigen Radstreifen lässt diese kaum noch erkennen, weil sie nicht erneuert werden.
- Feldwege scheiden ebenso als alternative Nutzung anstelle der Autostraßen für uns Radfahrer aus wie Nebenstraßen. Während ein Feldweg fast immer einen Umweg bedeutet, sind Nebenstraßen darüber hinaus ohne Radstreifen oder -wege nur auf der Fahrbahn zu nutzen, und das geht wegen der unzähligen Schlaglöcher nur mühevoll.
- Über das Verhältnis zwischen Auto- und Radfahrern auf Offenbachs Straßen lässt sich nur sagen, dass es in der Regel so genannte Kampfradler sind, die sich mutig auf ihnen bewegen.
- Der erste Schritt für die Einrichtung von sechs Fahrradstraßen war zwar etwas verunglückt, aber die Perspektive auf die spürbar verbesserte Situation für Radfahrer lässt es zu, sich ein deutlich besseres Bild von der Lage zu machen, als dies zum Zeitpunkt der Umfrage möglich war.
- Bürgersteige als Wege zur Nutzung fürs Radfahren sollten für uns tabu sein, denn wir wären töricht, unsere potenziellen Partner im Streit um den Platz auf den Straßen zu verlieren. Zumal

wir ohnehin unseren Mitgliedern die Einhaltung der Verkehrsregeln empfehlen.

Gab es denn nur mürrisches Klagen über die Situation des Radfahrens in der Stadt? Gab es denn nicht auch positive Einzelaspekte?

Es gab sie: An erster Stelle stand das Lob, die Einbahnstraßen fürs Radfahren in Gegenrichtung freigegeben zu haben (Anmerkung: Das geschah etwa 15 Jahre nach Frankfurt!). Gute Wegweisung wurde gelobt, ebenso die Angebo-

te von öffentlichen Fahrrädern und deren kostenlose Mitnahme im ÖPNV. Dass das Stadtzentrum leicht erreichbar sei, dürfte weniger der hiesigen Verkehrspolitik als der geringen Ausdehnung der City zuzuschreiben sein.

Unsere Aufmerksamkeit wird jedoch von der Note 2,9 für „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ erregt: Ist damit etwa unsere Lobbyarbeit doch wirksam gewesen???

Wie auch immer: Wir sind mit dem hiesigen Klimatestergebnis nicht unzufrieden, denn es geht aufwärts! Das Gute dabei ist die berechnete Vermutung, dass wir vom ADFC daran beteiligt waren und auch beteiligt sein werden.

Wolfgang Christian

Ein  
guter Druck  
macht C. Adelmann GmbH  
immer Eindruck

seit 1846 der  
zuverlässige Partner  
für Qualitäts-  
drucksachen aller Art



Ihre Druckerei  
im Herzen  
von Rhein-Main

info@cadelmann.de  
www.cadelmann.de

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



„... nur schnell mal Spargel holen ... Radstreifen? Nicht gesehen!“

Theo Sorg



Gut gefüllt, nicht erst seit gestern: Fahrradabstellanlage in der Innenstadt am Niddaplatz

Joachim Brendel

# Bad Vilbel und Karben leicht verbessert

## Fahrradklima-Test 2018

**Die Ergebnisse des achten Fahrradklima-Tests des ADFC liegen vor. Die Umfrage fand vom 1. September bis zum 30. November 2018 statt. Bundesweit nahmen rund 170.000 Bürgerinnen und Bürger teil. In Hessen waren es rund 12.700, 23 Prozent mehr als bei der letzten Befragung im Jahr 2016. 71 hessische Kommunen gelangten in die Wertung.**

### Der generelle Befund

Der generelle Befund für ganz Deutschland ebenso wie für Hessen: Das Fahrradklima hat sich im Vergleich mit 2016 eingetrübt. Im Durchschnitt haben die Radelnden schlechtere Noten vergeben als vor zwei Jahren. In Hessen ist es nur acht der besagten 71 Kommunen gelungen, ihren Notenwert leicht zu verbessern. Die gute Nachricht: Bad Vilbel (Note 4) und Karben (Note 3,27) gehören zu diesem Kreis. Karben gelang es sogar, sich im hessischen Vergleich am stärksten zu verbessern.

Im Ranking der 71 hessischen Städte, das angeführt wird von Baunatal (Note 2,67), liegt Bad Vilbel auf Platz 48. Karben belegt mit weitem Abstand Platz 5. Auch im bundesweiten Ranking der 311 bewerteten Städte gleicher Größenklasse erreicht Karben mit Rang 16 ein sehr beachtliches Ergebnis.

Dass die Bürgerinnen und Bürger Bad Vilbels und Karbens die

Situation für den Radverkehr in ihren Kommunen mittlerweile wohlwollender bewerten, kann nicht über ihre anhaltende Unzufriedenheit mit den Radverkehrsbedingungen hinwegtäuschen.

### Die Stimmung in Bad Vilbel

Am schlechtesten kommt in Bad Vilbel, wie in anderen Städten auch, die Kontrolle von Falschparkern weg. Häufig sind Radwege von Autos zugestellt, aber auch Straßeneinmündungen und Teile der Gehwege. Falschparker gefährden alle Verkehrsteilnehmer und verstärken, ebenso wie die bemängelte unzureichende Führung des Radverkehrs an Baustellen, das Gefühl der Unsicherheit beim Radfahren. Das betrifft vor allem ältere Menschen und Familien mit jungen Kindern. Eltern, die ihre Kinder mit dem Rad zur Schule fahren lassen, tun dies oft nur mit einem flauen Gefühl im Magen. Bad Vilbel wird denn auch von den Radfahrenden nicht als familienfreundliche Stadt wahrgenommen. Das Problem unrechtmäßiger Nutzung knappen Straßenraums könnte das Ordnungs- und Verkehrsdezernat in den Griff bekommen, indem es Kontrollen verstärkt und mehr Bußgelder ausspricht.

Vergleichsweise positiv wird die Erreichbarkeit des Stadtzentrums bewertet. Sicher ist, dass der Ausbau des Nidda-Radwegs zwischen

Gronau und Dortelweil, der neu gestaltete Radwegeabschnitt zwischen Römerbrunnen und Rathausbrücke durch den Burgpark sowie die Sanierung der Wegeoberfläche zwischen Dottenfelder Hof und Büdinger Straße positiv registriert wurden. Ebenfalls positiv zu Buche schlagen dürften die überdachten Radabstellanlagen an den Vilbeler Bahnhöfen sowie die Öffnung von vier Einbahnstraßen. Gleichwohl liegt Bad Vilbel bei allen Punkten außer den Radabstellanlagen noch immer unter dem Durchschnitt anderer Städte ähnlicher Größenordnung.

Andererseits: Dass die wahrgenommene Fahrradförderung in jüngster Zeit positiv zur Gesamtnote beiträgt, sollte die für die Verkehrspolitik in der Stadt Verantwortlichen ermutigen, ihre Arbeit fortzusetzen und zu intensivieren. Zwar lässt das Anfang 2018 in Kraft gesetzte Radverkehrskonzept eine mitreißende Vision vermissen, doch immerhin ist in Bad Vilbels Rathaus durchaus der Wille erkennbar, mehr für den Radverkehr zu tun. Gut so, denn die radelnden Bürgerinnen und Bürger sind, was eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur vor allem auch für die alltäglichen Wege betrifft, sensibler geworden. Probleme wie fehlende, zu schmale, holprige oder zugestellte Radwege und in Stoßzeiten überfüllte Abstellanlagen werden heutzutage immer weniger hingenommen.

Unterm Strich lässt sich nicht ausschließen, dass der nächste Fahrradklima-Test eine bessere Bewertung ergibt – je nach dem, in welchem Tempo die weiteren, im Radwegkonzept skizzierten Maßnahmen umgesetzt werden.

### In Karben insgesamt weniger Unzufriedenheit

Karbener Radelnde äußerten sich vergleichsweise zufrieden über die Erreichbarkeit des Stadtzentrums. Die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr zog die Stimmung nach oben. Was die Werbung für das Radfahren betrifft, so stellen sie der Stadtverwaltung ein besseres Zeugnis aus als ihre Mitbürgerinnen in ähnlich großen Städten. Hingegen bemängeln sie die Verkehrsführung an Baustellen, die ihnen das Leben unnötig schwer macht. Und auch die Bedingungen bei Fahrten im Mischverkehr ziehen Karbens Note stark nach unten. Zu denken ist hier etwa an die Brunnenstraße, wo es den Radfahrenden an ausreichendem Platz fehlt. Deshalb gilt auch in Karben das Motto der aktuellen ADFC-Kampagne „Mehr Platz fürs Rad“.

Karbens Resultat dürfte darauf beruhen, dass die Stadt Karben in den letzten Jahren vor allem im Bereich der Infrastruktur für Freizeitradler einiges getan hat. Doch auch zur Verbesserung >>

>> der Situation für den Alltagsradverkehr will man viel bewegen. Dies haben die Karbacher Bürgerinnen und Bürger, die am Fahrradklima-Test teilgenommen haben, offensichtlich vorsorglich honoriert. Jetzt muss aber auch geliefert werden.

#### Ausblick

Derzeit liegt der bundesweite Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr bei rund 11 Prozent. Möglich und sinnvoll wären 30 Prozent, wie in den Niederlanden. Doch dafür ist es zwingend notwendig, dem Radverkehr deutlich mehr Platz im Straßenraum zu verschaffen. Da Radverkehr in Hessen zu einem großen Teil Sache der Gemeinden ist, lautet die Herausforderung gemäß dem Motto der Agenda 21: „Global denken, lokal handeln.“ Es gibt viel zu tun, rascheres Handeln soll auch durch die neue ADFC-Kampagne „Mehr Platz fürs Rad“ gefördert werden.

Ute Gräber-Seißinger, Christian Euler, Christian Martens, Karl Pfeil, Theo Sorg

#### Theos Kolumne

## Der Flaschengeist

Ein Bad Vilbeler Fahrradfahrer lehnte am Geländer zum Burggraben. Er betrachtete den Grund des Grabens, der für die Sanierung geleert war. Dabei träumte er von einer Radreise rund um den Erdball und davon, dass alle Kontinente durch Brücken über die Meere verbunden sind, sodass man mit dem Fahrrad jeden Ort überall auf der Welt erreichen kann.

Während er gedankenversunken dastand, fiel ihm eine alte tönerner Mineralwasserflasche auf, die bis zum Hals im Morast steckte. Er barg die Flasche und nahm



sie mit nach Hause. Dort angekommen, befreite er sie vom Schmutz. Währenddessen sah er, dass sie noch verkorkt war. Von Neugier gepackt, öffnete er die Flasche und ein Geist kam heraus.

Der Geist sprach: „Jetzt war ich mehr als hundert lange Jahre in der Flasche gefangen. Du hast mich befreit, dafür hast du einen Wunsch frei. Sage mir, was du dir wünschst.“ Der Bad Vilbeler brachte seinen Wunsch vor: Alle Kontinente sollten durch Brücken miteinander verbunden sein.

Da erschrak der Geist und sagte: „Weißt du, wie viele Brücken man da benötigt und wie lang und wie hoch diese sein müssen? Es müssen Hochseeschiffe unter ihnen durchfahren können. Und bedenke die Kraft der Elemente auf hoher See. Ich glaube nicht, dass ich dir diesen Wunsch erfüllen kann. Hast du nicht vielleicht noch einen anderen?“

Der Radfahrer überlegte und sagte: „Dann möchte ich, dass wir ein durchgängiges Fahrradnetz in meiner Heimatstadt haben und Jung und Alt sicher in der Stadt fahren können.“

Der Geist kratzte sich am Kopf und erwiderte schließlich: „Wie breit sollen die Brücken sein? Und wann möchtest du reisen?“

Theo Sorg

**Beratung & Service**

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

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

www.FahrradWagner.de

W **Fahrradhaus Wagner**

Familientradition seit 1929

Woogstr. 21  
Tel.: 069 - 952 948 44

60431 Ffm. - Ginnheim  
Fax: 069 - 952 948 56

**Öffnungszeiten:**

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

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:  
9:00 - 13:00 Uhr

## Fahrrad Böttgen GmbH

www.fahrrad-boettgen.de

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

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

**Meisterwerkstatt**

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

**Jeden letzten Samstag im Monat Flohmarkt**  
Finanzierung - Leasing - Versicherung

Saisonöffnung 2019

in Frankfurt-Bornheim

am 30. März 2019

von 10 - 16 h

Aussteller - Aktionen - Angebote

Wir sind Aussteller auf der

Velo Frankfurt

am 15.+ 16.6.2019

in und um die Eissporthalle

# Das Fahrradklima ist mangelhaft

Von der Stadt Bad Homburg werden schnelle und konkrete Maßnahmen zur Verbesserung erwartet

Beim Fahrradklima-Test 2018 landete Bad Homburg mit der Note 4,54 bundesweit auf Platz 102 von 106 der teilnehmenden Städte zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern.



Hölderlin-Schule in Bad Homburg, Grundschule mit Parkplatz für Elterntaxis, aber ohne Radweg.

Ralf Gandenberger

Mit diesem Ergebnis ist Bad Homburg Schlusslicht in Hessen über alle Größengruppen hinweg. Bis auf die Frage zu der Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung hat sich die Beurteilung in allen Bereichen verschlechtert.

Die Beteiligung ist auf 285 Personen angestiegen, dies sind mehr als doppelt so viele wie 2016 (130). Allein diese Steigerung zeigt den Bedeutungszuwachs des Radverkehrs in Bad Homburg.

Die Gesamtnote ist erschütternd, deckt sich aber mit unserer Wahrnehmung zur Radverkehrsinfrastruktur und dem gesamten Fahrradklima in Bad Homburg. Die Detailergebnisse können hier abgerufen werden: [www.adfc-hochtaunus.de/cms\\_select.php?ID=96](http://www.adfc-hochtaunus.de/cms_select.php?ID=96).

Neben der Beurteilung von vorgegebenen Fragen mit Schulnoten nutzten über 160 Teilnehmer des Fahrradklima-Tests auch die Möglichkeit, insgesamt knapp 290 Anmerkungen zur Fahrradsituation in Bad Homburg zu machen. „Katastrophal“ war ein häufig benutztes Adjektiv, ein Teilnehmer brachte die Situation prägnant auf den Punkt: „Bad Homburg – eine wunderschöne Stadt, die Radfahrer nicht mag“. Allein 85 Teilnehmer bemängelten, dass es viel zu wenige Radwege gebe und der Ausbau guter Radwege außerordentlich dringend sei, insbesondere an großen Straßen, vom und zum Bahnhof sowie zur Innenstadt aus allen Richtungen. 30 Teilnehmer fordern eine zügige Umsetzung des von den städtischen Gremien beschlossenen Radverkehrskon-

zepts. Auch die Beschaffenheit der wenigen vorhandenen Radwege wurde als teilweise schlecht angesehen, da sie zu schmal (Schulnote 5,1) oder der Belag schlecht (Note 4,5) seien.

Ein besonderes Augenmerk legten die Teilnehmer auch auf die Sicherheit der Schulwege. Hier erhielt die Stadt mit der Schulnote 4,9 ein „mangelhaft“, die Bürger haben einhellig festgestellt, dass das Fahrradfahren für Schulkinder in Bad Homburg gefährlich ist und viele Teilnehmer gaben an, dass sie ihre Kinder deshalb nicht mit dem Rad zur Schule fahren ließen.

Sehr häufig wurde wiederum die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr gefordert. Gleichfalls im Fokus standen die Parks und die Öffnung von Einbahnstraßen. Bei der Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer hat sich zwischenzeitlich eine Verbesserung gezeigt. Nachdem der ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf der Stadt eine Liste aller Einbahnstraßen übergeben hatte, wurden seit November 2018 weitere 23 Einbahnstraßen tatsächlich freigegeben oder deren Freigabe von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet. Allerdings warten wir jetzt auf die schon mehrfach beschlossene Freigabe des Schulbergs für Radfahrer in Gegenrichtung der Einbahnstraße. Hier können wir leider noch keine Fortschritte erkennen und hoffen, dass diese wichtige Maßnahme nicht erneut verschleppt wird.

Zusammengefasst fühlen sich viele Bad Homburger als Radfah-

rer nicht ernst genommen, weil nur für Autos geplant werde. Man wünscht sich auch eine intensive Unterstützung des Radverkehrs durch die Stadt, die Imagepflege für das Fahrrad betreiben und die Bad Homburger zur häufigeren Fahrradnutzung animieren sollte.

Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests haben ein umfangreiches Presseecho hervorgerufen. Neben dem Abdruck unserer Pressemitteilung gab es auch eigene Artikel in der Lokalpresse. Selbst die Hessenschau hat sich für dafür interessiert, wie gefährlich Fahrrad fahren in Bad Homburg ist. Eine Redakteurin fuhr mit unserer Begleitung einige besonders kritische Stellen der Stadt ab, wies auf Problempunkte hin und gab eine schlechte Beurteilung ab. Leider fielen fast alle unsere in Interviews gemachten Kommentare der Schneideschere zum Opfer. Unser Oberbürgermeister Alexander Hetjes konnte hingegen darstellen, dass jetzt mit dem neuen Radverkehrskonzept alles besser wird. Er hätte jetzt erst einmal ein Gesamtkonzept gebraucht und meint „man kann nicht innerhalb von drei Monaten die Versäumnisse von 20 Jahren nachholen“. Das ist abstrakt gesehen sicher richtig, allerdings trauten viele Bad Homburger ihren Ohren nicht, wissen sie doch, dass die Partei des Oberbürgermeisters seit über 70 Jahren in Bad Homburg die stärkste Fraktion im Stadtparlament ist und seit dem 2. Weltkrieg über 65 Jahre den OB gestellt hat. Selbst in der Phase eines grünen Oberbürgermeisters wären Vor-

schläge des Fraktionsvorsitzenden und Oppositionsführers Hetjes zur Verbesserung des Radverkehrs sicher nicht auf taube Ohren gestoßen. Zeit genug wäre also gewesen! Aber immerhin hat er Versäumnisse eingeräumt.

Es gibt aber auch Positives. Die seit Mitte März tätige Radverkehrsbeauftragte hat schon einiges angestoßen und arbeitet hoch motiviert für eine Verbesserung des Radverkehrs in Bad Homburg. Sie ist für unsere Unterstützung aufgeschlossen und dankbar, muss sie Bad Homburg doch auch erst kennen lernen. Ende April haben einige Aktive des ADFC mit ihr eine intensive Befragung der Stadt durchgeführt und ihr den umfassenden Handlungsbedarf auch vor Ort gezeigt.

Wir haben die Stadt auch öffentlich dafür gelobt, dass im vergangenen Jahr einige Beschlüsse zur Verbesserung des Radverkehrs gefasst wurden (vgl. auch *Frankfurt aktuell* 1/2019). Nun erwarten wir von allen Ämtern der Stadt, dass schnell konkrete Maßnahmen umgesetzt werden, es darf nicht alles auf die Radverkehrsbeauftragte abgewälzt werden, die ohnehin nur eine halbe Stelle hat, was für die anstehenden Aufgaben völlig unzureichend ist. Dabei kommt dem Oberbürgermeister eine Schlüsselrolle zu. Er muss sich an die Spitze des Veränderungsprozesses stellen und deutliche Signale in die Stadtverwaltung geben, dass der Ausbau des Radverkehrs zu den zentralen Aufgaben der nächsten Jahre gehört. >>

## Erste Critical Mass in Bad Homburg

**Sonntag, 19. Mai 2019, um 14 Uhr, Bahnhofsvorplatz in Bad Homburg**

Jetzt wird auch in Bad Homburg zur Critical Mass aufgerufen. Der ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf unterstützt dies ausdrücklich und fordert alle Mitglieder und sonstige Radfahrerinnen zur Teilnahme auf. Bei der Critical Mass wird unter Einhaltung aller Verkehrsregeln gemeinsam durch die Stadt gefahren, wobei die Gruppe sich selbst organisiert. Die Blockade des Verkehrs ist nicht beabsichtigt, manchmal aber auch nicht zu vermeiden. Weitere Infos unter [www.criticalmass-badhomburg.de](http://www.criticalmass-badhomburg.de)

Critical Mass in Bad Homburg soll jeweils am dritten Sonntag im Monat um 14 Uhr am Bahnhofsvorplatz beginnen. Kommt alle! *Ralf Gandenberger*

## Bad Homburg: Preis für acht Jahre ohne Verkehrstote?

**Originalzitat aus „DEKRA Vision Zero Award 2018“:**

„Acht Jahre in Folge ohne einen einzigen tödlichen Unfall im Innerorts-Verkehr: Für diesen Erfolg ist die hessische Stadt Bad Homburg mit dem DEKRA Vision Zero Award 2018 ausgezeichnet worden. Die international führende Sachverständigenorganisation vergibt den Preis zum dritten Mal. Die Preisträgerstadt wurde im Rahmen des DEKRA Jahresempfangs in Brüssel bekannt gegeben.“

**Originalzitat aus einem Bericht über einen Gerichtsprozess in Frankfurt:**

„Der 64-jährige soll an einem Morgen im Mai 2017 zu schnell an einen Bahnübergang im Bad Homburger Stadtteil Ober-Eschbach gefahren sein und dadurch ein Haltesignal übersehen haben ... Das Auto der Frau wurde mitgeschleift, die Fahrerin starb noch an der Unfallstelle.“

**Originalzitat aus einer Pressemeldung der Polizeidirektion Hochtaunus:**

„Bad Homburg, Zeppelinstraße, Freitag, 14.10.2016, 11:30 Uhr: Eine 78-jährige Fahrradfahrerin wurde heute Mittag bei einem Verkehrsunfall in Bad Homburg lebensgefährlich verletzt. ... Die Frau zog sich, möglicherweise auch durch den Aufprall auf den Asphalt, schwerste Kopfverletzungen

zu und musste mit einem Rettungshubschrauber in eine Frankfurter Klinik geflogen werden.“

Die Frau starb wenige Tage später, ohne das Bewusstsein wiedererlangt zu haben.

Die Stadt Bad Homburg wurde darauf hingewiesen, dass ihr der DEKRA-Preis zu Unrecht verliehen wurde. Originalzitat aus der Antwort der Stadt:

„... Es ist wirklich sehr tragisch, dass die Dame diesen Unfall hatte und den Angehörigen gehört natürlich mein tiefes Mitgefühl. Allerdings fand nach Aussage der Polizei der Unfall eben nicht auf Bad Homburger Gemarkung statt sondern auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt. Richtig ist, dass sie im Bad Homburger Krankenhaus verstorben ist.“

Mir fehlen die Worte!

Wir vom ADFC ignorieren den DEKRA-Preis und gedenken der beiden Frauen, die in Bad Homburg im Straßenverkehr gestorben sind. Besonders tragisch dabei ist, dass die Radlerin wegen zu geringen Abstands beim Überholen von einem Rückspiegel am Kopf getroffen und getötet wurde – eine Horrorvision für alle Radfahrer und der Hauptgrund für viele, sich in Städten nicht aufs Rad zu wagen. Geahndet wird heimtückisches Überholen so gut wie nie – trotz der davon ausgehenden tödlichen Gefahr. *Günther Gräning*

## ADFC-Kontakte im Hochtaunuskreis

### ADFC Hochtaunus e.V.

info@ADFC-Hochtaunus.de, <http://adfc-hochtaunus.de>  
Vorsitzender: Günther Gräning, Tel. 061 72/98 57 40

### ADFC Bad Homburg/ Friedrichsdorf

Info@ADFC-Bad-Homburg.de  
[www.ADFC-Bad-Homburg.de](http://www.ADFC-Bad-Homburg.de)  
Bad Homburg: Elke Woska,  
Tel. 0 61 72/30 22 41

### ADFC Kronberg

Kronberg@ADFC-Hochtaunus.de  
Christian Gremse  
Jutta Kabbe  
Tel. 0 61 73/64 04 43

### ADFC Glashütten

Hans-Joachim Fuchs  
Tel. 0 61 74/6 20 37

### ADFC Oberursel/Steinbach

Susanne Bittner  
Tel. 0 61 71/97 18 97  
oberursel@adfc-hochtaunus.de  
[www.adfc-oberursel.de](http://www.adfc-oberursel.de)

### ADFC Usinger Land e.V.

Neu-Anspach, Usingen, Wehrheim  
usinger-land@adfc-hochtaunus.de  
Stefan Pohl  
Tel. 0 60 81/5 84 65 35

### ADFC Weilrod

Hans-Friedrich Lange  
Tel. 0 60 83/15 88

>> Dabei müssen er, der Bürgermeister und die Stadträtin darauf dringen, dass auf allen Ebenen der Verwaltung die Überzeugung besteht, im Zweifel zugunsten des Radverkehrs zu entscheiden. Nur dann wird sich an der von vielen Teilnehmern des Fahrradklima-

Tests als katastrophal bezeichneten Situation etwas ändern. Vielleicht wird Bad Homburg dann beim nächsten Test 2020 nicht mehr als reine Autofahrerstadt wahrgenommen und zählt zu den Aufsteigerstädten.

*Ralf Gandenberger*

**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](http://www.perpedale.de)



PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT

## „Pizzaschilder“ im Wald

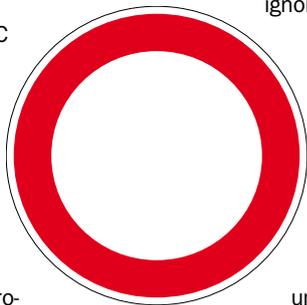
Mein gesamtes bisheriges Radlerleben lang habe ich mir nie Gedanken darüber gemacht, ob ich in freier Natur das Verkehrsschild aus weißem Feld und rotem Rand beachten muss. Im Gegenteil: Wenn der Weg dahinter befahrbar war, habe ich dankend zur Kenntnis genommen, dass mich ab jetzt kein Auto mehr belästigen würde. Und niemand hat mir das je übelgenommen.

Deshalb war ich auch zunächst verblüfft, als mir angeraten wurde, mich dafür einzusetzen, dass alle diese Schilder im Wald mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ versehen werden.

Seitdem der gesamte Hochtaunuskreis dankenswerterweise radverkehrsbeschildert worden ist, häufen sich offensichtlich die Konflikte zwischen grünen Radroutenschildern und dem bekannten roten Pizzaschild mit der Nummer 250. Ausgerechnet auf dem „Dach der Welt“, nämlich in Glashütten, sind sie eskaliert – so sehr, dass bei mir ein nahezu verzweifelter Anruf aus der Gemeindeverwaltung Glashütten einging: Ob der ADFC helfen könne: Die Gemeinde Glashütten, der Naturpark Hochtaunus und der Hochtaunuskreis seien sich nicht einig, wie der Konflikt zwischen Grün und Rot zu lösen sei; schließlich bedeute Rot doch „Verbot für Fahrzeuge aller Art“, und ein Fahrrad sei doch ohne Zweifel ein Fahrzeug. Zwar beschäftigt der Hochtaunuskreis einen „Master of Public Management“, aber der wusste es auch nicht.

Ich versprach, mich beim ADFC umzutun, was wohl der Stand der Dinge sei.

Mir fiel gleich Roland Huhn ein, der in der ADFC-Zeitschrift „Radwelt“ über „Schilderrätsel“ gerätselt hatte. Allerdings wollte ich mir nicht die Blöße geben, ihm zu zeigen, dass ich seinen Rätseltext in gro-



ßen Teilen nicht verstanden habe. Daher habe ich selbst im Internet-Auftritt des ADFC die Datenbank der Radfahrer-Urteile mit dem Stichwort „Waldweg“ durchsucht. Und siehe da: Es gibt unter „Fahrrad-Urteile Detailinformationen“ unter der Überschrift „Unwirksamkeit von Verkehrszeichen auf Waldweg“ Folgendes:

„Leitsatz:

Ein Verbotsschild, das für einen im Staatsforst verlaufenden tatsächlich öffentlichen Weg auf Anordnung der staatlichen Forstverwaltung angebracht worden ist (hier: Zeichen 250), verkörpert kein wirksames hoheitliches Verkehrsverbot. Seine Nichtbeachtung verstößt daher nicht gegen die Straßenverkehrsordnung.“

Ohne dass ich diesen juristischen Text in allen Feinheiten verstehe, kommt es mir vor, als hätte ich lebenslang das Richtige getan, nämlich Verkehrsschilder in freier Wildbahn zu ignorieren.

Das Ergebnis meiner Forschung habe ich der Gemeinde Glashütten mitgeteilt, ergänzt um Informationen zum Thema „Keine Verkehrssicherungspflicht auf Waldwegen“. Möge jetzt Frieden herrschen zwischen Rot und Grün, auf dem Dach der Welt und ringsumher. *Günther Gräning*

## „Maßgabe“

Der weit überwiegende Teil aller Teilnehmer an der Radverkehrsumfrage des ADFC aus den Gemeinden im Hochtaunuskreis fordern, Radfahrer vom Autoverkehr besser abzuschirmen. Wenn man also mehr Radverkehr will, muss man geschützte Radwege schaffen, so dass Menschen von 8 bis 88 sicher Rad fahren können! Man braucht mehr Platz für Radler!

Man lese dagegen nur mal die Einleitung zum nagelneuen „Radverkehrskonzept“ der Stadt Bad Homburg:

„Maßgabe bei der Planung der Maßnahmen im Rahmen dieses Konzeptes seitens des Auftraggebers ist es, den Verlust von Pkw-Verkehrsflächen (Stellplätze und Fahrbahnen) nach Möglichkeit zu vermeiden. Das Projekt „Fortschreibung Radverkehrskonzept Bad Homburg“ wurde mit dem Ziel initiiert, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern“.

Und für so etwas gibt man Geld aus? Woher sollen denn die zusätzlichen Radfahrer kommen? Doch wohl nicht von Gehsteigen und aus dem ÖPNV, sondern aus dem Autoverkehr jeglicher Antriebsart. Das wird ohne eine Umverteilung des Verkehrsraums weg vom Auto nicht gehen.

Aber in Bad Homburg gehen die Uhren offenbar anders. Kalender im Rathaus scheinen auf dem Deckblatt keine „20“ sondern eine „19“ zu tragen.

*Günther Gräning*

## Neuer und erweiterter Vorstand im ADFC Hochtaunus

Am 20. Februar 2019 fand im Bürgerhaus Kirdorf in Bad Homburg die diesjährige Jahreshauptversammlung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Hochtaunus statt. Wegen eines Formfehlers bei der letztjährigen Einladung hatte das Amtsgericht die Vorstandswahlen für ungültig erklärt. Also musste neu gewählt werden.

Der neue **Vorstand** besteht aus:  
**Günther Gräning** (Bad Homburg, Vorsitzender);  
**Patrik Schneider-Ludorff** (Oberursel, Stellvertreter);  
**Jutta Schulz** (Bad Homburg, Kassenwartin);  
**Susanne Bittner** (Schriftwartin).

Zu **Beisitzern** wurden gewählt:  
**Harald Seebach** (Bad Homburg);  
**Stefan Pohl** (Wehrheim, Pressesprecher);  
**Carsten Heinemeyer** (Kronberg);  
**Rainer Kroker** (Oberursel);  
**Günter Krüger** (Bad Homburg, Codierung).

Man beachte die Parität der Geschlechter im Vorstand! Ich freue mich über die personelle Verstärkung und wünsche uns Erfolg und Spaß bei allen Aktivitäten!

*Günther Gräning*



von links: Günther Gräning, Rainer Kroker, Stefan Pohl, Susanne Bittner, Patrik Schneider-Ludorff, Jutta Schulz

Ralf Gandenberger

# Bürgermeisterwahl Eppstein

Der ADFC hat die Bürgermeister-Kandidaten zum Radverkehr befragt

In Eppstein findet am 26.05.2019 gemeinsam mit der Wahl zum Europaparlament die Bürgermeisterwahl statt. Der bisherige Amtsinhaber Alexander Simon (CDU) tritt gegen Nadja Gneupel (FDP) an. Der ADFC wollte es auch hier genau wissen und befragte die Kandidatin und den Kandidaten zu ihrer Sicht auf den Radverkehr in Eppstein. Hier die Ergebnisse. Die vollständigen Antworten finden Sie im Netz unter [www.adfc-hessen.de/eppstein2019.pdf](http://www.adfc-hessen.de/eppstein2019.pdf). Wir geben hier Auszüge aus den Antworten der Kandidaten auf unsere Fragen wieder:

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

**Alexander Simon, CDU:** Den Radverkehr sehe ich als wichtige Komponente. Dabei werden die Radwege nicht nur für die Freizeitverkehre genutzt. Auf regionaler Ebene unterstütze ich die Idee der Schaffung von Schnellradwegen.

**Nadja Gneupel, FDP:** [Es] kann noch nicht davon gesprochen werden, dass das Fahrrad im Modal Split die Rolle einnimmt, die es einnehmen könnte und sollte. [...] Daraus ergibt sich der Gestaltungsauftrag, sehr genau zu eruieren, was die Stadt tun kann, um das Umsteigen aufs Rad zu befördern.

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

**Alexander Simon, CDU:** Als wichtigstes Vorhaben sehe ich die Schaffung einer Rad- und Fußwegeverbindung zwischen Eppstein und Bremthal. [...] Auf der Agenda steht auch die Neuanlage eines Rad- und Fußweges entlang der Wildsächser Straße in Bremthal. Die Radwegeanbindung von Eppstein nach Lorsbach unterstütze ich. [...] Schließlich gilt es, den Rad- und Fußweg in Verlängerung der Eppstei-

ner Straße in Niederjosbach zu erneuern. Am Stadtbahnhof Eppstein sind bereits erfolgreich Boxen für Elektrofahräder installiert worden. Da die Nachfrage groß ist, möchte ich das Angebot am Stadtbahnhof ausweiten und auch an den Haltestellen in Bremthal und in Niederjosbach Fahrradboxen installieren. Bei der anstehenden Überarbeitung der Stellplatzsatzung werden Fahrradstellplätze einen noch größeren Stellenwert einnehmen.

**Nadja Gneupel, FDP:** Der FDP-Stadtverband Eppstein hat (auf meine Initiative hin, weil ich das Landesprogramm kenne) angeregt, dass sich Eppstein an „Radfahren neu entdecken“ beteiligt und darum bewirbt, dass auch hier die Pedelecs des Landes zum Ausprobieren angeboten werden. [...] Es gilt vor allem, die Planung bzw. Umsetzung von Radwegen, welche im Verkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises enthalten sind, in den nächsten Jahren voranzubringen. Hier ist z.B. die Verbindung vom Eppsteiner Bahnhof zum Bremthaler S-Bahn-Halt entlang der B455; die Verbindung an der L3017 zwischen Bremthal und Wildsachsen; die Verbindung von Bremthal Richtung Naurod, also westlich der Unterführung entlang der B445 bis zum Kreisverkehr B455/L3028. Um nur einige zu nennen.

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

**Alexander Simon, CDU:** [...] Mit einer guten Infrastruktur werden in Zukunft noch mehr Menschen auf das Fahrrad als Fortbewegungsmittel umsteigen. Die Topografie und unsere fünf Stadtteile schätze ich als Herausforderung und als Chance zugleich ein. Im Freizeitbereich nimmt das Fahrrad in unserer Stadt einen vorderen Platz bei den Aktivitäten ein.

**Nadja Gneupel, FDP:** [...] Vielleicht lässt sich als Teil von touristischer, auch sport-touristischer Vermarktung des Standorts Eppstein daran denken, die oben eher als Problem beschriebene Topografie in eine Chance umzumünzen. [...] Ein weiterer Schritt könnte sein, mehr Kinder für das Fahrradfahren zu begeistern. Hier gilt es, Kindern in Schulen und Kitas das Radfahren schmackhaft zu machen und hoffentlich die Anzahl der Elterntaxis zu reduzieren. [...]



Am 08.04. hatte der ADFC im Rahmen eines Sonder-ADFC-Treffs die Bürgermeisterkandidaten in die „Wunderbar Weite Welt“ eingeladen, insgesamt 13 Teilnehmer kamen zu dem Treffen, darunter die beiden Kandidaten. Es wurden engagiert die verschiedenen Themen in Hinblick auf den Radverkehr besprochen und die Kandidaten haben die Wünsche der Radler zur Kenntnis genommen. *Holger Küst*

Der ADFC Hofheim, Eppstein, Kriftel war zum 21. Mal beim Tag der Erde an den Weilbacher Kiesgruben präsent. Trotz unerfreulicher Wettervorhersage kam den gesamten Tag kein Regentropfen vom Himmel und am Nachmittag schien sogar ausgiebig die Sonne. *Holger Küst*



## Ergebnis der Bürgermeisterwahl in Hofheim

In Hofheim hat CDU-Kandidat Christian Vogt die Stichwahl gegen den SPD-Kandidaten Bernhard Köppler für sich entscheiden können. Wir wünschen dem zukünftigen Bürgermeister eine glückliche Hand und viel Erfolg bei den anstehenden Themen in Hofheim, insbesondere der Behandlung des Themenbereichs Verkehr. Erneut hat Hofheim im Fahrradklimatest sehr schlecht abgeschnitten (diesmal bei den Kommunen zwischen 20.000 und 50.000 Einwohnern auf dem letzten Platz). Im Rahmen des aktuell diskutierten neuen Baugebiets Hofheim II ist auch der Bereich Verkehr ein äußerst wichtiger Aspekt, hier kann der Radverkehr eine wesentliche Entlastung bringen. *Holger Küst*

## Radfahren in Eschborn

## Teil 5

## Die nächsten und erforderlichen Maßnahmen!

In den letzten Ausgaben von *Frankfurt aktuell* beleuchteten wir in der Reihe „Radfahren in Eschborn“ die radverkehrspolitische Situation vor Ort, die Installation von Radabstellanlagen, Rad- und Nahmobilität und interviewten eine Familie, die aufs Auto verzichtet. Zum Abschluss wollen wir aufzeigen, welche die nächsten und erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in Eschborn sind. Ein Problem: Die einstige Rad-AG, bestehend aus Vertretern des ADFC und der Stadtverwaltung, in welcher die Themen besprochen werden können, liegt brach! Auch warten wir seit Jahren auf den/die langversprochene/-n Mobilitätsbeauftragte/-n, der/die für die Umsetzung notwendig ist!



Diese Fotomontage zeigt, wie eng es am Ende eines Fahrrad-schutzstreifens werden kann, wenn die Schutzzone abrupt endet und der parallel fahrende Pkw-Fahrer den vorausfahrenden Radfahrer gefährlich schneidet

Helge Wagner (6)

Wenn man durch Eschborn und Niederhöchststadt radelt, kann man an verschiedenen Stellen Hinweisschilder für Radziele sehen. Überwiegend weisen die Schilder auf die Radstrecken zu den Nachbarorten hin, einige orientieren hin zu Zielen innerhalb des Ortes. Unter Mitwirkung des ADFC wurde vor vielen Jahren ein Konzept dazu entwickelt und sukzessive umgesetzt. Inzwischen legte der Main-Taunus-Kreis ein Radverkehrskonzept im Kreis vor, in welchem Ober-, Mittel- und Unterziele für die Planung der Radverkehrsanlagen definiert sind. Beide Projekte sind wichtige Schritte, um Menschen dazu zu bewegen, für die eigene Mobilität vor Ort und in der Region verstärkt aufs Rad umzusteigen und das Freizeitradeln allmählich ins Alltagsradeln umzuwandeln.

In Eschborn muss nun über eine Weiterentwicklung der Radroutenvernetzung nachgedacht werden. Die bestehende Situation bedarf einer Überarbeitung. Der schon erwähnte Masterplan „Eschborn Zukunft 2030+“ (siehe *Frankfurt aktuell* 5/2018) soll dazu beitragen, dass bei der

Siedlungsentwicklung (Wohnen, Verkehr, Gewerbe) dieses im Fokus bleibt. Zu einem schlüssigen Radverkehrsnetz sind einige bauliche Maßnahmen notwendig, um Mängel zu beseitigen und Lücken zu schließen.

## Was steht zur Umsetzung an?

- Im zweiten Teil dieser Artikelserie wiesen wir darauf hin, wie wichtig **Fahrradabstellanlagen** für eine Nahmobilität sind. Diese Anlagen sind im öffentlichen Raum auszuweiten und zu verbessern.
- Es ist erforderlich, Hinweisschilder bei größeren oder versteckt installierten **Fahrradparkstellen** (Abstellanlagen) in der Nähe des Zufahrtbereiches aufzustellen oder an die Radverkehrswegeschilder anzubringen. Manche Anlagen sind sehr versteckt aufgestellt oder schlecht zugänglich.



- Eine Prüfung und eventuelle Überholung der **Hinweisschilder für die Fahrradverkehrsanlagen** (Radwege und -routenschilder) ist durchzuführen. Einige Schilder sind schlecht erkennbar oder inzwischen witterungsbedingt verschmutzt.
- Zu prüfen ist, in welchen Straßen weitere **Radschutzstreifen (gestrichelte Linie)** bzw. **Radfahrstreifen (durchgezogene Linie)** anzubringen sind. Z. B. muss der Radschutzstreifen der Hauptstraße in Niederhöchststadt Höhe Hausnummer 223 (Richtung Eschborn) verbessert werden. Es ist zu vermeiden, dass Radverkehrsanlagen plötzlich im Nichts oder vor einem Gegenstand bzw. Hindernis enden.
- Die **Radwegeführung in der Elly-Beinhorn-Straße** ist irritierend und muss überarbeitet werden. Ebenso muss die gefährliche Querung des Kreuzungsbereichs Sossenheimer-/Elly-Beinhorn-/Frankfurter Straße entschärft werden. Gerade die Gewerbegebiete sind bislang nicht umfänglich erschlossen. Aufgrund



Häufig parken Autos auf dem Schutzstreifen in Niederhöchststadt. Was unternimmt eigentlich die Ordnungsbehörde dagegen?



So soll es sein – kräftiges Rot, ein dicker weißer Strich am Ende des Schutzstreifens und der gelb-schwarze Poller



Dringend ändern (Sossenheimer Straße): Bei Glatteis im Winter besteht Sturzgefahr übers Geländer hinaus



Elly-Beinhorn-Straße – ein Experimentierfeld irritierender Beschilderungen

der vielen Menschen, die hier arbeiten, sind entsprechende Maßnahmen für den Radverkehr zu ergreifen.

- Neben der Konkretisierung der Planungen für **Radschnellwege** entlang der RTW-Strecke, die mit den umliegenden Gemeinden und Kreisen auf praktikable Möglichkeiten zu erörtern sind, muss der **Bau eines Radweges** entlang der Landstraße von Niederhöhnstadt nach Steinbach vorangetrieben werden.
- Es muss geprüft werden, inwiefern **farbliche Markierungen** für Radwege in den Straßen Eschborns und Niederhöhnstadts aufgebracht werden können. Auf alle Fälle ist das für Kreuzungsbereiche vorzusehen.
- Ebenso ist zu überlegen, ob Teile des Dörnweges (ab Kreuzung Hofgarten oder Neugasse) in eine **Fahrradstraße** umgewidmet werden können. Die parallel verlaufende Brüder-Grimm-Straße wurde inzwischen zu einer verkehrsberuhigten Straße (Zeichen 325) erklärt. Gleichzeitig sollte in der Oberurseler Straße eine Halt- und Bring-Zone für die „Elterntaxi“ eingerichtet werden.
- Entlang der **Sossenheimer Straße** sind dringend Verbesserungen für den Radverkehr nötig. Die Strecke ist zu einem kombinierten Rad-/Fußweg auszubauen, bauliche Behinderungen sind zu entfernen. Zudem ist die Radstreckenführung ab der Höhe des Panorama-Hauses zum Kreisel zu überarbeiten (Abzweigung auf die Straße) und eventuell aufzuheben.
- Der Kreuzungsbereich im **Gewerbegebiet Süd Sossenheimer Straße** ist komplett zu überarbeiten: Die Aufstellplätze bei den Ampeln sind baulich für Radfahrer und Fußgänger sicherer zu gestalten und die Ampelphasen sind überprüfen.
- Eine **Bordsteinabsenkung zur Frankfurter Straße**, kommend von der Schleife der Unterführung an der S-Bahnstrecke (Ende der Hamburger Straße, Anfang Frankfurter Straße) ist vorzunehmen und ein Zuparken ist durch bauliche Maßnahmen zu verhindern.
- Alle **Holzbrücken über den Westerbach** müssen auf Verkehrssicherheit überprüft werden. Bei feuchter und frostiger Witterung, die sich auf das Material legt, herrscht hier eine hohe Sturzgefahr.

- Die Ordnungsbehörden und ein städtischer Mobilitätsbeauftragter sollten in Eschborn eine **Kampagne zum Abstandhalten beim Überholen von Radfahrern und zur Sicherheit im Straßenverkehr** starten. Immer wieder ist zu sehen, dass Autofahrer den vorgeschriebenen Abstand nicht einhalten (StVO Paragraph 5). Dazu: Aufstellen von Hinweisschildern zum **Abstandhalten beim Vorbeifahren** eines Autos an einem Radfahrer (wie in Spanien).
- Alle **Drängelgeländer** müssen auf Tauglichkeit zum Passieren für Radfahrer überprüft werden. Viele sind schlichtweg Hindernisse für Radfahrer mit Gepäck oder Anhänger und für Lastenräder, andere sind einfach unnützlich installiert (siehe Skulpturenpark).
- Die Ordnungsbehörde muss **zugeparkte Radverkehrsanlagen (Radwege) oder auch Fußgängerüberwege** zur Anzeige bringen und Fahrzeuge entfernen lassen. Noch immer scheint es ein sogenanntes Kavaliersdelikt zu sein, Zebrastrifen zuzuparken. Auch müssen die Ordnungshüter hier schneller handeln.
- In Zukunft sollten an **Baustellen** Umleitungen für den Radverkehr eingeplant werden.

Welche Maßnahme zu priorisieren ist, sollte in der Rad-AG abgestimmt werden. Auch sind „Folgerscheinungen“ von Maßnahmen für den Radverkehr zu bedenken, soll heißen: Wenn irgendwo was verbessert oder neu gestaltet wird, entstehen dadurch eventuell Nachteile an der Peripherie des Projekts. Wenn Einbahnstraßen nach Einschätzung der Polizei und des Ordnungsamts für den Radverkehr frei gegeben werden, dann braucht es zusätzliche Maßnahmen (Markierungen, Banner, Handzettel) bis sich der Anliegerverkehr umgewöhnt hat (Beispiel Jahnstraße). Ebenso dürfen Radstreifen nicht einfach im Nichts enden, womit ein hohes Risiko beim Einordnen des Radfahrers in den Fließverkehr besteht (siehe Todesfall eines Radfahrers in Frankfurt im Anfang August 2018). Auch darf sich die Kommune nicht einer sinnvollen Planung und Gestaltung eines Radwegenetzes dadurch entziehen, dass unsichere



### Jens Neuenhahn Veranstaltungstechniker

Als Selbstständiger im Bereich der Veranstaltungstechnik bin ich viel unterwegs. Mein Motto ist: „Wer mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren will, findet einen (seinen) Weg“. Dies mache ich mir zu eigen und radle mit meiner kompletten Arbeitsausrüstung los, z. B. für Höhenarbeiten (Erstellung von Hängepunkten für Traversen usw.) auf der Messe Frankfurt. Ich transportiere teilweise über 20 kg auf einem Anhänger zur Arbeitsstätte. Für Erledigungen zu Hause (Eschborn) nehme ich das Rad, und wenn es mal regnet, ziehe ich die passenden Klamotten an.

Stellen mit unlogischer Beschilderung ausgestattet werden, um sich einer Haftungsverantwortung zu entziehen („Auf eigene Gefahr“).

Neben den Entscheidern vor Ort, den Kommunalpolitikern, müssen sich auch die Planer, Bauräger und Behörden einer nachhaltigen Verkehrspolitik stellen. Es ist oftmals unerklärlich und unvermittelt, wenn z. B. ein barrierefreier Bau für alle Nutzer mit regelmäßig beschädigten Aufzügen ausgestattet (abzusehendes wochenlanges „Außer Betrieb“), statt mit wartungsarmen Rampen bebaut wird. Deswegen sind Aufzüge von den Planern nur sekundär zu berücksichtigen oder als Ergänzung zu sehen.

#### Radfahrerfreundliche Stadt gestalten

Es bleibt zu hoffen, mit dieser Artikelserie Themen und Punkte angestoßen zu haben, an deren Diskussion wir gerne teilnehmen. Unser Ziel ist, für die Zukunft eine radfahrerfreundliche Stadt zu gestalten und weiterzuentwickeln. Nicht allein das Fahrrad steht im Zentrum der Überlegungen, wenngleich noch viele technisch qualifizierte Radverkehrsanlagen zu errichten sind. Der radfahrende Mensch steht im Mittelpunkt der Ideen und Planungen, um damit eine mobile und umweltfreundliche Kommune zu entwickeln, die Lebensqualität zu fördern und um mit einer integrierten Nahmobilität den Kfz-Verkehr zu reduzieren.

Helge Wagner

## Was sind Radwege?

Ein **Radweg** ist im Allgemeinen eine baulich und durch Markierung vom übrigen Straßenverkehr getrennte Strecke für Radfahrende. Korrekterweise wird heute von einer **Radverkehrsanlage** gesprochen. Diese ist vorrangig oder ausschließlich für die Benutzung mit dem Fahrrad vorgesehen: Sie ist baulich (Radweg) oder durch Markierungen gegen benachbarte Verkehrsflächen abgegrenzt (Radfahr- und Schutzstreifen) oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen eingerichtet werden (z. B. eine Fahrradstraße). Im engeren Sinne bezieht sich das Wort auf Anlagen für den fließenden Radverkehr, wie beispielsweise Radwege mit oder ohne Benutzungspflicht, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, aufgeweitete Radaufstellstreifen. Benutzungspflichtige Radwege sind durch die Verkehrsschilder mit den Nummern 237, 240 oder 241 gekennzeichnet.



237



240



241



Düsseldorf-Medienhafen mit Fernsehturm, dem gläsernen Stadttor und den Gehry-Bauten

## Nur die Altstadt ist autofrei

### Radfahren in Düsseldorf und Frankfurt am Main – ein Vergleich

Im April 2018 bin ich aus beruflichen Gründen von Frankfurt nach Düsseldorf umgezogen. Weder dort noch hier hatte/habe ich ein Auto. Die allermeisten Wege lege ich – wie sicherlich viele Leser – mit dem Fahrrad zurück. Obwohl beide Städte in vielen Aspekten vergleichbar sind, nehme ich als Radfahrer doch deutliche Unterschiede wahr. Im Folgenden möchte ich Gemeinsamkeiten, Unterschiede, subjektive Eindrücke und objektive Fakten darstellen.

Frankfurt am Main (750.000 Einwohner) ist geringfügig größer als Düsseldorf (640.000 Einwohner). Auf 1.000 Einwohner kommen jeweils mehr als 400 Autos. Beide Städte sind Pendlerstädte mit einem deutlichen Überschuss an Einpendlern.

Im ADFC-Fahrradklimatest 2016 haben sie dennoch recht unterschiedlich abgeschnitten. Frankfurt am Main überdurchschnittlich gut mit der Note 3,8 (Rang 12) und Düsseldorf unterdurchschnittlich schlecht mit der Note 4,2 (Rang 28) von 39 Großstädten. In beiden Städten wird besonders häufig moniert, dass Falschparken auf Radstreifen und Radwegen zu wenig kontrolliert und geahndet wird. In Frankfurt stehen noch die häufigen Fahrraddiebstahle heraus. Die schlechte Verkehrsführung an den

Düsseldorfer Baustellen wird als weiterer Kritikpunkt hervorgehoben.

Das entspricht auch meiner subjektiven Wahrnehmung. Ich habe zwar das Privileg, dass mein täglicher Arbeitsweg am Rhein entlang, über die Oberkasseler Brücke, durch den Hofgarten und dann quer über die Kö führt, sobald ich jedoch die großen Nord-/Südachsen nutze oder die Gegend um den Hauptbahnhof erreiche, fühle ich mich als Radfahrer benachteiligt und an den Straßenrand gedrängt. In Frankfurt am Main gibt es eine Vielzahl von Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen. In Düsseldorf fehlen diese häufig oder sind zu schmal. Dazu kommen in vielen Stadtteilen die Straßenbahnschienen, die für Radfahrer eine große Unfallgefahr darstellen. Ich spreche da aus eigener leid-

Achim Isenberg war viele Jahre im ADFC Frankfurt am Main aktiv, u. a. als Schatzmeister des Vereins. Vor einiger Zeit ist Achim aus beruflichen Gründen nach Düsseldorf verzogen. Erste Rad-Erfahrungen in der Stadt am Rhein bewogen ihn dazu, in „Rad am Rhein“, der Düsseldorfer ADFC-Publikation, einen vorsichtigen Vergleich mit der alten Heimat am Main zu wagen. In Düsseldorf wurde der Text mit Bildern aus Frankfurt illustriert. In „Frankfurt aktuell“ zeigen wir Aufnahmen aus der Nordrhein-Westfälischen Landeshauptstadt.

voller Erfahrung. Hinsichtlich der Baustellen habe ich den Eindruck, dass die sichtbehindernde und großflächige Eigenwerbung der Bauträger an den Absperrzäunen eine größere Bedeutung als die Verkehrssicherheit genießt.

Lässt sich diese Beobachtung statistisch belegen? Ja und Nein. Die Stadt Düsseldorf will laut Haushaltsplan 2019 2,1 Mio. Euro für Radwege ausgeben. Umgerechnet sind dies 3,28 Euro pro Einwohner und Jahr (Quelle: RP). Die Stadt Frankfurt steht mit 4,30 Euro besser da (Quelle: Kurzstudie Greenpeace). Die Unfallstatistik lässt dagegen das Radfahren in Düsseldorf sicherer erscheinen: 806 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung, d. h. das Risiko, einen Radunfall zu erleiden, liegt bei 1 zu 794. Zum Vergleich dazu Frankfurt: 1 zu 702. Die Chancen für den Höchstgewinn im Lotto liegen bei 1 zu 140.000.000. In beiden Städten waren im Jahr 2017 zwei getötete Radfahrer zu verzeichnen. Sind dies die entscheidenden Unterschiede? Ich denke eher nicht.

Wenn ich die tägliche Berichterstattung in der Rheinischen Post verfolge, habe ich eher den Eindruck, dass die Radfahrer und ihre Belange noch nicht ausreichend in den Köpfen der Verantwortlichen angekommen sind. In Frankfurt werden an allen wichtigen Knotenpunkten formschöne Bügel oder sogar überdachte Fahrradabstellanlagen aufgestellt. In Düsseldorf löst jeder wegfallende Autostellplatz eine breite öffentliche Diskussion aus.

Überhaupt scheint das Thema „ruhender Verkehr“ – also Parken – in Düsseldorf besonders brisant zu sein. Eine Freundin sagte mir ernsthaft, dass sie abends nicht zu spät nach Hause kommen dürfe, da sie sonst im Zooviertel keinen Parkplatz mehr bekäme. Dabei habe ich den Eindruck, dass Parken in der Stadt generell überall möglich ist und auch toleriert wird. Also unabhängig von der Beschilderung oder der Straßenbreite. Gerne wird auch in zweiter Reihe geparkt. Letzteres gilt insbesondere für Lieferdienste. Man setzt sich Beschimpfungen aus, wenn man darauf hinweist. In der Folge werde ich als Radfahrer gefährdet, der Bus kommt nicht mehr durch und selbst geländegängige SUVs müssen passen. Vor meiner eigenen



Auf den Wegen am Niederrhein nördlich von Düsseldorf macht Radfahren Spaß

Haustür in der Kanalstraße und Alt-Nieder-kassel beobachte ich dieses Chaos täglich. Dabei sind wenige Meter weiter auf dem Kaiser-Friedrich-Ring noch viele Parkplätze verfügbar. Die Anlieger in meiner Straße verteidigen ihre Grundstücke inzwischen mit Pollern und großen Blumenkästen.

Ich mag zu kritisch sein, da ich in Frankfurt am Main in einem reinen Wohngebiet mit vielen Tiefgaragenplätzen gelebt habe. Aber selbst in anderen Stadtteilen Frankfurts war die Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs wichtiger als der ruhende Verkehr.

#### Ich habe daher folgende Fragen:

- Warum glauben die Menschen in dieser Stadt, dass kostenloses Parken vor der Haustür ein Menschenrecht ist?
- Warum hat im Verkehrsamt niemand den Mut, in schmalen Straßen mehr einseitige Parkverbote einzurichten?

Bereits im Jahr 2009 wurde die Hauptwache, ein großer Platz und mittlerweile Teilbereich der

Frankfurter Fußgängerzone, für den Autoverkehr gesperrt. Die Befürchtungen des Einzelhandelsverbandes hinsichtlich des deshalb drohenden Weltuntergangs sind nicht eingetreten. Der Platz wird für Feste aller Art intensiv genutzt. Mit anderen Worten: Experiment gelungen. Warum probiert Düsseldorf dies nicht einmal auf der Kö oder zumindest auf einer Straßenseite aus? Die erhöhte Aufenthaltsqualität bei den diversen Veranstaltungen – und den damit verbundenen Sperrungen – auf der Kö sprechen doch eindeutig dafür. Auch die Entscheidung vor 25 Jahren den – nunmehr gefeierten – Rheinfurttunnel zu bauen war teuer und hat sicherlich politischen Mut erfordert. Eine Sperrung der Kö kostet dagegen erst mal nichts und ist zudem jederzeit reversibel. Hierzu ein Gedankenexperiment: Wenn man die von der Wirtschaft vorgetragene Argumentation auf die glücklicherweise autofreie Altstadt überträgt, müsste die Forderung laut werden, den Autoverkehr dort wieder zuzulassen. Dann könnten nämlich die Kunden direkt zu den Geschäften fahren, ihre Autos dabei dem Publikum vorfüh-

ren und auch vor dem Uerigen parken. Platz für Menschen gäbe es dann aber nicht mehr.

Spaß macht hingegen das Radfahren außerhalb des Stadtgebiets von Düsseldorf. Die Wege auf dem Rheindeich von Nieder-kassel zum Schiffsanleger Kaiserwerth und rechtsrheinisch zurück in die Innenstadt via Stockum und Golzheim sind gut ausgebaut und auch landschaftlich reizvoll. Auch die Strecke nach Neuss gefällt mir sehr gut. In der Stadt gibt es entlang der Düssel traumhaft idyllische Wegabschnitte. In Frankfurt fährt man am Main und seinem kleinen Nebenfluss, der Nidda, dagegen abends und an Wochenenden häufig Slalom, da zu wenig Platz für Fußgänger und Radfahrer ist.

Ich befürchte, dass mein Beitrag insgesamt politischer geworden ist, als er anfangs gedacht war. Aber dazu möchte ich aufrufen: Düsseldorf ist eine schöne Stadt! Mehr Flächen für Fußgänger und Radfahrer würde sie noch deutlich lebenswerter machen. *Achim Isenberg*



Vorsicht vor Straßenbahnschienen – hier in Düsseldorf-Derendorf, Nordstraße –, wohin als Radfahrer?



Baustellenabsperzung des Radwegs auf der Oberkasseler Brücke. Allerdings beginnt die Baustelle erst am gegenüberliegenden Ufer.



Anwohner in Düsseldorf-Nieder-kassel verteidigen ihre Hofeinfahrt mit Steinen gegen parkende Pkw

Achim Isenberg (5)

## Leser MEINUNGEN

### Frankfurt aktuell 2/19, Radentscheid

In den und Euren Medien ist das Thema Radentscheid ganz groß angelegt. Was aber überhaupt nicht zur Sprache kommt neben den Forderungen nach mehr Platz und Sichtbarkeit für uns Radler, ist der Atemschutz der Radfahrer.

Im letzten Sommer bin ich fast täglich mit dem Rad zur Arbeit gefahren. Ich habe dabei mehr Abgase abbekommen als mir lieb war. Gerade durch die Debatte um die Dieselabgase sensibilisiert, bin ich doch besonders oft gerade hinter Diesel-Autos hergefahren. Ich habe einen feinen Geruchssinn und was man als Radfahrer so im Laufe eines Tages an Abgasen und bestimmt auch Giftstoffen aufnimmt, ist bestimmt nicht ohne. Darüber wird überhaupt nicht gesprochen!

Es werden immer nur mehr Platz und mehr Radstreifen für Radfahrer gefordert. Was nützt es mir denn, wenn ich breitere und rot eingefärbte Radstreifen zur Verfügung habe, aber permanent neben und zwischen den PKW herfahre.

Ich würde mich daher sehr freuen, wenn Ihr dieses Thema mal aufgreifen könntet. Ob es bereits Atemschutzsysteme für Radler gibt, ist mir leider nicht bekannt.

Von daher würde ich mich über Informationen dazu sehr freuen.

Jutta Heller

Liebe Jutta Heller,

*es ist nicht ganz richtig, dass das Thema „Atemschutz für Radfahrer“ keine Rolle spielt. Im Gegenteil – die Diesel- und Feinstaubdebatte wird seit einigen Jahren nahezu täglich in den Medien geführt. Dass wir als lokale, ehrenamtlich tätige ADFC-Gruppierung hierzu noch einen wesentlichen weiteren Beitrag leisten können, halte ich persönlich für unwahrscheinlich. Darüber hinaus führt unser (und des Radentscheids) Einsatz für mehr Platz für den Radverkehr zwangsläufig dazu, die Vorherrschaft des Autos etwas zurückzudrängen. Und weniger Autos bedeuten ja auch weniger Abgase und deshalb weniger Giftstoffe in unserer Atemluft. Einer der Gründe für den Radentscheid ist dessen Website zu entnehmen: „Gesundheitsbeeinträchtigung der Bürger\*innen • Luftverschmutzung (hohe Stickoxid- und Feinstaubbelastung)“.*

*Über die Gefahren des Radfahrens im Stadtverkehr gibt es viele Studien. In den meisten wird darauf hingewiesen, dass Radfahrer zwar mehr Abgase einatmen müssen als Autofahrer, ihre Lebenserwartung aber trotzdem höher ist*

*als die der nicht Rad fahrenden. Regelmäßige Bewegung stärkt nachweislich unser Herz-Kreislaufsystem, so dass wir als Radfahrer in der Regel gesünder leben als Autofahrer, die sich weniger bewegen. Ungesund ist das Radeln in den Abgasen aber trotzdem. Deshalb, siehe oben, müssen wir uns weiter für eine Förderung des Radverkehrs, auch und gerade zu Lasten des Autoverkehrs, einsetzen.*

*Atemschutzsysteme für Radfahrer gibt es, Informationen dazu sollten im Internet zu finden sein.*

*Letztendlich spricht alles für das Fahrrad, trotz der vielen Hindernisse, die ihm bisher in den Weg gelegt wurden. Arbeiten wir weiter daran, diese Hindernisse zu beseitigen.*

Peter Sauer,

ADFC Frankfurt am Main

### Frankfurt aktuell 2/19, Frankfurt greift in den Farbtopf

Ich muss sagen, ich bin nur eingeschränkt der Meinung, dass Fahrradwege mit roter Farbe gekennzeichnet werden sollen.

Gegen rot durchgefärbten Teer habe ich nichts, aber rote Farbe... das geht nur, wenn diese auch bei Nässe gefahrlos befahrbar ist!

Markierungen, egal ob weiße

oder rote, haben sich bisher bei Nässe in eine Rutschbahn verwandelt. Zebrastreifen oder auch nur einfache weiße Striche lassen einen bei Regen wegrutschen.

Stefan Klatt

Lieber Stefan Glatt,

auf Seite 12 der vorliegenden Ausgabe schreibt Bertram Giebler unter der Abbildung des roten Radstreifens: „Das hier verwendete Farbmateriale hat guten Grip auch bei schlechtem Wetter.“ Probieren wir es aus. Peter Sauer

## Klein ANZEIGE



### Kinderrad zu verkaufen

Gut erhaltenes Mädchenfahrrad 20", Dreigangschaltung, VB 180,00 €

Frankfurt-Bockenheim  
Tel. 069/77 37 86

## Impressum

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

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

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

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

**Anzeigen:** [werbung@adfc-frankfurt.de](mailto:werbung@adfc-frankfurt.de)  
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

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

**Redaktionsschluss** für die Juli/August-Ausgabe: 20. Juni 2019

## Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

**Fahrrad Böttgen GmbH**  
Große Spillingsgasse 8-14,  
(Anzeige Seite 21)  
[www.fahrrad-boettgen.de](http://www.fahrrad-boettgen.de)

**Fahrradhaus XXL**  
Hugo-Junkers-Straße 3  
[www.fahrrad-xxl.de](http://www.fahrrad-xxl.de)

**Zweirad Ganzert GmbH**  
Mainzer Landstraße 234,  
Galluswarte (Anzeige Seite 6)  
[www.zweirad-ganzert.de](http://www.zweirad-ganzert.de)

**Internationaler Bund/Bike Point**  
Autogenstraße 18  
[www.internationaler-bund.de](http://www.internationaler-bund.de)

**Radsporthaus Kriegelstein**  
Leverkuser Straße 31  
(Am Bahnhof FFM-Höchst)  
(Anzeige Seite 32)  
[www.radsporthaus-kriegelstein.de](http://www.radsporthaus-kriegelstein.de)

**Main Velo**  
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 15)  
[www.mainvelo.de](http://www.mainvelo.de)

**Montimare**  
Hanauer Landstraße 11-13  
[www.montimare.de](http://www.montimare.de)

**Per Pedale**  
Adalbertstraße 5  
(Anzeige Seite 23)  
[www.perpedale.de](http://www.perpedale.de)

**Radschlag**  
Hallgartenstraße 56  
[www.radschlag.de](http://www.radschlag.de)

**Stadtmobil Rhein-Main GmbH**  
Am Hauptbahnhof 10  
[www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc](http://www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc)

**terranoVA Zimmermann Touristik KG**  
Martin-May-Straße 7  
[pfaltzer@terranoVA-touristik.de](mailto:pfaltzer@terranoVA-touristik.de)

**Fahrradhaus Wagner**  
Woogstraße 21  
(Anzeige Seite 21)  
[www.fahrradwagner.de](http://www.fahrradwagner.de)



Es ist euch bestimmt auch schon aufgefallen: Obst auf Radstrecken zeigt sich häufig als Banane. Meist liegt sie mitten auf dem Weg und präsentiert sich dort in verschiedenen Verfallszuständen. Eher selten noch knallgelb wie im Rodgau, häufiger vermodernd wie auf der Honsellbrücke am Osthafen oder platt in den Asphalt gewalzt wie am Sandplacken. Irgendwann zerfällt sie dann doch rückstandsfrei wie im Nordend und hinterlässt, anders als Getränkedosen oder Zigarettenschachteln, fast keine Spuren in der Umwelt. Wenn nur das Etikett nicht wäre ... (ps)

**90 Jahre**  
KRIEGELSTEIN



**FAHRRÄDER ALLER ART**  
**MEISTERBETRIEB**  
**REPARATUREN · ERSATZTEILE**



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

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



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



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

