

FRANKFURT

aktuell

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



Radfahren geht immer!

Selbstverständlich mit Abstand

Fahrt Rad und
beißt
gesund!

Nimm's Rad, wenn du es eilig hast!



Trotz holprigem Radweg entlang der Bockenheimer, trotz Berücksichtigung aller Ampelanlagen an der Strecke, trotz Einhaltung aller Verkehrsvorschriften (jedoch ohne Virenschutz-Maske) bin ich nach knapp **8 Minuten** am Goetheplatz

Peter Sauer



7 Karten zu den 7 Episodenräume im Herzen des Schwäbischen Donautals.



RADELN IM
GRÜNEN PALAIS
DER FLÜSSE

KOSTENLOS
7-TEILIGES-KARTENSET
ZUM PREMIUMRADWEG
BESTELLEN

www.donautaeler.com

Regionalmarketing
Günzburg GbR „DonauTäler“
Tel. 08221 2074949
info@donautaeler.com

Editorial

Auch uns hat der „Shut down“ erwischt. Keine geführten Radtouren, keine RadReiseMesse, kein Radler-Fest. Auch die Mehrtagesreisen finden nicht statt. Das tut weh und das reißt Löcher in die Vereinskasse. Die Aktiven arbeiten zum Glück ehrenamtlich, so dass wir nicht noch durch Lohnkosten belastet sind. Aber die Einnahmen, die wir bei einer RadReiseMesse oder bei Codier-Terminen in Firmen erhalten, brauchen wir. Die Miete für unsere Geschäftsstelle muss weiterhin bezahlt werden, die Druckkosten für Frankfurt aktuell ebenfalls, auch Banner oder Plakate für kommende Aktionen sind nicht umsonst zu haben. Deshalb sei an dieser Stelle noch einmal ganz dezent darauf aufmerksam gemacht, dass sich der ADFC Frankfurt am Main e.V. über große, aber auch über kleine Spenden freuen würde.

Wir haben lange überlegt, ob wir nicht auf diese Ausgabe von Frankfurt aktuell verzichten sollten. Das Heft werde sowieso kaum voll werden, unkten einige, da in Corona-Zeiten wenig Berichtenswertes geschähe. Wir haben uns dann doch für das Heft entschieden, um in einer gegebenenfalls etwas dünnen „Notausgabe“ zeigen zu können, dass unser Engagement für den Radverkehr trotz Virus-Krise ungebrochen weitergeht. Doch alle Sorgen waren unberechtigt, das Heft ist wieder dick wie eh und je und man sieht ihm an keiner Stelle an, dass ein „Shut down“ eine Rolle gespielt haben könnte. Berichtenswertes gibt es genug, denn nicht nur wir arbeiten weiter, auch auf den Straßen Frankfurts wird gewerkelt, wurden Radstreifen rot angelegt, werden Abstellbügel montiert oder ganze Abstellanlagen aufgestellt. Darüber berichten wir

auf den folgenden Seiten, und es freut uns, dass trotz Corona so viel passiert. Es geht also weiter, hoffentlich dann auch mit dem Radler-Fest. Einen Ersatztermin im September haben wir bereits gefunden.

Neulich wurde ein Vertreter des ADAC, des Automobilclubs, in einer Nachrichtensendung zu den Neuerungen in der Straßenverkehrsordnung befragt. Der Mann im Hemd mit dem gelben Autoclub-Logo hob, neben anderem, die Verbesserungen für den Radverkehr hervor. Am Ende des kurzen Filmchens dann schwang sich der ADAC-Sprecher auf sein Fahrrad und verließ den Interviewplatz auf dem Sattel. Ein Auto war weit und breit nicht zu sehen. Ist das vielleicht schon ein Vorbote für die bevorstehende Verkehrswende?

Bleibt gesund, haltet Abstand und – fährt Rad!

Peter für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e.V.

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

Öffnungszeiten Geschäftsstelle:
Wegen Corona: Bis 30.06.2020 geschlossen.

Vorstand

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

Kontoverbindung

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

Arbeitsgruppen / Themen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anzeigen/Werbung in Medien:
werbung@adfc-frankfurt.de

Radreisen: Elke Bauer
radreisen@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen

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

Beauftragte

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

Kontakte

Elke Bauer e.bauer@web.de
Claudia Nora Fischer
claudia.fischer@adfc-frankfurt.de
Ernesto Fromme
ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de
Bertram Giebler ☎ 069/59 11 97
bertram.giebler@adfc-frankfurt.de
Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
Jörg Hofmann ☎ 069/53 12 79
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de
Sigrid Hubert ☎ 069/15 62 51 35
sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de
Rainer Hübner
rainer.huebner@adfc-frankfurt.de
Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de
Franz Klein ☎ 069/53 05 36 50
franz.klein@adfc-frankfurt.de
Klaus Konrad ☎ 069/30 61 55
klaus.konrad@adfc-frankfurt.de
Helmut Lingat ☎ 069/37 00 23 02
helmut.lingat@adfc-frankfurt.de
Erich Lücker ☎ 069/21 00 65 24
erich.luecker@adfc-frankfurt.de

Simone Markl
simone.markl@adfc-frankfurt.de
Lars Nattermann
lars.nattermann@adfc-frankfurt.de
Dr. Susanne Neumann
☎ 0177/78 52 570
susanne.neumann@adfc-frankfurt.de
Stephan Nickel
☎ 0151/46 72 19 36
stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Wehrhart Otto ☎ 069/95 05 61 29
wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de
Ralf Paul ☎ 069/49 40 92 8
Wolfgang Preisig
☎ 061 92/9 51 7 617
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
Denis Reith
denis.reith@adfc-frankfurt.de
Peter Sauer ☎ 069/46 59 06
peter.sauer@adfc-frankfurt.de
Klaus Schmidt-Montfort
☎ 069/51 30 52
klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de
Svea Birte Schuch
☎ 069/58 90 190
birte.schuch@adfc-frankfurt.de
Alexander Schulz
☎ 0176 496 85 859
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de
Karin Soldan ksoldan@gmx.de
Anne Wehr ☎ 069/59 11 97
anne.wehr@adfc-frankfurt.de
Dieter Werner ☎ 069/95 90 88 98
dieter.werner@adfc-frankfurt.de
Margret Wiener
margret.wiener@live.de
Eckehard Wolf ☎ 069/95 78 00 92
eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de



In den fünf Jahren zwischen 2013 und 2018 stieg der Anteil der Wege, die die Frankfurter*innen per Rad zurücklegen, um fast 60 Prozent – und da ist noch viel mehr möglich!

Peter Sauer

Immer mehr fahren Rad – besonders

Beeindruckende Zahlen der TU Dresden von 2018

Alle fünf Jahre wird seit Jahrzehnten von der TU Dresden die Studie „Mobilität in Städten“ nach dem „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ erstellt, kurz „SRV-Zahlen“ genannt; zahlreiche Städte beteiligen sich daran, es werden per repräsentativer Telefon-Umfrage Daten erhoben zum Mobilitätsverhalten der Bürger der beteiligten Kommunen.

Die Auswertung dauert immer eine Weile, deshalb konnten die Resultate von 2018 erst jetzt publiziert werden. Unter anderem geht es auch um die Mobilität per Fahrrad. Die Frage, die seit langem die Verkehrsexperten interessiert: wie verteilt sich die Mobilität der Bürger auf die vier Grundformen der Mobilität:

- zu Fuß gehen
- Fahrrad fahren
- mit Auto oder Motorrad fahren
- öffentliche Verkehrsmittel nutzen

Besonders interessant ist nicht nur die Momentaufnahme in der

einzelnen Stadt, sondern auch und vor allem:

- Wie entwickeln sich die jeweiligen Anteile im Laufe der Jahre?
- Wie stehen die Städte im Vergleich zueinander da?

Das Ergebnis ist der „Modal Split“. Es gibt für den Radverkehr drei interessante Tableaus:

1. Verkehrsmittelwahl Einwohner gesamt

Auf Frankfurt bezogen heißt das: wie viele Wege legen die Einwohner Frankfurts (und nur diese!) in welcher der vier Mobilitätsvarianten zurück – unabhängig von der Wegelänge und dem Wegeziel. Diese Aufstellung ist die anerkannte Basis-Vergleichsdarstellung unter Verkehrsexperten. In Frankfurt erreicht der Radverkehr 2018 hier einen Wert von 19,8% – es wird also jeder fünfte Weg aller Frankfurter*innen mit dem Fahrrad zurückgelegt. Ausdrücklich nicht dabei sind die Einpendlerverkehre von überallher – wen soll man dazu

auch befragen? Die Bahn-Einpendlermassen am Hauptbahnhof oder die Blechlawine der Auto-Einpendler an der Theodor-Heuss-Allee tauchen hier also nicht auf. Insofern bildet die Prozentzahl von 19,8% nicht die physische Realität auf den Straßen ab. Erfasst sind aber Auspendlerverkehre von Frankfurterinnen und Frankfurtern, denn die wurden gefragt, und um deren Verhalten geht es in der Kommunalpolitik.

2. Verkehrsmittelwahl Einwohner Binnenverkehr

Diese Erhebung beinhaltet das gleiche wie oben, aber ohne die Auspendler-Bewegungen. Der Radverkehr erzielt hier in der Regel sogar einen höheren Wert (in Frankfurt z. B. 22,7%), denn Pendler-Mobilität von Frankfurter*innen etwa nach Wiesbaden oder Darmstadt wird eher nicht mit dem Fahrrad vollzogen. Andererseits ist bei 1. die Aussagekraft höher – warum soll Auspendeln willkürlich ausge-

klammert werden, wichtig ist das Verhalten der Einwohner*innen der Stadt.

3. Verkehrsleistung Einwohner gesamt

Hier wird zusätzlich zu der Auswahl unter den vier Grund-Mobilitätsformen auch die Wegelänge erfasst und damit die Streckenleistung verglichen. Das Fahrrad als typisches Verkehrsmittel für kürzere oder mittlere Wege hat hier einen geringeren Anteil, in Frankfurt liegt er bei 11,0%. Der Modal-Split-Vergleich Verkehrsleistung ist ebenfalls sehr aussagekräftig, spielt aber weniger für innerkommunale Verkehrsziele eine Rolle, sondern mehr für den überregionalen Verkehr im Vergleich PKW-Bahn-Flugzeug oder LKW-Bahn-Binnenschiff.

In Frankfurt wächst der Radverkehrsanteil am stärksten!

Vergleichsvariante 1 liegt also auch der Darstellung zugrunde, in der

Stadt	RV* 2018 %	RV 2013 %	Dynamik %	MIV* 2018 %	MIV 2013 %	ÖV* 2018 %	ÖV 2013 %	Fuß 2018 %	Fuß 2013 %
Metropolen									
Berlin	17,5	12,5	+ 40	25,9	29,6	26,9	26,9	29,5	31,0
Frankfurt a.M.	19,8	12,5	+ 58	33,1	35,3	21,3	22,5	25,9	29,8
Düsseldorf	16,3	12,4	+ 33	35,7	40,5	21,0	18,7	26,9	28,5
Leipzig	18,7	15,2	+ 23	36,5	38,3	17,5	17,1	27,3	29,3
Bremen	25,0	23,4	+ 7	35,6	36,1	14,7	16,0	24,8	24,5
Dresden	18,4	11,7	+ 57	36,0	39,3	19,5	22,0	26,0	27,0
Top-Städte									
Karlsruhe	30,7			33,0		11,8		24,5	
Heidelberg	28,5			29,3		13,1		29,0	
Potsdam	22,8	14,4	+ 58	32,1	35,3	21,3	21,2	23,8	29,0
Darmstadt	22,0			34,7		17,9		25,4	
Kiel	21,9	17,3	+ 26	38,3	43,2	10,1	9,8	29,5	29,7
Flop-Städte									
Bochum	6,7	5,1		53,7	55,6	15,1	15,7	24,4	23,6
Wiesbaden	6,5			48,5		17,1		27,9	
Chemnitz	6,7	4,1		51,6	56,1	11,0	12,1	30,7	27,7

* RV = Radverkehr MIV = motorisierter Individualverkehr ÖV = öffentlicher Verkehr

in Frankfurt!

weiter unten die beteiligten Städte verglichen werden. Und da dürfen wir als Radfahrer*innenlobby sagen: alle Achtung, Frankfurt! Eine Steigerung in fünf Jahren von zwölfteufel auf zwanzig Prozent, also eine Dynamik von fast 60 Prozent nach oben – das erreicht keine der anderen Kommunen, die sich an der Erhebung beteiligt haben! Und das bei insgesamt stark wachsender Bevölkerungs- zahl im Vergleichszeitraum.

Auch im Verkehrsdezernat ist man erfreut über die Vorwärtsentwicklung Frankfurts in Sachen Radverkehr: „Die SRV-Zahlen zum Radverkehrsanteil decken sich mit unserem subjektiven Eindruck im Stadtbild. Es ist voller geworden auf den Radwegen, an den Aufstellflächen vor den Ampeln und manche Mittelinsel ist zur rush hour völlig überfüllt“, sagt Stefan Lüdecke (Stabstelle Radverkehr und Referent von Verkehrsdezernent Klaus Oesterling). Da die Erhebung aus dem Jahr 2018 stammt, ist davon auszugehen,

dass wir wahrscheinlich bereits jetzt deutlich höhere Radverkehrsanteile haben, so Lüdecke. „Die wissenschaftliche Auswertung bestätigt unsere Vorgehensweise, Verkehrsflächen umzuverteilen und dem Rad- und Fußverkehr mehr Raum in der Stadt zu geben, ob am Mainkai, an der Konrad-Adenauer/Kurt-Schumacher-Straße oder anderswo in der Stadt.“

Mit „was wäre wenn“-Hypothesen soll man immer vorsichtig sein, aber die Behauptung sei hier gewagt: hätten sich nicht so viele Frankfurter*innen in den letzten Jahren neu fürs Fahrrad entschieden, würde die Stadt komplett im Autoverkehr ersticken – krasser als sowieso schon. Der Platz wird nun mal nicht mehr in der Stadt, und je mehr Menschen das nach Schusters Rappen platzsparendste Verkehrsmittel nutzen, desto besser! Es ist also ein lohnendes Ziel, den Radverkehrsanteil kontinuierlich zu erhöhen – je höher dieser ist, desto besser lebt es sich in der Stadt. Das heißt aber auch: der

Verkehrsraum muss zugunsten des Fahrrads umverteilt werden.

Die Bürger wollen aufs Rad – und die nötigen Radwege dazu!

Frankfurt ist eigentlich ideal zum Rad fahren – kompakt in den Entfernungen, für 90 Prozent der Einwohner flache Topografie, das warme Wetter Südwestdeutschlands. Das begreifen immer mehr Menschen hier, insbesondere aus der in Frankfurt ziemlich stark vertretenen Kategorie jung-fit-dynamisch. Sie schwingen sich aufs Rad, trotz Bedingungen bei Infrastruktur und Verkehrsklima, bei denen man sich beinahe schon über die Steigerungsrate des Radverkehrs wundern kann.

Es möchten aber noch viel mehr Menschen hier und jetzt Rad fahren, im Alltag und nicht nur sonntags an der Nidda. Sie trauen es sich nur unter den derzeitigen Zuständen nicht zu. Es ist kein Zufall, dass gerade 2018, im Jahr der Er-

Interessante Vergleichszahlen 2013 bis 2018: Frankfurt hat die größte Dynamik beim Radverkehr; in Bremen stagniert der Radverkehrsanteil, aber auf hohem Niveau; Berlin bleibt Hauptstadt des öffentlichen Verkehrs; Karlsruhe hat die Spitzenposition inne, wie schon beim Fahrradklimatest. Die Landeshauptstadt Wiesbaden – nun ja, da gibt's noch viel zu tun.

Quelle: TU Dresden „Mobilität in Städten“

hebung der TU Dresden, die Radentscheide hier in Frankfurt und auch anderswo einen solchen Erfolg hatten. Die Bürger wollen Rad fahren, zumindest eine Mehrheit von ihnen, aber sie wollen dafür vernünftige Bedingungen ohne Angst und Stress. Das soll die Stadt ihnen auch bieten – auch wenn das zwangsläufig die eine oder andere Autofahrspur kosten wird!

Bertram Giebler

Mainkai autofrei – vermässelt Frankfurt seine Chance?

Koalition uneins über Fortführung der „Testphase“

Trotz Corona und reger Nutzung beherrscht eine beruhigende Stille den Mainkai. Aber wie lange noch?

Ansgar Hegerfeld

Ein Dreivierteljahr ist das nördliche Mainufer zwischen Alter Brücke und Untermainbrücke jetzt für den Autoverkehr gesperrt. Seitdem geht es dort sehr ruhig zu, von gelegentlichen Events und Festivitäten abgesehen. Auch für Radfahrer*innen ist es dort nun angenehm entspannt, und das nehmen wir gern mit.

Die ganze Idee vom autofreien Mainufer war aber nicht in erster Linie dazu gedacht, den Radfahrer*innen einen Gefallen zu tun. Offen gesagt, zum Rad fahren müsste die Straße nicht komplett autofrei sein, es reichte je ein ordentlicher, gegen Falschparken gesicherter Radstreifen auf beiden Seiten. Wenn man auf der Südseite zwischen „Zum Pfarrturm“ und dem Spielplatz in Höhe Seckbacher Gasse den Radstreifen genügend breit für Zweirichtungs-

verkehr auslegte, wäre es sogar möglich, in diesem Abschnitt das direkte Flusssufer komplett den Fußgängern zu überlassen.

Der ADFC und die Aktiven vom Radentscheid unterstützen das Projekt autofreies Mainufer dennoch. Zum einen, weil es einen Einstieg markieren würde in die größere Perspektive „autofreie Innenstadt“. Zum anderen ist es städtebaulich eine positive Vision, wenn Frankfurt sich sein direktes historisches Flusssufer zurückholt. Städte wie Düsseldorf, Bremen, Basel, Lyon, Paris, Linz – um nur einige zu nennen – haben ihre zentralen Flusssuferbereiche in den letzten zwei Jahrzehnten komplett umgestaltet und den Autoverkehr in die zweite Reihe verdrängt oder vollständig verbannt.

Das Projekt hat aber bekanntlich nicht nur Freunde, insbesondere in Sachsenhausen. In

der Tat drückt ein Teil des Verkehrs jetzt stattdessen durch diesen Stadtteil. Das gab den Ausschlag für die Gründung der Bürgerinitiative „Sachsenhausen wehrt sich“, die seit Ende 2019 das Projekt vehement bekämpft, und oft apokalyptische Horrorszenarien an die Wand malt. Wir wollen nicht behaupten, dass die Umleitung des Autoverkehrs optimal gelöst wurde, aber spätestens seit der Auswertung der TomTom-Navigationsdaten im Februar 2020 (noch vor Corona!) müsste allen klar sein, dass sich die Problematik in Grenzen hält: nach den Messungen verlängerten sich die Zeiten, die Autofahrende in Sachsenhausen im Stau standen, um eine Spanne zwischen 14 Sekunden und maximal zwei Minuten gegenüber der Zeit vor der Sperrung! Das ist nun wirklich zu verkraften!

*So sehen anderswo Flusssufer in der City aus: Rheinufer Düsseldorf, heute Boulevard für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, im Souterrain direkt am Rhein Altbier satt*

Stadt Düsseldorf

Oder das Seine-Ufer in Paris: Jogger, Skater, Radfahrende, Flaneure, Cafégäste

Julia Krohmer



Die BI bekämpft insbesondere den Dezernenten Klaus Oesterling persönlich bis aufs Messer, auch mit wüsten Anschuldigungen und Beleidigungen („Hochverrat“). Dadurch, dass Radentscheid und ADFC auf den turbulenten Verkehrsausschuss-Sitzungen dem Dezernenten durch Gegenmobilisierung den Rücken stärken konnten, entstand bei vielen der falsche Eindruck, das Ganze sei ein Projekt der Radlerlobby. Dabei ist es schlicht eine Idee der SPD im letzten Kommunalwahlkampf 2016. Die Idee fanden wir gut, aber es war nicht unsere.

Es wäre angemessen gewesen, wenn außer Klaus Oesterling auch noch andere ranghohe Vertreter der SPD, möglichst im Dezernentenrang, das Projekt von Anfang an öffentlich unterstützt hätten. Okay, der rührige Ortsvorsteher des OBR 1, Oliver Strank, koordiniert die Bürgerinitiative „Lebensqualität am Mainufer“ auf der nördlichen Mainseite. Mike Josef, SPD-Vorsitzender und Planungsdezernent, kam jetzt recht spät mit Vorschlägen zur Verkehrsberuhigung der ganzen City aus der Deckung.

Hilfreich wäre insbesondere, wenn das Planungsdezernat bzw. das Planungsamt so etwas wie eine städtebauliche Idee oder sogar Vision von einer attraktiven Zukunft des Mainufers entwickeln würde. Dort arbeiten qualifizierte und gut bezahlte Mitarbeiter*innen, die das prima umsetzen könnten. Der derzeitige Zustand – eine zwar autofreie, aber ansonsten gähnend langweilige Asphaltfläche – kann nicht Sinn der Sache sein. Die Vision vom historischen Mainufer Frankfurts ist ein Thema, das für einen SPD-Oberbürgermeister nicht zu klein sein sollte!

Im Moment sieht es so aus, dass CDU und Grüne von dem Projekt abrücken wollen. Hoffentlich ist das – besonders von den Grünen – noch nicht das letzte Wort dazu. Eine Umgestaltung der 50er-Jahre-Autoschneise Berliner Straße wäre sicher eine Maßnahme, die wir auch unterstützen würden. Als Ersatz für ein neu gestaltetes autofreies Mainufer taugt das aber nicht. Frankfurt sollte die Chance nicht verpassen, am Mainufer etwas wirklich Neues zu schaffen!

Bertram Giebeler



Ansgar Hegerfeld

Unterschriftensammlung

Machen Sie den Mainkai Frankfurt auch nach dem 1. September 2020 autofrei!

Oliver Strank (SPD), Vorsteher des Ortsbeirats 1, ruft zur Unterstützung seiner Petition zum autofreien Mainkai auf

Wünschen Sie sich auch ein nördliches Mainufer, an dem man Luft und Platz hat, um mal so richtig durchzuatmen? Wollen Sie auch einen Mainkai, der frei von Autos, Lärm, Gestank und Abgasen ist? An dem Sie deshalb gerne ungestört spazieren, flanieren oder einfach im Grünen sitzen und mit Blick aufs Wasser die Seele baumeln lassen können? Einen Mainkai mit Cafés, Sportmöglichkeiten und attraktiven Veranstaltungen, an dem Platz für alle Menschen in Frankfurt ist, die sich von der Hektik des Alltags erholen und das Leben genießen wollen?



Der direkte Weg zur Petition: Code scannen oder <http://adfc-ffm.de/=4Vbp>



Peter Sauer

Rüttelfrei dank Ortsbeirat

Eine deutliche Qualitätsverbesserung im Frankfurter Radnetz ist unter der Friedensbrücke zu entdecken. Wo bisher Radfahrende auf dem Weg vom Museumsufer-Hochkai in Richtung Niederrad (oder umgekehrt) die verkehrsreiche Brücke auf holprigem Kopfsteinpflaster unterqueren mussten, wurde jetzt ein rüttelfrei befahrbarer Pflasterstreifen angelegt. Unser Dank gilt dem Ortsbeirat, der die Anregung zu diesem Komfortgewinn gab. (ps)



Auf dem „roten Teppich“ durch bis zum Börneplatz: Die Stadt macht Tempo bei der Umgestaltung der Nord-Süd-Achse

Bertram Giebeler

Nicht zu übersehen: Neue Radstreifen in Frankfurt:

Breit genug, rot eingefärbt, teilweise sogar geschützt!

Da ist doch einiges auf dem Asphalt geschehen seit der letzten Ausgabe dieser Zeitschrift im März. Das Wetter war wochenlang extrem trocken, schlecht für die Pflanzen, aber gut für Markierungsarbeiten. Also nutzte die Stadt die Zeit, um unter anderem eine Aufgabe zu realisieren, die wegen der Empfehlung der Unfallkommission sogar schon vor der Koalitionsvereinbarung mit dem Radentscheid auf der Agenda stand: An der Konrad-Adenauer-Straße und der Kurt-Schumacher-Straße wurde auch in Nord-Süd-Richtung zwischen Vilbeler Straße und Börneplatz der Radstreifen aufgetragen und rot eingefärbt, in Höhe des Westin Grand Hotels sogar mit Klemmfixen geschützt.

Auch anderswo wurde in Sachen Radstreifen nachgerüstet, teilweise unter massivem Einsatz roter Farbe. So ist aus der Kreuzung Gießener Straße / Marbachweg ein wahres Gesamtkunstwerk in Radstreifen-Rot, Markierstrich-Weiß und Asphalt-Grau geworden. Auch weiter westlich, an der unfallträchtigen Kreuzung Marbachweg / Eckenheimer Landstraße, wurde die Radverkehrsführung in Ost-West-Richtung neu markiert. Die Absicherung des jetzt breit und rot markierten Radstreifens am Marbachweg direkt vor der Eckenheimer Landstraße mit Klemmfixen ist in Arbeit, es sind noch Erfordernisse der Feuerwehr zu berücksichtigen - die Frankfurter Hauptfeuerwache liegt in unmittelbarer Nähe.

Innovative Idee aus der Hauptstadt, auch gut für Frankfurt: Temporäre Radstreifen für die Corona-Zeit!

In Berlin (und auch in New York oder in Bogota) macht derweil eine ganz andere Idee Furore: temporäre Radstreifen, mit gelber Baustellen-Markierung und einfachen rot-weißen Aufstellbaken abgetrennt und mit gelben Fahrrad-Piktogrammen versehen. Hintergrund: auch in Berlin lässt Corona-bedingt der Gesamtverkehr nach, und es nutzen viel mehr Berliner*innen das Fahrrad, um der Ansteckungsgefahr in den öffentlichen Verkehrsmitteln auszuweichen. Das tut dem ADFC zwar leid für die Verkehrsbetriebe, aber es ist nun mal ein epidemiologisch völlig richtiges Verhalten. Viele Berliner Bezirksverwaltungen ziehen daraus nun eine einfache und praktische Konsequenz: wo es geht, markieren sie an Hauptstraßen eine Spur provisorisch für den Radverkehr ab – auch um den vielen Radfahrer*innen zu ermöglichen, das Abstandsgebot einzuhalten.

Auch für Frankfurt wäre das eine gute Idee. Wer weiß schon, wie lange wir noch mit dem Virus leben und das Abstandsgebot einhalten müssen. Auch hier probieren viele Menschen das Rad fahren jetzt aus, begünstigt durch gutes Wetter und den insgesamt niedrigeren Verkehrsdruck. Manch eine*r wird auch nach Corona dabei bleiben – diesen Effekt gab es



Wenn überhaupt „Fahrradweiche“ zum direkten Linksabbiegen, dann so wie hier am Marbachweg stadteinwärts vor der Gießener Straße: breit dimensioniert, mit breiten Strichen markiert, rot eingefärbt, mit Piktogrammen.

Bertram Giebeler



Berlin mag Probleme mit dem Bau von Flughäfen haben, aber in Sachen Radverkehr ist man dort kreativ, schnell und praktisch: hier ein temporärer Radstreifen im Bezirk Kreuzberg-Friedrichshain.

Peter Broymann, Berlin

massiv in den Nuller-Jahren in Paris, als wegen eines wochenlangen Metro-Streiks viele aufs Fahrrad umstiegen und feststellten: es geht! Warum nicht die Chance nutzen und einige jetzt überflüssige KFZ-Spuren provisorisch umwidmen.

So viele extrem breite Straßen wie in Berlin gibt es hier nicht, aber es gibt durchaus einige Abschnitte auf bedeutenden Straßen, die bislang absolut null Radverkehrsinfrastruktur aufweisen und denen, wenn auch erst mal nur temporär, ein Radstreifen gut zu Gesicht stehen würde – zum Beispiel der gesamte Cityring (Neue Mainzer Straße, Hochstraße, Bleichstraße, Seilerstraße, Lange Straße), die mittlere Eschersheimer Landstraße zwischen Dornbusch und Hülstraße oder die Passage Am Hauptbahnhof – Baseler Straße. Zwei dieser Abschnitte (Cityring, Hbf) sind ohnehin Gegenstand der Koalitionsvereinbarung mit dem Radentscheid – warum also nicht die Chance nutzen, eine neue Situation mit einem Provisorium schon einmal auszuprobieren!

Bertram Giebeler

TERMINE

Di.	12.05.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mo.	18.05.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	20.05.	V	Verkehrs-AG
Do.	28.05.	N	Radlertreff im Norden
Fr.	29.05.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	01.06.	F	Foto-AG
Mi.	03.06.	G	AG Kartographie & GPS
Mo.	08.06.	VS	Vorstandssitzung
Di.	09.06.	W	Radlertreff im Westen
Di.	09.06.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	17.06.	V	Verkehrs-AG
Do.	18.06.	N	Radlertreff im Norden
Fr.	26.06.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	29.06.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	01.07.	G	AG Kartographie & GPS
Mo.	06.07.	F	Foto-AG
Di.	14.07.	W	Radlertreff im Westen

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE

F	19.30	Videokonferenz
G	19.00	Videokonferenz
N	variiert	Info: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00	Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion	Info: Telefon 069-46 59 06	
Frankfurt aktuell		
S	18.00	Info: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V	19.30	Videokonferenz
VS	19.00	Videokonferenz
W	19.00	Info: klaus.konrad@adfc-frankfurt.de

Zurzeit finden keine Veranstaltungen des ADFC Frankfurt statt. Bitte informiert euch (Infokasten auf Seite 3 oder Website) über Kontaktmöglichkeiten oder die Teilnahme an Videokonferenzen.

Codierungen

Codierungen: freitags in der Wilhelm-Epstein-Straße 61, nur nach telefonischer Terminvereinbarung, 16.00–18.00 Uhr. Dieter Werner, Tel. 0152-51 46 42 89. Kosten: 13 Euro (8 Euro für ADFC-Mitglieder).

KRISENRAD



Hätte sich der Hersteller dieses Fahrrads wohl träumen lassen, dass der Markenname einmal weltweit in aller Munde sein könnte? Elke Herzog

Radler-Fest verschoben



Foto-AG ADFC Frankfurt

Neuer Termin: 13. September

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

Die **Selbsthilfe-Werkstatt** bleibt bis auf weiteres geschlossen. Infos auf www.adfc-frankfurt.de » Termine » Fahrradwerkstatt

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 4/2020: 19. Juni 2020

Solidarität mit dem Fahrradtourismus

Von den vielen Einschränkungen, die wegen der Corona-Pandemie gelten, bleibt auch der Fahrradurlaub nicht verschont. Er fällt bis auf weiteres aus. Für alle, die sich auf eine schöne Radreise in diesem Frühjahr gefreut haben, ist das bitter. Doch Hotels und Pensionen sind durch die gegenwärtige Schließung sogar in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht. Betroffen sind auch über 5.800 fahrradfreund-

liche Bett+Bike-Gastbetriebe in Deutschland.

Beate Heiting, Bett+Bike-Projektleiterin für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland kann den Ernst der Lage bestätigen: „Die Grundstimmung ist im Augenblick sehr verhalten, aber gleichzeitig äußern sich sehr viele Hoteliers auch mit einem entschiedenen Optimismus und sind fest entschlossen durchzuhalten.“

Der ADFC unterstützt die Kampagne #verschiebdeine-reise des Verbands der Reisewirtschaft (DRV). Denn wenn Reisen nicht gecancelt, sondern verlegt werden, bleibt die jetzt dringend benötigte Liquidität in den Unternehmen. Das gilt auch für die Bett+Bike-Betriebe, denen es enorm hilft, wenn die für die geplante Radreise gebuchte Unterkunft nicht storniert, sondern die Reise verschoben wird.



Wer reisen liebt, verschiebt!

#verschiebdeine-reise

bett+bike

www.driv.de/verschieb-deine-reise



Demo mit
Vermummungsgebot:

Eine Popup-Bikelane macht Radeln auf Abstand möglich

Ansgar Hegerfeld

Die erste Aktion, die die Aktions-
DAG des ADFC Frankfurt gemeinsam mit dem Radentscheid Frankfurt durchgeführt hat, verlief sehr erfolgreich. Am 23.04.2020 von 17 bis 18 Uhr verwandelte die Gruppe um Claudia Nora Fischer den östlichsten der vier Fahrstreifen der Untermainbrücke mithilfe von Pylonen und Absperrband in einen temporären Radweg, auf dem das Radfahren mit notwendigem Corona-Abstand sowie sicheres Überholen bequem möglich waren. Wir hatten zu diesem Zweck offiziell eine Demonstration angemeldet. Daher galt Maskenpflicht für die Organisator*innen, die bei strahlendem Sonnenschein zusätzlich Sonnenbrillen trugen und so wohl eher wie eine Truppe bunter Autonomer denn als Fahrradaktivist*innen aussahen. Nichtsdestotrotz klappte die Zusammenarbeit mit der Polizei wunderbar, die dauerhaft vor Ort war und sowohl zum Auf- als auch Abbau der Popup-Bikelane den Fahrstreifen sicherte.

Das Ziel der Aktion war es, auf die ungleiche Platzverteilung zwischen Autoverkehr auf der einen und Rad- wie Fußverkehr auf der anderen Seite hinzuweisen. Gleichzeitig wollten wir aufzeigen, mit welchen einfachen Mitteln eine fahrradfreundliche und corona-resiliente Infrastruktur kurzfristig umsetzbar ist. Berlin macht es immerhin bereits seit Ende März dieses Jahres vor und richtet temporäre Radwege an Hauptverkehrsstraßen

mit Corona-bedingt erhöhtem Fahrradaufkommen ein. Die Forderung des ADFC und des Radentscheids ist klar: Frankfurt soll es Berlin gleich tun und ebenfalls den Platz schaffen, den die Radfahrenden zum Abstandhalten benötigen - immerhin geht es um die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger.

Die Untermainbrücke war ausgewählt worden, da diese gerade zu Berufsverkehrszeiten von einer sehr hohen Anzahl Radfahrender überquert wird. Je Richtung steht jedoch nur ein schmaler getrennter Rad- und Gehweg auf dem Hoch-

bord zur Verfügung. Sicheres Überholen sowie das Einhalten der aktuell vorgeschriebenen Abstände zu anderen Menschen ist dort somit im Normalfall nicht möglich. Das aktuell erhöhte Fahrradaufkommen verschärft das Problem noch, während der verringerte Autoverkehr auf seinen ohnehin überdimensionierten vier Fahrstreifen fließt.

Dank vorheriger Ankündigungen in der Frankfurter Rundschau und in sozialen Medien waren einige Aktive vor Ort, aber auch die zahlreichen zufällig vorbeikommenden

Radfahrenden nahmen das ungewöhnlich großzügige Platzangebot nach anfänglicher Verwunderung sehr gern an. Das Feedback vor Ort war durchgehend positiv, eine Radlerin hatte sich sogar zuerst bei der Polizei für die Aktion bedankt. Glücklicherweise wollte diese sich aber nicht mit fremden Federn schmücken und verwies auf uns als Verantwortliche. Da es keinerlei Rückstaus gab, hatten auch die Autofahrenden nur wenige spitze Bemerkungen zur Verringerung ihres angestammten Platzangebots übrig.

Es bleibt abzuwarten, was die politischen Folgen der Aktion sein werden. Mehrere Kommunalpolitiker haben unmittelbar nach der Aktion angekündigt, sich für Anträge zur Einrichtung derartiger Radwege in Frankfurt einzusetzen. Dem im Vorfeld veröffentlichten FR-Artikel war jedoch schon zu entnehmen, dass der Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD) keine temporären Radwege ausweisen lassen wolle, da die Umsetzung des Radentscheid-Kompromisses die Verwaltung bereits genug beschäftige. Es sei eine Sache der Römerkoalition, sich auf entsprechende Maßnahmen zu verständigen. Wir dürfen also gespannt sein, wie ernst die Stadt den Corona-Schutz und auch allgemein das sichere Vorankommen ihrer umweltfreundlich mobilen Bürgerinnen und Bürger nimmt. Donata Kirchner



Überwiegend konfliktfrei: Autofahrende respektieren die
Popup-Bikelane auf der Untermainbrücke

Peter Sauer



Oben: Auch Stadtrat Markus Frank unterstützt die Idee und konnte einer Probefahrt nicht widerstehen

Links: Mit Spaß bei der Arbeit: Kurierfahrer René und Feyza Morgül vom Frankfurter Marktverein vor der nächsten Auslieferung

Frankfurter Marktverein e.V.

Wie Corona dem Ebbelwoi Räder verlieh

Die Einschränkungen im öffentlichen Leben machen auch vor dem Erzeugermarkt auf der Konstablerwache nicht Halt. So dürfen zwar noch Lebensmittel zum Mitnehmen verkauft werden, aber der Verkauf von alkoholischen Getränken wie Wein und Apfelwein ist nicht mehr erlaubt.

Auch bleiben viele Kundinnen und Kunden aus Sicherheitsgründen lieber Zuhause. Da die Produktion allerdings weiterläuft, wurde eine kreative und umweltfreundliche Lösung gefunden: ein Lieferservice per Lastenrad. Der Frankfurter Marktverein e.V., in dem die Erzeugerbetriebe organi-

siert sind, hat zusammen mit lokalen Fahrradhändlern, Velotaxi Frankfurt, der Stadt Frankfurt und freiwilligen Fahrerinnen und Fahrern kurzerhand diesen Service ins Leben gerufen. Geliefert werden neben Getränken aber auch viele weitere Lebensmittel.

Gerade Personen aus den Risikogruppen oder auch medizinisches Personal freuen sich in der aktuellen Zeit darüber, möglichst kontaktlos frische Lebensmittel vom Markt erhalten zu können. Gleichzeitig können die Erzeugerbetriebe ihre Produkte trotz Einschränkungen und weniger Kundschaft vor Ort verkaufen. Dementsprechend war die Bereitschaft groß, spontan

Der Beitrag wurde am 17.04. verfasst. Bis zum Erscheinen dieser Ausgabe wird es voraussichtlich noch zu Änderungen im Angebot und Ablauf gekommen sein. Eine telefonische Vorbestellung zwei Tage vor dem Markttag ist erwünscht, damit die Erzeugerbetriebe entsprechend planen können. Aktuelle Informationen und Kontaktdaten unter <https://erzeugermarkt-konstablerwache.de/1129-2/>



die internen Abläufe zu ändern: es werden jetzt Kisten für die einzelnen Bestellungen auf dem Markt zusammengestellt, die dann per Lastenrad ausgeliefert werden. Neben der telefonischen Vorbestellung (siehe Infokasten) ist es auch möglich, sich größere Einkäufe noch am selben Tag nach Hause liefern zu lassen.

Möglich wurde der Dienst durch die kurzfristige Aktivierung verschiedener Partner: Fahrradläden mussten ihre Verkaufsläden noch geschlossen halten und stellten daher die nicht benötigten Lastenräder zur Verfügung, während das Energiereferat der Stadt Frankfurt über die Förderrichtlinie „Bürgerengagement für den Klimaschutz“ z. B. finanzielle Mittel zur Bezahlung der Fahrerinnen und Fahrer zur Verfügung stellte. Diese Freiwilligen wurden wegen der Kurzfristigkeit über Twitter angeworben.

Mittelfristig soll sich der Dienst selbst über Liefergebühren finanzieren und sich damit auch dauerhaft etablieren. Außerdem sollen Angebot und Liefergebiet (bisher etwa vier Kilometer rund um die Konstablerwache) noch angepasst werden. Dazu werden weitere Fahrerinnen und Fahrer gesucht, die gegen Bezahlung donnerstags und samstags Lieferungen zustellen möchten. Bei Interesse bitte direkt beim Frankfurter Marktverein melden.

Auch dieses Beispiel zeigt, dass das Fahrrad selbst in schwierigen Zeiten als besonders flexible Lösung für Probleme taugt!

Ansgar Hegerfeld

Wir bedanken uns bei Feyza Morgül, Geschäftsführerin des Frankfurter Marktverein e.V., für die Hintergrundinformationen und für die Bilder.



MainVelo
Spezialräder

MainVelo.de



Dinge, die man gerne sieht

Roteinfärbung an der Nationalbibliothek

Nachgebessert: an der Kreuzung Eckenheimer Landstraße / Alleenring waren bisher nur ganz kurze Rotmarkierungen. Jetzt sind sie richtig sichtbar

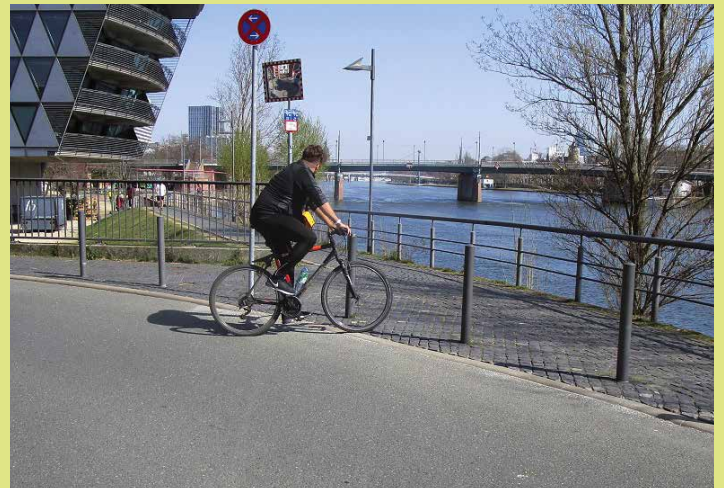
Peter Sauer



Fahrradparker Höchst

Stefan Lüdecke, Leiter der Stabsstelle Radverkehr im Verkehrsdezernat, parkt sein Fahrrad bequem und sicher in der neuen Doppelstock-Abstellanlage am Höchster Marktplatz

Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE)



Bordsteinabsenkung Westhafen

Kaum sichtbar, aber für alle, die mit Kinderanhänger, Kindersitz oder Transportfahrrad unterwegs sind, spürbar: der Bordstein am Karpfenweg wurde abgesenkt. Eine Anregung des Ortsbeirat 1.

Radfahrbüro



Fechenheimer Mainbogen

Jetzt gibt es dort einen wunderbaren Fuß- und Radweg in gelbem Farbasphalt – beispielhaft! Eine Bitte noch: den anschließenden Weg zwischen Starkenburger Straße und Carl-Ulrich-Brücke gangbar machen – er hat mit die krassesten Wurzelaufbrüche in ganz Frankfurt!

Peter Sauer



Gutzkowstraße Sachsenhausen

Hier war vorher der Kreuzungsbereich von Gutzkowstraße und Stegstraße ständig zugeparkt, die Kreuzung war nicht zu überblicken, Fußgänger mit Kinderwagen kamen nicht durch. Heute sieht es eindeutig übersichtlicher aus. Weiter so auch anderswo!

Radfahrbüro



Nibelungenplatz in Rot

An einer der stärksten frequentierten Kreuzungen in ganz Frankfurt, dem Nibelungenplatz, ist jetzt für jeden Einpendler aus der Wetterau sichtbar: hier wird Rad gefahren!

Peter Sauer



U-Bahnstation Messe

Auf Initiative des Arbeitskreises Fahrrad der Messe Frankfurt wurden 20 Fahrradabstellbügel rund um die Messe montiert. Wir hoffen, dass sie möglichst bald von Messegästen benutzt werden können.

Peter Sauer



Oberrad, Rudererdorf

Hier wurden insgesamt 20 Fahrradabstellbügel montiert für die sportliche und umweltfreundliche Anreise, für die Zeit wenn der Trainingsbetrieb (hoffentlich bald) wieder aufgenommen werden kann.

Peter Sauer



Moselstraße

In der Moselstraße zwischen Münchener und Niddastraße gibt es nun insgesamt 32 neue Fahrradbügel. Sie befinden sich jeweils in den Knotenpunktbereichen, wo Radstreifen/Vorbeifahrstreifen markiert sind. Damit ist es gelungen, einige aus Sicht der Verkehrssicherheit



problematische (Dooring-Unfälle!) Stellen zu beseitigen – auch ein Baustein auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Moselstraße. Eine wichtige Rolle spielt die Moselstraße derzeit auch im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Frankfurt-Vordertaunus..

Radfahrbüro

Stadtwald- Radeln mit Kind und Kegel

Es ist schon erstaunlich und natürlich sehr erfreulich, wie viele Menschen in den Zeiten von Corona mit dem Fahrrad unterwegs sind. Sogar der Frankfurter Stadtwald ist voller Radler, sportlich Ambitionierte, Freizeitradler*innen, und jetzt, da die Kinderspielplätze geschlossen sind, kommen zahlreiche Familien, die mit Kind und Kegel einen entspannten Ausflug mit ein bisschen Abenteuer erleben möchten. Alles mit Abstand natürlich.



Allerdings ist zuerst die Steigung des Sachsenhäuser Berges zu bewältigen. Zusammen mit Eltern und den beiden Kindern Isabella und Luis aus meinem Wohnhaus radeln wir die direkteste Strecke auf dem Radweg an der Darmstädter Landstraße entlang. Der Linienbus fährt hier parallel und wir könnten bei Bedarf einsteigen, falls jemand schwächeln sollte. Aber alles klappt wunderbar und wir erreichen sogar recht zügig das Spiridon-Gelände, unseren Startpunkt.

Der Stadtwald ist ideal für Familien. Vollkommen autofrei kann man ihn durchqueren. Er ist mit seinen fast 4000 ha einer der größten Deutschlands, auf hundert von Wegen kann gewandert und geradelt werden. Der Stadtwald ist für die Kinder ein großer

Abenteuerspielplatz, auch wenn die offiziellen Spielanlagen geschlossen sind. Es gibt viel zu entdecken und zu erforschen, man kann im Frühling Bärlauch ernten, im Herbst Pilze, man kann Hirsche und Rehe beobachten oder komische Baumkunst entdecken. Und das Beste: zurzeit ist Ruhe im Wald, kein Fluglärm stört.

Der Eichenblattweg schlängelt und windet sich durch wilde Ecken, an Quellen und Bächen und am Kesselbruchweiher vorbei. Für die Kinder ein tolles Erlebnis, für die Erwachsenen stressfreies Radfahren. Auf dem Weg müssen immer mal wieder gefällte oder umgestürzte Bäume überwunden werden, Sandböden an manchen Stellen machen das Radeln ein wenig aufregend und spannend. Am

Wegesrand weisen Schilder auf Besonderheiten hin. Ein paar Rotbuchen sind über 240 Jahre alt, sie haben also schon vor der französischen Revolution dort ihr Plätzchen gefunden. Hinweise auf Bodenbeschaffenheit und geologische Formationen werden an einer ausgehobenen Bodengrube dargestellt. Der Waldzustandsbericht aus dem Jahre 2005 zeigt auf, dass es den Bäumen schon seit langem nicht mehr gut geht. Der Hitzestress ist dabei einer der Hauptverursacher für die irreparablen Schäden. Der Wald ist in keinem guten Gesundheitszustand, aber so essentiell für das Klima allgemein und die Luftbeschaffenheit in Frankfurt im Besonderen. Auch hierbei wird einem nochmals bewusst, dass das Fahrrad im Grunde das einzig klimaneutrale Fortbewegungsmittel ist.

Wir rasten am sogenannten Mörderbrunnen, einer der wenigen Quellen im Stadtwald. Die Sage erzählt von einer wunderschönen Wasserfee, deren Geliebter ermordet wurde. Deshalb ist heute noch manchmal ihr klägliches Jammern und Weinen zu hören. Isabella und Luis finden das eher lustig, halten sich nicht lange mit diesem Märchen auf, entdecken lieber die weitläufige Quelle, natürlich am Ende mit nassen Schuhen.

Weiter schnörkeln wir uns durch den Forst und umrunden den Kesselbruchweiher. Ein hübscher Ort zum Verweilen. Enten und Wasser-

hühner schwimmen herum, in der Mitte des Sees sonnen sich vor langer Zeit ausgesetzte Schildkröten auf einem Stamm, sehr exotisch anzusehen.

Weiter geht's auf der Kesselbruchschneise. Am Wegesrand wurden Apfelbäume alter Sorten gepflanzt, in der Hoffnung, dass sie dem Klimawandel besser standhalten als Buchen, Eichen, Kaisertannen und Kiefern. Am Hainer Weg entdecken wir Kunst am Baum, der Monsterspecht nach F.K. Waechter krallt sich riesig auf vier Metern Höhe in die Baumrinde. Das Original musste aufgrund von Pilzbefall ersetzt werden. Ein weiteres Waechter-Objekt ist der sogenannte Pinkelbaum, den sicher nicht nur Kinder lustig finden.

Bald am Waldesrand angekommen, überqueren wir die Babenhäuser Landstraße und sind wieder mitten in der Stadt. Wir rollen am Henninger-Turm vorbei und bald sind wir zuhause. Insgesamt waren wir mit netten Pausen drei Stunden vergnügt und vollkommen entspannt unterwegs.

Viel gesehen, eine Menge gelernt, körperlich bewegt und eine schöne gemeinsame Zeit erlebt. Was will man mehr.

Dagmar Berges

Der Monsterspecht nach F.K. Waechter krallt sich in den Baum. Wir rasten am sogenannten Mörderbrunnen.

Dagmar Berges (3)



Zur Orientierung im Stadtwald ist die kostenlose GrünGürtel-Freizeitkarte bestens geeignet. Infos unter www.gruenguertel.de

Unumstrittene Chefin

Eine Ära geht zu Ende – Gisela Schill hat Abschied vom Infoladen genommen

Gisela Schill ist 1989 in den ADFC Frankfurt eingetreten und wurde in dem damals noch sehr jungen Verein sofort aktiv. Die Aspekte Naturschutz und Gesundheit, die ja immer auch zum Fahrradfahren gehören, lagen ihr als Krankenschwester besonders am Herzen. Seit 1990 war sie ununterbrochen – bis kurz vor dem Ausbruch der Corona-Krise – Chef-Organisatorin unseres Infoladens und Leiterin der Infoladen-AG. Im Rahmen dieser Arbeit hat sie z. B. alle drei Geschäftsstellen-Umzüge begleitet, die der ADFC Frankfurt in seiner bisherigen Geschichte in Frankfurt erlebt hat.

Neben ihrem persönlichen Einsatz als Ladendiensthabende, d. h. in erster Linie alle Besucher des Infoladens zu beraten, organisierte und koordinierte sie den Einsatz aller im Infoladen ehrenamtlichen Aktiven.

Sie liebte schon immer Karten und konnte jeden Besucher bei der Planung diverser Radtouren in die nähere und weitere Umgebung bestens beraten. So lag es auch nahe, dass sie sich von Beginn an an der Organisation der RadReise-Messe, früher Radreisemarkt, beteiligte. Sie war die unumstrittene

Chefin über ein großes Karten- und Radreiseführer-Angebot, organisierte die weiteren Mitarbeiter*innen und war vom Bestellen, Einpacken im Infoladen bis zum wieder Aus- und Aufräumen nach der Veranstaltung stets dabei. Auch bei den großen Ständen, die der ADFC Frankfurt einige Jahre lang am Museumsuferfest organisierte, beim Radler-Fest am Alten Flugplatz und bei vielen Infoständen zu verschiedensten Anlässen wirkte Gisela mit großem Engagement (fast) immer mit. Von diesen Gelegenheiten werden sie die meisten der ADFC-Mitglieder kennen.

Langjährige Mitglieder erinnern sich sicherlich, dass Gisela in den frühen 1990er Jahren im Vorstand war sowie über 15 Jahre lang diverse Touren leitete. Ganz besonders gerne führte sie Mehrtagestouren in die verschiedenen Weinregionen, die neben den guten Tropfen auch eine wunderschöne Landschaft und viele schnuckelige Orte zu bieten haben.

Für ihre Verdienste wurde Gisela Schill im Jahr 2011 auf besondere Weise geehrt – sie und Klaus Konrad erhielten als erste Personen des ADFC in Hessen überhaupt den Ehrenbrief des Landes Hes-



Gisela Schill in ihrem Element. So wie hier auf dem Radler-Fest am Alten Flugplatz betreute sie unzählige Infostände des ADFC Frankfurt, beriet in Sachen Landkarten und Bücher und hatte auf (fast) jede Frage eine passende Antwort parat.

Foto-AG ADFC Frankfurt

sen, der ihnen im Römer überreicht wurde.

Doch die Zeiten ändern sich. Gisela musste aus familiären und gesundheitlichen Gründen ihr intensives Engagement für den ADFC einige Jahre reduzieren.

In den letzten Jahren änderte sich auch das Besucherverhalten im Infoladen. Viele Anfragen und Beratungen werden mittlerweile online erledigt und die Nachfrage nach Karten und Reiseliteratur ging kontinuierlich zurück. Jetzt sind GPS und unzählige Internetseiten gefragt. Die Besucherzahlen im Laden sind rückläufig, die

Verkäufe sowieso. Den Infoladen mit seinem umfangreichen Karten- und Reiseführerangebot gibt es in der Form, wie ihn Gisela aufgebaut und über Jahrzehnte geleitet hat, leider nicht mehr. Nach 31 Jahren hat Gisela nun dem Vorstand mitgeteilt, dass sie die Leitung des Infoladens niederlegt.

Liebe Gisela, wir bedanken uns vielmals für Dein jahrzehntelanges Engagement im ADFC Frankfurt – und freuen uns schon auf fröhliche gemeinsame Stunden bei geselligen ADFC-Anlässen.

*Der Vorstand des
ADFC Frankfurt am Main e. V.*

STADTRADELN FRANKFURT AM MAIN vom 3. - 23. Juni 2020



**Jetzt registrieren
und mitradeln!**
stadtradeln.de



Frankfurt Green City
www.frankfurt-greencity.de

Der Stadtplan und das Corona-Virus

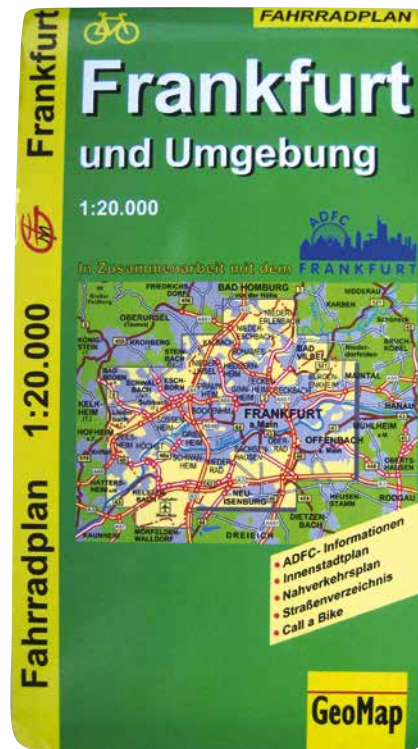
Alles fing an mit Harald Braunewell. Ich hatte ihm eine Abkürzung vorgeschlagen, die die Befahrung der verkehrsreichen Homburger Landstraße vermeidet. Als der Fahrradstadtplan fertig war, war der Vorschlag aufgenommen und mein Name stand im Impressum. Da konnte ich nicht mehr zurück, ab diesem Zeitpunkt war ich bei jedem Stadtplan, jeder Landkarte dabei, die durch die Hände des ADFC Frankfurt ging.

Eigentlich hätte ich also auch im aktuellen Fall wissen müssen, wie es funktioniert. Die Gebiete für die einzelnen Team-Mitglieder sind langfristig abgesteckt, jeder beobachtet die Veränderungen auch ohne konkreten Auftrag, aber losradeln für die Einzelheiten muss man doch. Als sich die Kartographie-AG am 4. September 2019 unter der Leitung von Wolfgang Preisung traf, ging es um eine Neuauflage des Radfahrerstadtplans Frankfurt und Umgebung im Maßstab 1:20.000, der schon seit einiger Zeit vergriffen ist. Wir verabredeten, bis zum Ende des Jahres unsere Beiträge abzuliefern.

Aiso nichts wie los, noch war das Wetter ganz passabel. Aber vorher musste das kleine Bauprojekt in der Wohnung beendet werden. Außerdem warf die Buchmesse ihre Schatten voraus. Im Kino des Filmmuseums liefen Filme, die sonst nie in Deutschland auftauchen. Dann folgte eine Vernissage und mehrere Ausstellungen, schließlich die Buchmesse selbst. Ein neues „Frankfurt aktuell“ stand auch an. All diese Termine waren drängender als die für den Stadtplan. Immerhin prüfte ich, ob ich alle Unterlagen beisammen hatte. Alles war da, ich musste nur noch anfangen.

Im November war ich dann plötzlich erkältet, seit vielen Jahren zum ersten Mal, Radfahren war erst einmal tabu. Als ich wieder ein wenig krabbeln konnte, zog ein Nachbar aus. Er nahm fast nichts mit und wollte alles einem Rollkommando überlassen, oder dann doch lieber mir. Ich rettete zunächst die Bücher, dann die CD-Sammlung und schließlich ein paar Möbel. Ich war sehr zufrieden mit meiner Leistung, nur der Stadtplan war nicht weiter gekommen.

Der Dezember brachte eine weitere Aufgabe mit sich. Ich musste einen Kellerraum leeren. Wohnungs- und Zimmertüren standen dort, die Reserven für das ganze Haus. Ich wollte meinen Rücken schonen, arbeitete mit einem Rollbrett und hob nie mehr als das halbe Gewicht einer Tür. Aber zupacken musste ich doch und



auf einer kurzen Radfahrt schmerzte meine rechte Hand. Der Orthopäde fand schnell die Ursache. Mein rechter Daumen habe immer so viel leisten müssen wie die vier restlichen Finger der Hand zusammen und nun wolle das unterste Gelenk nicht mehr. Es gab Salbe, eine Bandage und den Rat, den Daumen zu schonen. Auf der nächsten Fahrt schmerzte der Daumen aber erneut und ich begriff, dass er beim Bremsen beteiligt war. Also erledigte ich alle Wege zu Fuß, da tat nichts weh.

Zur Neuauflage des Stadtplans sollten die „gesamstädtischen Routen“ eingearbeitet werden, Strecken, die ausgeschildert sind oder es demnächst sein werden. Am besten wäre es, die Änderungen gleich am Computer einzutragen. Doch mein Vorstellungsvermögen reichte nicht aus, die Abweichungen zu finden, mir den jeweiligen Abschnitt in der Realität vorzustellen und dann auch noch mit der Maus einzutragen. Ich grübelte, machte verschiedene Anläufe und am Ende druckte ich sechs DIN-A-4-Blätter aus der Datei mit dem alten Stadtplan aus und übertrug die Grenzen des von mir zu bearbeitenden Gebiets aus einem älteren Kartenbild.

Jetzt hatte ich ein Handwerkszeug. Die gesamstädtischen Routen brachte ich am Bildschirm auf den gleichen Maßstab und nun klappte der Vergleich. Änderungsvorschläge trug ich mit Buntstift auf meinen Papierblättern ein und legte dazu eine Beschreibung in Textform an. Das ging sehr gut, aber es gab viel mehr zu bearbeiten, als ich erwartet hatte. Um diese Zeit meldete sich Wolfgang Preisung, er wolle Anfang Februar unsere Vorlagen haben, damit er diese vor seinem Urlaub zum Verlag schicken könne. Ich versprach kleinlaut, alles zu tun, damit ich den Termin halten könne, aber schließlich gäbe es gerade jetzt das Tourenprogramm zu korrigieren. Einen Tag später kam die Entwarnung. Der Verlag hatte einer Verschiebung zugestimmt, Wolfgang Preisung werde nunmehr die Schlussredaktion gleich nach seinem

Der Stadtplan müsste dringend überarbeitet werden, wie (nicht nur) das veraltete Logo des ADFC zeigt. Vielleicht kann die Neuauflage ja jetzt doch schon bald erscheinen, nachdem die Buchhandlungen und die Fahrradläden wieder geöffnet haben.

Peter Sauer

Urlaub vornehmen und ich hatte vier Wochen gewonnen. Der Aufschub war nicht nur mir zur Hilfe gekommen. Einer der Mitstreiter aus der Kartographie-AG fragte, wie er die verschiedenen Karten in Einklang zueinander bringen könne und wie er das Ergebnis dann weiterreichen solle. Ich gab ihm den Tipp mit den ausgedruckten Blättern, den er dankend aufgriff. Ich war also nicht der Letzte, sondern lag, wie sich herausstellte, im Mittelfeld.

In der Zwischenzeit hatte ich an einem Fahrrad mit Rücktrittbremse den Griff für die vordere Bremse an die linke Seite des Lenkers montiert. So blieb der rechte Daumen entlastet.

Und dann stellte sich heraus, dass es Corona-Viren doch nicht nur in China gab, sondern auch in Deutschland. Zum Glück besaß ich ein ausreichend großes Sammelsurium an Mund-Nase-Masken und konnte mich so relativ gut geschützt an einem Sonntagmorgen ins Gelände wagen. Dort war es nicht so einsam, wie ich erwartet hatte und die Sache mit dem Mindestabstand war kaum einzuhalten. Ich übte mich im Hakenschlagen, wich aus, versteckte mich auf Nebenwegen und kam erst wieder hervor, wenn der eigentliche Weg frei war. Immerhin hatte ich nach zwei solchen Ausflügen alle Informationen beisammen und schickte Wolfgang Preisung die Ergebnisse per E-Mail zu.

Mich aber plagte ein schlechtes Gewissen. Es gab da eine Stelle im Bereich der Vilbeler Landstraße, die ich nicht wirklich ausprobiert hatte. Was wäre, wenn da ein zukünftiger Benutzer im Gewirr der Kleingartenwege stecken bliebe, weil der ADFC-Stadtplan einen Durchgang verzeichnet, wo es gar keinen gibt? Ich musste nochmal los. Die Stelle war und ist passierbar, die Eintragung im Plan aber nicht ganz korrekt. Ich war froh, mich trotz verschärfter Sicherheitslage noch einmal hinaus gewagt zu haben und reichte eine nachträgliche Änderung ein. Danach konnte ich wieder beruhigt schlafen.

Wann erscheint der neue Stadtplan? Der Verlag lässt wissen, dass wegen der Covid-19-Pandemie das Projekt einstweilen auf Eis gelegt ist. Zu Ostern wollte ich es trotzdem noch einmal wissen. In und um Fechenheim herum war ich mir auch nicht so ganz sicher gewesen mit meinen Angaben. Also wieder früh raus. So leere Straßen hatte ich seit der Ölkrise 1973 nicht mehr gesehen! Ich konnte auf den Fahrradbahnen radeln und Rad- und Fußwege links liegen lassen. Abstandhalten war kein Problem mehr. So gute Bedingungen hätte ich gerne drei Wochen vorher gehabt. Und mir fiel ein, dass ich ja eigentlich bereits im September hatte unterwegs sein wollen ...

Ingolf Biehuse

Radwegeplanung Wetterau

Der Wetteraukreis hat sein Radwegenetz einer Begutachtung unterzogen. Zum dritten Mal seit 1993 wurde damit eine Gesamtanalyse der Radverkehrssituation in diesem großen hessischen Landkreis vorgenommen.

Durchgeführt wurde diese Analyse durch das Kasseler Planungsbüro COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt, das unter Federführung von Dr. Wulf Rüthrich hier auch schon vorher für den Wetteraukreis gearbeitet hat. Ergebnisse wurden bereits im Sommer 2019 vorgestellt; jetzt sind alle Unterlagen online zugänglich (<https://tourismus.wetterau.de/natur/aktivitaeten/radfahren/radverkehrsplan/>). Begleitet wurde die Studie durch Peter Hünner von der Fachstelle Strukturförderung des Wetteraukreises. Kritische Stellungnahmen und Materialien des ADFC sind eingeflossen.

Kritische Stellungnahmen des ADFC sind eingeflossen

Die neue Radwege-Analyse konzentriert sich auf das bestehende Radwegenetz mit mehr als 1100 Kilometern im Bereich der Hauptrouten. Sie befasst sich insbesondere mit Mängeln und Lücken, die einem sicheren und komfortablen Radverkehr im Wege stehen. Standen die Radverkehrsplanungen der vergangenen Jahrzehnte häufig unter dem Primat von Freizeitverkehr und touristischen Radrouten, so genießt dieses Mal die Infrastruktur für den Fahrrad-Alltagsverkehr von pendelnden Berufstätigen und Schülerinnen und Schülern sowie für die vergleichbare zweckgerichtete Mobilität besondere Aufmerksamkeit. Dazu wurde das Radroutennetz im Hinblick auf effiziente und attraktive Verkehrsmöglichkeiten auf den Hauptbedarfslinien untersucht. Es geht um die Erreichbarkeit von Kernorten und Ortsteilen, Bahnhöfen, Schu-



Unsinnige Doppelbeschilderung in Bad Vilbel an einer ehemaligen Bahnunterführung – die Hälfte der Schilder führt direkt in eine Sackgasse

Walter Baumann

len sowie Arbeitsorten innerhalb und außerhalb des Wetteraukreises für den Radverkehr in Entfernungen von bis zu 10 Kilometern.

Der Zustand der Radinfrastruktur wurde von den Autoren durch Befahrungen ermittelt. Der Bericht stützt sich ansonsten auf zahlreiche amtliche Datenquellen zur Radverkehrssituation im Wetteraukreis und weist unter anderem darauf hin, dass Bad Vilbel in Verbindung mit seiner Bevölkerungszahl die meisten Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung aufweist.

Das Gutachten stellt fest, dass das Radnetz derzeit den Anspruch fahrradgerechter Wege an vielen Stellen nicht erfüllt. Neben Netzlücken gehören Umwege oder zusätzliche Höhenüberwindungen zu den Defiziten. So moniert der Bericht im Umkreis Bad Vilbels fehlende Hauptrouten zwischen Bad Vilbel und Bergen-Enkheim oder zwischen Rendel und Niederdorfelden. Sogenannte Netzdefizite insbesondere im Hinblick auf die Streckenführung von Hauptrouten werden unter anderem entlang der Bundesstraße 521 zwischen Bad Vilbel und Frankfurt sowie auf der Landesstraße 3008 nach Niederdorfelden gesehen. Der Bericht unterstützt die laufenden Überle-

gungen zur Einführung von Rad-schnell- und -direktverbindungen und sieht dafür insbesondere zwischen Bad Nauheim und Frankfurt hohes Potenzial.

Mängel auf insgesamt 265 Kilometern

Das Gutachten ermittelte Mängel in der Qualität der vorhandenen Fahrradwege auf insgesamt 265 Kilometern. So sind auf rund 48 Kilometern die Fahrradwege zu schmal, der Fahrbahnbelag ist auf 38 Kilometern schlecht bzw. ungeeignet. Dies gilt nicht nur im Fall von Schotterwegen, sondern auch für viele Feld- und Wirtschaftswege, deren Betonoberflächen für Radelnde Sicherheits- und Komfortmängel mit sich bringen.

Der Bericht beklagt auch das Erscheinungsbild der teilweise über 20 Jahre alten Beschilderung. Es wird dringend empfohlen, die Radwegweisung grundlegend zu überarbeiten, zu erneuern und in ein fortschreibungsfähiges digitales Kataster zu übernehmen. Beeindruckende Beispiele für vielfältigen Unsinn amtlicher Verkehrsregelung dokumentieren zahlreiche Fotos sowohl im Abschnitt über die Frei-

gabe von Gehwegen für den Fahrradverkehr als auch in Bezug auf unverändert vorhandene, zum Teil vorschriftswidrige Umlaufsperrungen oder andere Verbots- und Gebotsverkehrszeichen. Als weitere Mängel spricht der Bericht die Radwegführung im Fall von Kreisverkehren

Beeindruckende Beispiele für vielfältigen Unsinn

an, sowie viele nicht befahrbare oder gefährliche Strecken bei Bahnunter- oder Bahnüberführungen.

Ein weiterer Abschnitt widmet sich den Fahrradabstellmöglichkeiten unter anderem an Schulen, öffentlichen Gebäuden oder Schwimmbädern. Gemessen an den Richtwerten fehlen an den Schulen im Wetteraukreis mehr als 2500 Fahrradabstellplätze. Die Schulen in Bad Vilbel kommen hier vergleichsweise gut weg. Warum 20 Abstellplätze am Bad Vilbeler Rathaus als nicht geeignet klassifiziert werden, erschließt sich durch den Text leider nicht.

Die Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrssituation werden von den Gutachtern priorisiert und zum Teil auch die Kosten ihrer Umsetzung kalkuliert. Ganz oben steht dabei unter den Maßnahmen zum Lückenschluss und zur Netzverbesserung die für Bad Vilbel so relevante Bundesstraße 521; allerdings fällt dies in die Zuständigkeit des Bundes. Bei der Beseitigung von Fahrbahnmängeln sieht das Gutachten in Bad Vilbel Bedarf auf rund 5,5 Kilometern, die von der Kommune zu tragen sind. Insgesamt werden zur Schließung von Lücken im Radroutennetz und zur Verbesserung der Netzstruktur 103 Maßnahmen geordnet vorgeschlagen. Eine Kostenschätzung ergibt für die kurzfristigen Maßnahmen eine Summe von knapp 20 Millionen Euro; davon entfallen rund 4 Millionen auf den Bund, 8 Millionen auf das Land Hessen, 5,6 Millionen auf den Wetteraukreis und 2,3 Millionen auf die Kommunen.

Insgesamt stellt das Gutachten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Radverkehrs im Wetteraukreis dar. Eine jeweils eingehende Prüfung und Bewertung durch die Kommunen unter Beteiligung der mit den lokalen Verhältnissen vertrauten ADFC-Mitglieder wäre zu wünschen. *Walter Baumann*

Qualitätsmängel auf Radrouten

Radverkehrsanlage zu schmal	ca. 48 km
Fahrbahnbenutzung außerorts	ca. 30 km
Fahrbahnbenutzung innerorts	ca. 63 km
Freigegebener Gehweg	ca. 25 km
Schlechter / sehr schlechter Belag	ca. 38 km
Fahrbahnschäden	ca. 61 km
Summe	ca. 265 km

Quelle: Radverkehrsplan des Wetteraukreises, Fortschreibung 2018/2019, S. 31

Bad Vilbel baut

Freud und Leid für die Radelnden – Umleitungen beschildern und sicher gestalten!

Sperrung Landschaftsbrücke: Durchfahrt verboten – und nun?

Jochen Waiblinger (3)

Die Landschaftsbrücke – und die alternativen Routen während ihrer Sperrung

Quelle: www.bad-vilbel-baut.de



Es könnte ja alles so schön sein. Ich lebe in einer Gemeinde, die ein Radwegekonzept hat und die dieses Jahr richtig viel Geld für den Radverkehr in die Hand nimmt. Dabei helfen auch verschiedene Landestöpfe, nicht nur die Beihilfen für den inzwischen im Zug der Coronakrise abgesagten Hessentag.

Gerade ist die Erneuerung des stadtseitigen Rad- und Fußwegs an der Nidda in Gang, die auf jeden Fall in baulicher Hinsicht eine deutliche Verbesserung gegenüber dem bisherigen, stark in die Jahre gekommenen Weg darstellt. Und im Mai soll ein weiteres Stück des Nidda-Radwegs, die Buckelpiste zwischen Dortelweil und dem Bahnübergang nordöstlich der Nidda, asphaltiert und verbreitert dem Rad- und Fußverkehr übergeben werden. Auch ein 730 Meter langer „Naturweg“ an der B3 zwischen Dortelweil und Massenheim wurde für den Rad- und Fußverkehr sowie die Landwirtschaft neu asphaltiert und mit Bankette versehen. Und schlussendlich soll im Sommer ein neuer, sich breit durch verschiedene Neubauprojekte schlängelnder Rad-/Fußweg im Quellenpark (östlich der B3) eröffnet werden. Dies, zusammen mit diversen Markierungen von Radwegen und -übergängen in Rot und der Freigabe einiger Straßen zum Radeln gegen die Einbahnstraße sind richtig gute Fortschritte für den Radverkehr, die ich hier ausdrücklich loben will und über die ich mich freue.

Allerdings: Was mich immer wieder ärgert, ist die städtischerseits anscheinend unterentwickelte Erkenntnis, dass das Fahrrad ein alternatives Verkehrsmittel und nicht nur ein Freizeitgerät ist. Dieses Manko zeigt sich immer wieder bei den vielen Baumaßnahmen in der größten Stadt der Wetterau, die besonders häufig, aber nicht ausschließlich, Kinder und Jugendliche auf ihrem täglichen Weg zur Schule behindern oder gefährden.

Betrachten wir zuerst die primäre Radverbindung zwischen Dortelweil und dem Schulzentrum in der Kernstadt – Grundschule, Haupt- und Realschule und Gymnasium. Im letzten Jahr wurde die Route durch den noch kaum bebauten Quellenpark wegen Bauarbeiten um rund 250 Meter nach Norden verlegt und dafür auch ein Teilstück neu angelegt. Das war gut. Aber seitdem krochen die Baustellen und Erschließungsarbeiten von zwei Seiten her auf diesen Weg zu ... und damit auch erhebliche Mengen von Baufahrzeugen mitgebrachten Erdschutts.

Wer erinnert sich nicht an die regenreichen Monate Dezember und Februar? Nach diversen medial begleiteten Protesten wurde die zentrale Verbindung über die Landschaftsbrücke – die einzige Querung der Nordumgehung Bad Vilbels – Anfang März für die Dauer von drei Monaten gesperrt! Gleichzeitig wurden zwei weitere Verbindungen zwischen Dortelweil und Massenheim bzw. der Kernstadt für drei bzw. fünf bis sechs Wochen gesperrt.

Als Alternative 1 (Bildmitte, grün markierte Strecke in der Grafik oben rechts) wurde von der Stadt der Rad-/Fußweg an der von Pendelnden stark frequentierten Friedberger Straße angeboten. Dies allerdings nur auf der Website der Stadt (www.bad-vilbel-baut.de, Baustellenfinder). Direkt vor Ort hingegen begnügte sich die Straßenverkehrsbehörde damit, ein Schild „Durchfahrt verboten“ aufzustellen.

Die angesprochene Alternativstrecke ist etwas länger. Doch nicht nur das: Von Dortelweil aus muss zweimal die Friedberger Straße und einmal die Nordumgehung überquert werden – selbstredend auch während der Rush-Hour; hinzu kommen auf der Friedberger Straße Querungen von Ein- und Ausfahrten vor Einkaufsmärkten und einer Tankstelle, bevor man durch die Unterführung am Bahnhof oder etwas später durch die Unterführung an der Kasseler Straße auf die andere Seite der Gleise gelangt.

Die zweite Umleitungsstrecke ist die rund 2,5 Kilometer längere Passage östlich der Nidda (grün markiert, im Bild rechts). Was die Situation davor bewahrte, sich zu einem richtigen GAU (größten auszudenkenden Unfug) zu entwickeln, waren einzig und allein die durch die Coronakrise bedingte Schließung der Schulen und das Kontaktverbot.

Nun ist die Wahrscheinlichkeit gering, dass in meiner Lebenszeit die drei radverkehrsreichsten Verbindungen zwischen den Stadtteilen oder aus der Stadt heraus ein weiteres Mal allesamt zur gleichen Zeit erneuert oder gesperrt werden (außer vielleicht für den Fall, dass der Hessentag 2025 in Bad Vilbel stattfinden wird). Nichtsdestoweniger ist es äußerst betrüblich, zuweilen auch gefährlich, wenn bei der Einrichtung von Baustellen Überlegungen zugunsten der Sicherheit des Radverkehrs dem heiligen St. Sachzwang zum Opfer fallen. Zwei weitere Beispiele mögen dies illustrieren.

Die eingangs erwähnte neu asphaltierte, 730 Meter lange Passage zwischen den Stadtteilen Dortelweil und Massenheim endet an einer Kreuzung der Nordumgehung (L 3008), die morgens zu Schulbeginn sehr stark vom Kfz-Pendlerverkehr genutzt wird. Der Ampeltakt ist auf einen möglichst gleichmäßig fließenden Autoverkehr ausgerichtet. Und so dauert es recht lange, bis die Schülerinnen und Schüler hier weiterkommen, egal ob sie einfach warten oder ob sie aktiv werden und mittels des ebenfalls vorhandenen Bedarfsknopfs eine Grünphase herbeiführen.

Diese Streckenführung ist bedenklich. Kinder und Jugendliche, die von Dortelweil aus per Rad zur Schule fahren, müssen sich morgens einen Weg durch ein nicht verkehrsberuhigtes Industriegebiet suchen – Radwege gibt es dort leider nicht. Nach der Querung der Nordumgehung müssen sie auf die rechte Seite der Homburger Straße gelangen – einer weiteren vielbe-

fahrenen Ein- und Ausfallstraße –, um sodann den schmalen Gehweg und späterhin (nach der Aufhebung der Radfahrer-frei-Regelung) die Fahrbahn der Homburger Straße zu benutzen. Eine einigermaßen sichere Fahrt zum Schulzentrum ist dies nicht.

Das zweite angesprochene Beispiel betrifft einen beliebten Fuß- und Radweg östlich der Nidda zum Kindergarten, zum Kulturzentrum und zum Restaurantcafé zur Alten Mühle und weiter in die Innenstadt. Dieser Weg war zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Artikels (Stand Ostern) seit zwei Wochen und noch für zwei bis vier weitere Wochen wegen Bauarbeiten gesperrt. Rasch hatte sich ein irregulärer, enger Bypass gebildet. Ergo: kein geordnetes Durchkommen für Radelnde möglich.

Hilfreich wäre hier – und im Autoverkehr ist solches ja durchaus üblich – ein Hinweisschild rund 400 Meter vorher auf der Zufahrtsstraße Gronauer Weg. Dieser wird von vielen aus Richtung Karben kom-

menden Radelnden benutzt, da er die direkte Fortsetzung der einzigen zurzeit nutzbaren Nidda-Radweg-Variante zwischen Karben und Bad Vilbel bildet. Diese Radelnden könnten dann rechtzeitig zum westlichen Nidda-Ufer überwechseln – statt an der rot-weiß markierten Barriere frustriert umzukehren oder sich durch den engen Bypass zu quetschen. Der Bauleiter vor Ort versprach mir übrigens, ein solches Hinweisschild beim Bad Vilbeler Bauamt zu beantragen. Warum wundert es mich bloß nicht, dass bisher nichts geschah?

Es ist schade, dass ein nachhaltiger Umdenkprozess in Bad Vilbel leider noch nicht überall stattgefunden hat. Es ist ja nicht so, dass gar nichts ginge. Aber Vieles geht halt leider nur durch permanentes Anfragen, Nachfragen, Fordern und Nachbohren. Der große Nachbar Frankfurt ist in den letzten zwei Jahren in Sachen fahrradfreundlicher Verkehrspolitik deutlich weiter vorangekommen.

Jochen Waiblinger



Kreuzung der Nordumgehung am Ortsrand Massenheims



Gronauer Weg: Durchfahrt verboten – ohne Vorwarnung



Beratung & Service



Kinderräder



Jugendräder



Stadtfahrräder



Tourenräder



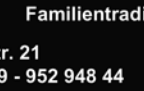
Crossräder



Trekkingräder



Single-Speed-Räder



Mountainbikes



Pedelecs für die Stadt,
für Touren und für
sportliches Fahren

Falträder

Ersatzteile & Zubehör

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

www.FahrradWagner.de



Fahrradhaus Wagner

Familientradition seit 1929

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

Öffnungszeiten:

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

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr



Fahrrad Böttgen GmbH

www.fahrrad-boettgen.de

Große Spillingsgasse 8 - 14
60385 Frankfurt am Main

☎ 069 - 945108 - 0
☎ 069 - 945108 - 88
✉ info@fahrrad-boettgen.de

Meisterwerkstatt

Terminvereinbarung unter ☎ 069 - 945108 - 30

Beratertermin für Fahrradkauf vereinbaren unter

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

Neue Öffnungszeiten:

Montag - Freitag 9.00 - 19.00 h
Samstag 9.00 - 16.00 h

exklusiv bei uns
mainRad

Finanzierung - Leasing - Wertgarantie



Fahrradstraße Senefelderstraße

Alex Habermehl

Fahrradprojekt Bike Offenbach nimmt 2020 richtig Fahrt auf

Bike Offenbach – eine Stadt neu erfahren

Um die Menschen zum Umsatteln zu bewegen, muss die Infrastruktur stimmen. Offenbach macht hierfür den (Rad-)Weg frei: Dank des Projekts Bike Offenbach lässt sich die Stadt bald ganz neu erfahren. Bis Ende 2021 entstehen neun Kilometer Fahrradstraßen sowie sechs Fahrradachsen, die das Stadtgebiet und das Umland neu erschließen. Auf den Fahrradstraßen gilt „Anlieger frei“ und maximal Tempo 30 für alle, zudem dürfen Radler nebeneinander fahren. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) hat im Frühjahr 2018 die Mittel für das Verbundprojekt Fahrrad-(straßen-)stadt Offenbach – genannt Bike Offenbach – bewilligt und stellt dafür rund 4,53 Millionen Euro aus den Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative zur Verfügung. Verbundpartner ist die Stadt Neu-Isenburg, die ebenfalls eine Förderzusage bekam. Die Projektentwicklungsgesellschaft OPG aus dem Geschäftsfeld Immobilien der Stadtwerke-Gruppe ist von der Stadt Offenbach mit dem Projektmanagement für Bike Offenbach beauftragt. www.bikeoffenbach.de



BIKE OFFENBACH

Nach umfangreichen Vorbereitungen, Planungen und ersten Arbeiten im vergangenen Jahr startet das städtische Projekt Bike Offenbach 2020 durch. Der Schwerpunkt liegt auf der Einrichtung neuer Fahrradstraßen: Mit dem Frühling kamen hier die Arbeiten an verschiedenen Abschnitten so richtig auf Touren.

Im Nordend geht die Umgestaltung der Tausenstraße zur Fahrradstraße zügig voran: Bis Ende April fanden zunächst die notwendigen Instandsetzungsarbeiten statt, im Mai nun folgen die Markierungen und Beschilderungen. Die neue Fahrradstraße zwischen dem Nordring am Offenbacher Hafen und der Domstraße gehört zur Achse 1 des Projekts Bike Offenbach, die mittelfristig vom Hafen über den Stadtteil Lauterborn bis nach Neu-Isenburg führen wird.

Das Projekt hat auch den Stadtteil Bürgel erreicht: Dort werden die Von-Behring-Straße und teilweise die Bildstockstraße zur Fahrradstraße umgewandelt. „Damit erweitern wir das Offenbacher Fahrradnetz auf direktem Weg in Richtung Rumpenheim“, erklärt Ulrich Lemke von der OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH aus dem Geschäftsfeld Immobilien der Stadtwerke-Gruppe, die von der Stadt mit dem Projektmanagement für Bike Offenbach beauftragt ist. ADFC-Mitglied Lemke ergänzt, dass durch diesen Abschnitt der Fahrrad-

achse 5 die Strecke von der Mainfähre bis zur Innenstadt künftig etwa zwei Kilometer kürzer – und besser beleuchtet – sein werde als die bisherige Route entlang des Mains.

Bereits seit Mitte April fertiggestellt ist der erste ca. 1,5 km lange Teilabschnitt der Fahrradachse 6: Er gehört teilweise zur Regionalpark-Rundroute und führt von Bieber-Nord über den Leonhard-Eißner-Park bis zur Maybachstraße. Östlich der B 448 ist hier ein neuer rund 300 Meter langer Radweg bis zum Neubaugebiet Bieber-Nord entstanden. Die Achse 6 wird zukünftig Offenbach und den Mainradweg mit Bieber und Obertshausen verbinden.

„Busschleuse“ soll Radverkehr stärken

Auch in der Innenstadt gehen die Arbeiten weiter. In der Senefelderstraße zwischen Marienstraße und Starkenburgring wurde bereits zum Projektbeginn im Spätsommer 2018 eine Test-Fahrradstraße eingerichtet, um Erfahrungen rund um das Thema zu sammeln. Wie ein Monitoring der Hochschule Darmstadt zeigte, hat die Einrichtung der Fahrradstraße weder die Anzahl noch das Tempo der Autofahrer signifikant verändert. Um den Durchgangsverkehr zu reduzieren – in der Fahrradstraße gilt „Anlieger frei“ – und den Radverkehr weiter zu stärken, wurde im

April eine sogenannte „Busschleuse“ eingerichtet: In der Verlängerung der früheren Teststrecke dürfen Pkw zwischen Birkenlohr- und Weikertsblochstraße nur in südlicher Richtung fahren. Stadteinwärts ist nur noch die Durchfahrt von Radfahrenden und Bussen möglich. Die Maßnahme läuft zunächst für ein Jahr als Verkehrsversuch. Im weiteren Verlauf der Senefelderstraße zwischen der Edith-Stein-Schule und der Anne-Frank-Schule ist zudem auf einer Länge von ca. 400 Metern ein neuer Rad-/Fußweg mit Querungshilfe entstanden, der Schülern und Pendlern mehr Sicherheit bietet. Insgesamt wird die Fahrradachse 2 des Projekts Bike Offenbach, die über die Senefelderstraße bis nach Heusenstamm und Gravenbruch führt, dadurch auf zwei Kilometer verlängert.

Dass das Projekt insgesamt viel Rückenwind erfährt, hat eine gemeinsame Umfrage der Frankfurter Goethe-Universität und der Offenbacher Hochschule für Gestaltung gezeigt: Danach finden fast zwei Drittel aller Autofahrenden und 83 Prozent der Radelnden in Offenbach die Idee der Fahrradstraßen gut.

Weitere Infos zum Projekt finden sich auf www.bikeoffenbach.de. Hier können sich Interessierte auch für einen Newsletter zum Thema anmelden.

Nicole Unruh, Unternehmenskommunikation
Stadtwerke Offenbach Holding



Durchfahrt stadteinwärts nur noch für Radfahrende und Busse: Busschleuse Senefelderstraße

OPG (3)



Teilabschnitt der Fahrradachse 6 zwischen Mainradweg und Bieber: Asphaltierung im Eißner-Park



Bietet Schülern und Pendlern mehr Sicherheit zwischen Edith-Stein- und Anne-Frank-Schule: Rad-/Fußweg mit Querungshilfe

ADFC Offenbach fordert direkt gute Umsetzung der Fahrradstraßen

Mit Freude registrieren wir, dass beim Fahrradstraßenprojekt weitere Fortschritte zu beobachten sind. Nach der Senefelderstraße gibt es nun Asphaltarbeiten für die zukünftige Fahrradstraße Taunusstraße. Gut umgesetzte Fahrradstraßen können das Radfahren leichter und angenehmer machen.

Leider zeigen die Monitoring-Ergebnisse der Hochschule Darmstadt, dass sich der Kfz-Verkehr

nach Einrichtung der Fahrradstraße in der Senefelderstraße nicht reduziert oder verlangsamt hat. Es ist für uns nicht verwunderlich, dass sich viele Radler dort unsicher fühlen, wenn mehr als die Hälfte der Kraftfahrzeuge in der Straße schneller als erlaubt fährt.

Wir fordern daher, dass die Fahrradstraßen direkt gut umgesetzt werden. Die Busschleuse ist gut und richtig, aber sie kann nur ein

Baustein sein. Fahrradstraßen sind nur dann sinnvoll, wenn sie als spezifische Führungsform des Radverkehrs klar und eindeutig erkennbar ist. Ferner ist von zentraler Bedeutung, dass in Fahrradstraßen kein durchgehender Autoverkehr ermöglicht wird und der Radverkehr an Einmündungen und Kreuzungen Vorrang erhält. Um den Kfz-Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen zu unterbinden,

sind bauliche Sperren geeignet. In der Taunusstraße war zu beobachten, dass trotz der dortigen Fahrradschleuse die Einbahnstraßenregelung für Kfz vielfach missachtet wurde und die Fahrradschleuse regelmäßig zugeparkt wurde. Um die Fahrradstraße in der Taunusstraße erfolgreich zu gestalten, müssen solche Probleme von Beginn an angegangen und verhindert werden.

Henning Kühl, ADFC Offenbach

... von Radfahrern begegnet einem in letzter Zeit auf dem Mainuferweg, auf dem Industriebahnweg oder auf der Senefelderstraße. Vor der Viruswelle war das eher selten zu beobachten, doch in diesen Wochen werden sie zur Gefahrenquelle, wenn sie sich mit Skatern, Kinderwagen und zwei- bis vierjährigen Radfahranfängerinnen und Radfahranfängern die Asphaltstreifen teilen müssen.

Finden wir das gut?

Ja, denn wir werden mehr! Eine dauerhafte Verbesserung in unserer alltäglichen Kampfzone mit den Vierrädern ist nur dann erreichbar, wenn wir aus dem Minderheitenstatus herauswachsen. Im politischen Geschäft zählt eben nur Zählbares, also Wählerstimmen! Der ehemalige Offenbacher OB Grandke pflegte zu Anliegen aus der Bürgerschaft zu fragen: „Wieviel Leute stehen hinter Ihnen?“

Solange wir Radfahrenden im 10%-Ghetto verharren, können Verkehrspolitikern mit der sicheren Zustimmung der 90% Motorisierten

rechnen, die fast alle Vorteile auf und neben der Straße für sich beanspruchen. Erst wenn wir 15 bis 20% – mit wachsender Tendenz – aufweisen können, könnten ansonsten autofizierte Verkehrspolitikern ins Grübeln kommen. Zumal diese Zunft an ihrer Spitze bereits geschwächt ist: Bundesverkehrsminister Scheuer (CSU) lässt mehr Gelder als bisher in den Etat eintragen. Der Vorteil für die radfahren-

Öfter eine ganze Corona ...

den Verkehrsteilnehmer*innen kommt allerdings kaum vom Zuwachs, sondern von der Angst vor Verkehrsverbieten für Dieselfahrzeuge in den Städten: Je mehr Menschen auf den ÖPNV oder aufs Rad umsteigen, desto weniger steigt die Luftverschmutzung und umso mehr die Chance für die Dieselfahrer, bei ihrer Gewohnheit zu bleiben, jeden Kilometer in der Stadt mit dem Auto zurückzulegen.

Es gibt vermutlich auch weitere Gründe dafür, dass schon im Winter 2019/2020 mehr Menschen ihre Wege auf dem Rad zurücklegten als früher: die vor allem durch die „Fridays-for-future“-Bewegung geförderte Einsicht, die klimaschädliche CO₂-Überproduktion senken zu wollen. Das ist zwar bisher keine Massenerscheinung, kann es aber auch nicht sein, weil sich Einsichten bekanntlich nicht unmittelbar in Handeln umsetzen. Ferner wurde die zunehmende Benutzung des Fahrrads im Alltag auch durch den milden Winter erleichtert.

Wie auch immer: Es geht voran! Wir haben also, verkehrspolitisch gesehen, auch (oder gerade) in Krisenzeiten ungewohnten Rückenwind. So wie ihn der Bundes-ADFC mit Nachdruck für seine Kampagne „Mehr Platz fürs Rad“ nutzt, tun wir es auch in den Kreisverbänden: diese Gelegenheit ergreifen, um mehr Druck im Kessel der Kommunalpolitik zu erzeugen!

Wolfgang Christian

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

zweirad-ganzert.de

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

www.facebook.com/zweirad-ganzert

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

REGIONAL



Süwag

Deutscher Fahrradpreis 2020 And the winner is: Stefan Trauth

Da steht im Frühjahr die halbe Welt still. Eine Pandemie hat den Alltag, den Verkehr, das ganze soziale Leben lahmgelegt. Das Mindeste, was da vielen bleibt, um sich fortzubewegen, sich sportlich zu betätigen, um Gedränge zu meiden, war und ist das Rad. Und mitten in die coronabelastete Zeit platzt die Meldung der Vergabe des Deutschen Fahrradpreises an einen Schwalbacher Kleinbetrieb. Der Inhaber ist auch noch Fördermitglied des ADFC Eschborn/Schwalbach und zudem langjähriger Kooperationspartner der Ortsgruppe bei vielen Veranstaltungen wie Fahrrad-Aktionstag in Eschborn oder Fahrradbasar in Schwalbach.

Stefan Trauth heißt der Mitpreisträger und vielfache Ideengeber rund ums Rad. Aus dem einstmaligen Fachgeschäft „Biketempel“ in Eschborn wurde mit der Zeit ein moderner Mobilitätsdienstleister im Fahrradbereich. Neben dem mobilen Fahrradservice entstand ein E-Bike-Verleih und ein Lastenradzentrum. Unter der Marke Pedelity.de wurde das Angebot für den Verleih von E-Bikes und Lastenrädern gebündelt. „Die aktuell verfügbare Flotte umfasst ca. 550 E-Bikes sowie ca. 50 klassische Fahrräder ohne Motor. Sie setzt

sich sowohl aus Pedelecs, schnellen Pedelecs bzw. E-Bikes sowie E-Lastenrädern für den Transport von Kindern und Waren zusammen. Die Flotte wird regelmäßig gewartet und stetig erneuert“, ist auf der Homepage zu lesen.

Im letzten Jahr startete das Land Hessen zusammen mit Pedelity.de die Aktion „Radfahren neu entdecken“, für die beide jetzt den Deutschen Fahrradpreis bekommen haben. Leute, die Interesse hatten, das Pedelec als Alltagsverkehrsmittel kostenlos zu testen, konnten sich bewerben. Der Andrang war enorm. Dabei haben sich auch der MTK und einige Kommunen im Kreis beteiligt. Die Aktion wird in diesem Jahr fortgesetzt.

Dabei geht der Betrieb des Fahrradverleihs jetzt mit einem Abo-

Modell gemeinsam mit dem regionalen Energieversorgungsunternehmen Süwag noch einige Schritte weiter: Nicht nur an Einzelpersonen wird gedacht, sondern auch Klein- und Großbetriebe, Kommunen und Verkehrsunternehmen, Gastronomie, Hotels und Reiseveranstalter, Vereine und Familien können ihr Rad jetzt abonnieren. Der Ablauf ist denkbar einfach: bestellen, ausleihen, nutzen, zurückgeben – im monatlichen Preis ist wirklich alles drin – u. a. Versicherung, Wartung, Ersatz- und Verschleißteile. Hol- und Bringdienste mit Reparaturservice komplettieren das Angebot rund ums Rad.

Dieses neue Angebot für Menschen, die sich ein qualitativ hochwertiges Pedelec nicht leisten können bzw. noch nicht wissen, ob das

was für sie ist, gäbe es nicht ohne einen Fahrrad-Fachbetrieb mit dem passenden Engagement. Und da kommt nun Stefan Trauth mit Pedelity.de ins Spiel: Egal, ob mit Rädern für „Radfahren neu entdecken“ oder das „Pedelec-Abo“, immer braucht es neben der Idee auch einen, der diese umsetzt. Das bedeutet Investition in die Räder, das bedeutet Aufbau des Betriebs (Werkstatt plus Belegschaft) und das bedeutet das Managen der Schnittstelle zwischen radfahrendem Endkunden und Auftraggeber aus Unternehmen bzw. Politik. Das Aktionsfeld des Zweiradbetriebs mit all seinen Facetten erstreckt sich inzwischen weit über die Grenzen Hessens hinaus.

Und dabei war es nicht immer einfach, Fördergelder aufzutreiben oder bei den Banken offene Ohren für einen Kredit der ganzen unternehmerischen Ideen zu finden. Viel wichtiger ist der Blick auf das Neue, welches das Geschäft von Pedelity.de ausmacht: Das Fahrrad wird zum Bestandteil eines Mobilitätsservice, der aus vielen einzelnen Puzzleteilen besteht, die an die Wünsche der potentiellen Kundinnen und Kunden angepasst wurden:

- Fahrradverkauf – neu und gebraucht.
- Fahrradreparatur: Angefangen hatte alles mit dem Fahrradbus: Die komplette Werkstatt war entsprechend einem festgelegten Fahrplan in Frankfurt und dem MTK unterwegs. Heute gibt es zudem das reguläre Ladengeschäft in Sossenheim.
- Fahrradverleih mit Kooperationspartnern, die Menschen dazu animieren wollen, ihre Umgebung mit dem Elektrorad neu zu entdecken.
- Abo eines Fahrrads.
- Fahrradtouren: Zusammen mit Outdoor-Eventanbietern können einzelne Personen oder Betriebe und andere Gruppen den Taunus per pedale entdecken.

Dass der ADFC solch ein Engagement ums Rad befürwortet und den großen Umfang des technischen Services begrüßt, versteht sich von selbst. Danke für so viel Ideen und Elan rund um unser liebstes Fortbewegungsmittel, das Fahrrad. Und weiter so, Stefan Trauth. Wer mehr erfahren will: goyago.de

Gaby Wittendorfer / Helge Wagner

Der **Deutsche Fahrradpreis – best for bike**, auch Deutscher Fahrradpreis, ist ein bundesweiter Wettbewerb, der seit 2000 jährlich Projekte und Maßnahmen der Radverkehrsförderung würdigt. Initiatoren des Wettbewerbs sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und der Verbund Service und Fahrrad e.V. (VSF) unterstützen den Wettbewerb als Partner.

Quelle: Wikipedia



Fahrrad-Slalom

Es gibt viele Sportarten, die man mit einem Fahrrad ausüben kann: Straßenrennen, Querfeldeinrennen, Downhill, Radball, Triathlon, Kunstradfahren etc. Wie beim Skifahren gilt aber: Die für Zuschauer spektakulärste weil riskanteste Sportart ist der Slalom.

Daher gibt es in der dem Fahrrad traditionell wohlgesonnenen Stadt Bad Homburg seit vielen Jahrzehnten eine Trainingsstrecke für die Sportart Fahrrad-Slalom, nämlich die beidseitigen benutzungspflichtigen Radwege an der Urseler Straße. Viele verschiedene Hindernisse sind aufgebaut: Ampelmasten, Verkehrsschilder, Pfosten. Weiterhin gibt es bewegliche, lebendige Hindernisse wie Kleinkinder, Schulkinder, Gymnasiasten, Eltern mit Kinderwagen, Rentner, Hunde, die den Radweg kreuzen oder auf Grün warten. Man betrachte das Foto und wird sehen, dass vorbeifahrende Autofahrer mit einem aufgemalten Verkehrsschild auf diese Hindernisse hingewiesen werden, damit sie den Radlern ihre Bewunderung zeigen können. Um die Schwierigkeiten des Parcours noch zu steigern, sind weiße Markierungen willkürlich auf den Gehweg gemalt worden.

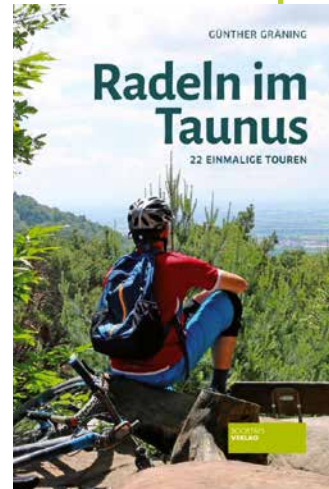
Die Stadt Bad Homburg betreibt die Trainingsstrecke sicherlich deshalb, weil sie ihre angestammte Position bei der nächsten ADFC-Umfrage verteidigen möchte.

Anmerkung: Die Leere auf dem Foto ist von einem Virus verschuldet worden.

Günther Gräning

Radeln im und am Taunus

Wenn es noch nicht erfunden wäre, so wäre es allerhöchste Zeit dafür: Zweifellos ist das Fahrrad das effektivste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Aber es ist weit mehr als das. Man kann damit Sport treiben, verreisen, Brötchen einkaufen, Bier holen – und seine Heimat sowie deren weitere Umgebung kennen lernen. Letzteres soll mit diesem kleinen Buch geschehen. Es beschreibt Radtouren, die der Autor sämtlich im Sommerhalbjahr 2019 gefahren ist. Dabei hat er großenteils Strecken abgeradelt, die der ADFC Hochtaunus in seinem Radtouren-Angebot hat und mit Gästen und Mitgliedern seit mehreren Jahren regelmäßig befährt. Zum Naturerlebnis kommt dann die Gemeinschaft mit Gleichgesinnten hinzu.



Die Touren starten an unterschiedlichen Orten am Taunushang und führen auch dorthin zurück. Ihre Länge liegt zwischen 20 km und 100 km. Alle Touren zusammen bringen es auf etwa 1200 km. Sie vermeiden Autostraßen und schlechte Wege, wo immer das möglich ist. Auf Sicherheit wird besonders geachtet. Schwerpunkt der Beschreibung sind Landschaft und Natur sowie Geschichte und Kultur. Dabei ist durchaus der Weg das Ziel. Die Touren umfassen den Bereich zwischen Weilburg und Seligenstadt, Feldberg und Vogelsberg, Frankfurt und Lich. Das Buch enthält Wegbeschreibungen, Fotos, Routenkarten und Hinweise auf die Infrastruktur. Und es ist für alle etwas dabei – für Erfahrene und Anfänger, für Sportliche und Alltagsradler.

Das Buch erscheint Mitte Mai im Frankfurter Societätsverlag.

Günther Gräning: Radeln im Taunus
192 Seiten, ISBN-13: 9783955423735

Wir beraten Sie in folgenden Themenbereichen:

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

Frankfurter Straße 35 | D - 61118 Bad Vilbel

Zweigstelle: Hartmannsweilerstraße 71 | D - 65933 Frankfurt am Main

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

E-Mail: info@ranotwhs.de | Web: www.ranotwhs.de



Wiegand | Striether | Hofmann

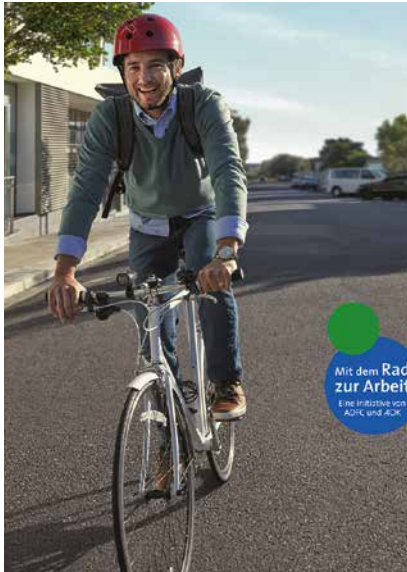
Rechtsanwälte und Notar

Mit dem Rad zur Arbeit – jetzt auch fürs Home-Office

Späterer Beginn, späteres Ende

Für den 5. Mai war für die von AOK und ADFC gemeinsam organisierte Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ eigentlich eine große Auftaktveranstaltung am Frankfurter Römerberg geplant. Eine weitere von ungezählten Veranstaltungen, die wegen Corona ausfallen musste. Die Aktion selbst betrifft dies jedoch keineswegs: Der Start der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ ist lediglich um einen Monat auf den 1. Juni verschoben worden. Dafür wird die Aktion in diesem Jahr bis in den Herbst verlängert – und zwar bis mindestens Ende September, möglicherweise sogar darüber hinaus. In diesem Jahr gilt es umso mehr, Fahrradtage zu sammeln – dabei fit und gesund zu bleiben und attraktive Preise gewinnen zu können. Eine wichtige Neuerung in diesem Jahr: Es zählen auch Fahrten rund ums Home-Office!

Mehr Infos unter: www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/hessen



Delegiertenversammlung und Jahresbericht

Veränderungen im Landesvorstand



Eine gute Woche vor Verkündung der Kontaktsperre durch die Bundesregierung konnte die wohl für längere Zeit letzte Veranstaltung des ADFC Hessen stattfinden – die Landesversammlung 2020, in deren Verlauf es auch Veränderungen im Vorstand gab: Die Delegierten wählten Xavier Marc (Seeheim-Jugenheim) und Ansgar Hegerfeld (Frankfurt am Main) als neue stellvertretende Landesvorsitzende. Paul Fremer hatte sich aus beruflichen und privaten Gründen entschlossen, aus dem Vorstand auszusteigen. Der Landesvorstand

dankte Paul Fremer für sein Engagement in den letzten beiden Jahren trotz beruflicher Beanspruchung als Selbstständiger und Familienvater mit kleinen Kindern.

Anlässlich der Landesversammlung veröffentlichte der ADFC Hessen auch seinen Jahresbericht 2019/20, der die wichtigsten Ereignisse der letzten 12 Monate rund um den Radverkehr in Hessen zusammenfasst und bewertet – unter anderem die Entwicklung der Radschnellwege, Möglichkeiten der politischen Durchsetzung einer Verkehrswende, die Proteste anlässlich der IAA und die Initiative, mehr aktive Frauen für den ADFC zu gewinnen.

Kurzlink zum PDF des Jahresberichts: www.adfc-hessen.de/=Urje

Leser MEINUNGEN

Frankfurt aktuell 2/20, Gut geplant ist halb geradelt

Gerade habe ich das aktuelle Heft aus dem Briefkasten gefischt und bin von dem Artikel „gut geplant ist halb geradelt“ über zwei Seiten total angetan: kurz und knapp und informativ, das finde ich super toll. Weiter so.

Michael Götze

Frankfurt aktuell 2/20, Viele Fortschritte, einige Enttäuschungen

Die Begeisterung zur neuen StVO teile ich nur mit Einschränkungen, vor allem an diesen drei Punkten:

1) Die meisten Einbahnstraßen, die für Radfahrer (und natürlich auch Radfahrerinnen!) in der Gegenrichtung geöffnet sind, erlauben keine Begegnung mit Kraftfahrzeugen, wenn der gebotene Abstand eingehalten werden soll.

Wird das dann zur Ausnahme erklärt?

Dann muss man sich schon auch fragen, warum ein Überholen nicht möglich sein soll, was ja im Artikel durchaus erklärt wird – ich habe da die Berger Straße in Bornheim oder auch die Leipziger Straße vor Augen.

Und ich habe die Befürchtung, dass die Stadtplanung dann sagt: Die Freigabe der Gegenrichtung muss fast überall zurück genommen werden. Das würde uns wegen der erheblichen Umwege schon weh tun!

Bleibt noch diese Möglichkeit: Parkplätze und Parkstreifen gibt es nur noch auf einer Seite der betroffenen Straßen. An der Realisierung dieser Idee darf gezweifelt werden.

2) Aber auch der Abschnitt „Radfahren auf dem Bürgersteig“ öffnet mir die Frage: Was ist mit der Pflicht für Kinder unter 8 Jahren, den Bürgersteig zu benutzen – und konsequent auch der Aufsichtsperson dies zu gestatten?

Ich halte diese Regelung schon seit langem für schlecht, weil gerade die ungeübten Kinder auf dem Bürgersteig für Alte und Gebrechliche oder Hundebesitzer mit Leine eher eine Gefährdung darstellen. Ganz zu schweigen von der Situation z.B. in der Berger Straße, wo die Gastronomie nicht immer genug Platz für Oma, Hund und Radfahr-Anfänger lässt.

3) Generell Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften. Ja, für mich als Rentner ist das OK. Aber „Eisentreter“ & Co sagen dann bestimmt: „Da kann ich auch laufen!“ Wenn ich die Radler*innen erlebe, die auf dem Mainufer-Radweg in Richtung Hanau unterwegs sind ...

Und wenn der neue Radschnellweg durch eine Ortschaft führt? Gilt dann auch Tempo 30?

Fehlt noch die Kontrolle. Ich bin täglich mit dem Rad zwischen Bornheim und Bockenheim unterwegs. Von den „berittenen“ Polizisten, die in Frankfurt aktuell Nr. 1/20 fotografiert sind, habe ich noch keinen einzigen gesehen. Falschparker sehe ich alle 20 Meter!

Henning Kaufmann

Zum Corona Virus sende ich Ihnen folgenden Leserbrief:

Covid-19-Erkrankung: Dass jeder bereits 2 bis 3 Tage vor Symptomen ansteckend sein kann, sollte mittlerweile allgemein bekannt sein. Um die Infektionsrate so gering wie möglich zu halten, hat das Land Hessen in §1(2) der dritten Verordnung zur Bekämpfung des Corona Virus festgelegt, dass Personen mindestens 1,5 m Abstand halten müssen. Da wir Radfahrer auch „Personen“ sind, müssen auch wir zu Fußgängern diesen Abstand einhalten, insbesondere wenn wir von hinten kommen und die Fußgänger uns nicht hören um eventuell selber auszuweichen.

Ich halte die 1,5 m zu Fußgängern jedenfalls ein, damit wir nicht eines Tages erleben, dass die Fußgänger gezwungen sind uns mit der Schwimmmudel in der Hand auf Abstand zu halten :-)

Richard Göttlich

Liebes ADFC-Frankfurt-Team,

ich gehöre noch zu der Hardcopy-Generation und lese mit großer Begeisterung eure „aktuell“ – am letzten Wochenende bin ich mal alle Stellen mit verbesserten Fahrradwegen abgefahren die ihr beschrieben habt – „echt cool“.

VIELEN DANK an das ganze Redaktionsteam. Vor lauter Begeisterung hab ich 100 € für die adfc-Kasse gespendet. Bleibt gesund.

Ralf Hecker



Brückenumbau mit Überraschungseffekten

links oben:
Baubeginn im
Oktober 2019

rechts:
23. Januar
2020: Ein-
rückung der
stählernen
Behelfsbrücke

links unten:
Die noch un-
fertige letzte
Rampe für den
Fuß- und Rad-
verkehr Ende
März 2020

unten:
Die Behelfs-
brücke kurz
nach ihrer
Fertigstellung

Christian Martens

Schon bei der Vorstellung der Ausbaupläne der S-Bahnlinie S6 durch die Bahn wurde mitgeteilt, dass der zu erwartende Baustellenverkehr auch über die Harheimer Niddabrücke geleitet werden muss, diese aber für Lkw nicht ausgelegt ist. Von Abriss und Neubau war die Rede, aber auch von Erhaltung.

Man wurde hellhörig, da ja die Brücke ganz ordentlich frequentiert ist. Zum einen quert der bei Berufspendlern und Freizeitradlern gleichermaßen beliebte Niddaradweg an dieser Stelle den Fluss, zum anderen verläuft auch die direkte Radverbindung aus dem Nordosten Frankfurts Richtung Innenstadt über diese Brücke. Darüber hinaus sind hierüber die Stadtteile Harheim und Nieder-Erlenbach per Buslinie an das S-Bahnnetz angeschlossen.

Lange Zeit geschah nichts. Im Oktober 2019 begannen die Bauarbeiten dann doch. Was ich bei einer Baustelle in diesem Umfang noch nie erlebt habe: Sie ließen den Beobachter immer wieder rätseln, wie denn das Endergebnis aussehen wird. Und man war sich häufig nicht sicher, ob denn die Wegführung am nächsten Tag noch identisch sein würde. Es begann damit, dass jeweils an beiden Nidda-Ufern, aber diagonal zum Verlauf der Fahrbahn, große Stahl-Doppel-T-Träger in die Erde

gerammt wurden, als ob das die Fundamente für eine große Brücke werden sollten, die sowohl die Nidda als auch die vorhandene Brücke überqueren sollte.

Im weiteren Verlauf wurden diese Stahlträger aber zur Umrandung neuer Brückenzugänge: mit Beton verfüllt und im oberen Bereich mit Holzbohlen als Geländer. So entstanden Zickzack-Zugänge zur Brücke, deren Kopfenden dann gesperrt wurden. Die Brücke war nun eine reine Fußgängerbrücke geworden. Die Harheimer Buslinie wurde zum Frankfurter Berg verlegt. Im weiteren Verlauf ließen sich Bautätigkeiten entlang des Weges Richtung Berkersheim beobachten. Hier, so wurde erst im Laufe der Zeit klar, wurden Behelfsfundamente zum Zusammenbau einer stählernen Behelfsbrücke erstellt. Zeitgleich wurden an den beiden Brückenköpfen neue Fundamente errichtet.

Nach Abschluss aller vorbereitenden Maßnahmen wurde Ende Januar 2020 recht kurzfristig auf eine zweiwöchige Vollsperrung hingewiesen. Auch wenn zwischenzeitlich leichte Zweifel aufkamen: Die zwei Wochen wurden gehalten. Wiederum eine Überraschung: Die Geländer der bestehenden Brücke wurden kurzerhand abgeflext. Die Behelfsbrücke, bestehend aus der eigentlichen Fahrbahn und einem separaten Fußgängerweg, konnte so knapp über die alte Brücke an Ort und Stelle gerückt werden.

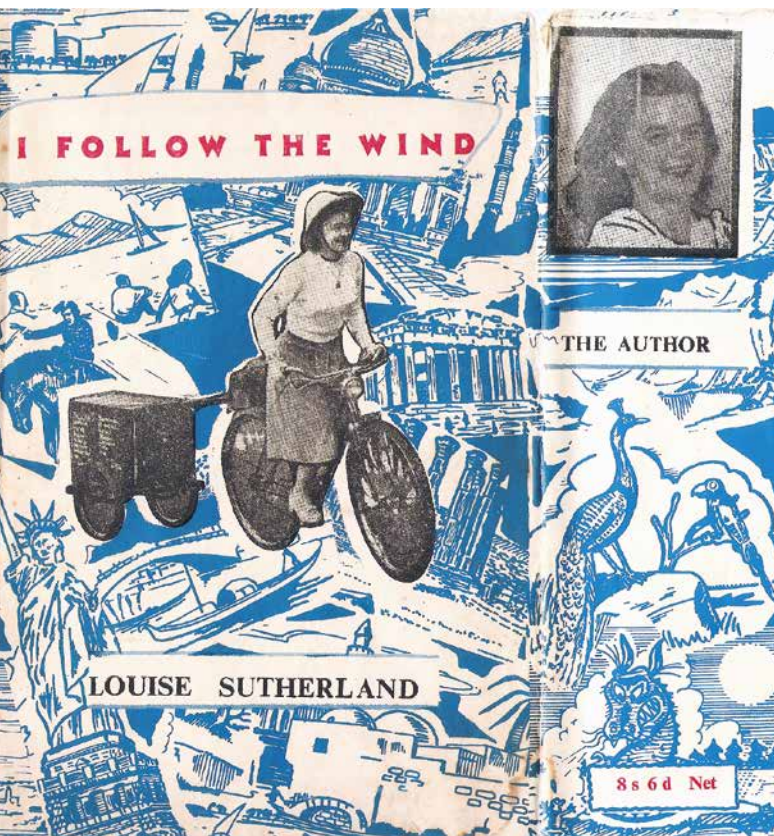
Zumindest der Fußgängerübergang war über Rampen aus grobem Schotter und Stahlblechen kurzfristig wieder passierbar. Vier Wochen später konnte dann auch der Linienbusverkehr wieder rollen. Für den Niddaradweg Richtung Frankfurt entstand kurz darauf eine schicke asphaltierte Rampe. Nur der Rad- und Fußverkehr von/nach Bad Vilbel wurde auf Stahl-

bohlen zwischen den Bäumen herumgeführt. Die Rampe als direkter Zugang zur Brücke ließ aus für den Laien nicht ersichtlichen Gründen mehrere Wochen auf sich warten. Ende März kam sie dann endlich, leider nur mit grobem Schotter. Die endgültige Fertigstellung wurde nach über einem Monat Pause Ende April in Angriff genommen. Der Laie fragt sich wieder: Warum?

Immerhin: Wenn die Baustelle mal ganz abgeschlossen ist, dann ist ein echtes Premium-Provisorium entstanden, das Radfahrende sich so wohl nicht in ihren kühnsten Träumen ausgemalt hätten. Es wird uns auch eine Weile erhalten bleiben, bevor irgendwann der Rückbau in umgekehrter Reihenfolge beginnt. Derzeit hat die Bahn den Baustellenverkehr noch nicht aufgenommen. Man darf gespannt sein, wie konfliktbehaftet sich das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer dann gestalten wird.

Nochmals zurück zu der Zeitspanne der Vollsperrung: Radelnde entlang der Nidda wurden schon an der Homburger Landstraße und in Bad Vilbel darauf hingewiesen und auf gut ausgeschilderten Umleitungsstrecken um die Baustelle herumgeleitet. Das war vorbildlich. Dass den Harheimern, die zur S-Bahnstation Berkersheim müssen, eine Pontonbrücke versprochen worden war, die nie kam – das ist inakzeptabel. Christian Martens





Vor 70 Jahren um die Welt

Wenn es ratsam ist, zur Vermeidung unnötiger Kontakte zu Hause zu bleiben, dann ist es naheliegend, den Fahrradsattel mit dem Lesesessel zu tauschen und ein spannendes Buch zur Hand zu nehmen. Da bietet sich „I Follow the Wind“ von Louise Sutherland an, erschienen 1960 als Bericht über eine Weltumradelung von 1949 bis 1956.

Das Buch steckt vor ein paar Monaten in einem der öffentlichen Bücherschränke. Es ist von der Autorin handsigniert und auf der Rückseite des Titelblattes steht der Satz „This book was written, printed and bound in its entirety by the author.“ Nur die Zeichnungen sind von fremder Hand, die Photographien sind von der Autorin. Gesetzt ist das Buch in Schreibmaschinenschrift, und zwar mit Randausgleich.

Dadurch entsteht der Eindruck besonderer Authentizität und handwerklicher Sorgfalt. Der Buchblock ist durch Klebung an einen Gaze-Streifen zusammengebunden und an einen Karton-Einband geklebt. Es ist schon möglich, dass die Autorin die Bücher einzeln selbst her-

gestellt hat. Energie hatte sie ja genug, wie ihre Weltreise zeigt.

Louise Sutherland (1926 bis 1994) muss eine richtige Fahrrad-Besessene gewesen sein. In Dunedin auf der Südinsel von Neuseeland aufgewachsen, lernte sie das Fahrrad schätzen als Verkehrsmittel, das es ihr ermöglichte, ihre Eltern zu besuchen, während sie sich auf einer Krankenschwesternschule auf ihr Berufsleben vorbereitete. Dabei ging es um 100 km für die einfache Fahrt.

Später, 1949, wollte sie dann von London aus nach Land's End in Cornwall radeln, kam aber wegen des Gegenwinds nicht so recht voran. Also drehte sie ihr Rad, fuhr mit dem Wind nach Osten, einmal

um die Welt herum, so dass sie am Ende von Southampton aus mit dem Westwind auch wieder nach London zurück kam.

Das Fahrrad, mit dem sie die komplette Reise bewerkstelligte, hatte sie auf einem Flohmarkt gekauft. Eine Gangschaltung ist im Text nicht erwähnt und auch auf keinem der Bilder zu sehen. Erst für ihre späteren Reisen bekam sie Unterstützung von der Fahrradindustrie, erst von Raleigh und schließlich von Peugeot. Da sie Radaschen als Last empfand, transportierte sie ihr Gepäck in einem kleinen zweirädrigen Kasten-Anhänger. So blieben ihre Siebensachen trocken, bis die ganze Fuhr einmal ins Wasser kippte. Da war dann nicht nur Kleidung, Zelt und Schlafsack nass, sondern auch die kostbaren Zeugnisse, die es ihr ermöglicht hatten, fast überall auf der Welt ihrem Beruf nachzugehen. Krankenschwestern waren damals wie heute begehrt und wer flexibel genug war, sich an örtliche Gegebenheiten anzupassen, konnte offenbar leicht für jeweils ein paar Wochen oder Monate Beschäftigung finden. Nur in Kanada gelang das nicht, da wurden so viele Unterlagen verlangt, das es einfacher war, privat Arbeit ohne Zeugnisse anzunehmen.

Wie wohl fast allen vergleichbaren Weltreisenden gelang es ihr, unterwegs durch Vorträge und Interviews Geld hinzu zu verdienen. Außerdem öffnet ein Zeitungsartikel oder ein Fernsehauftritt Türen. In Indien hatte ein Dorfvorsteher tagelang am Straßenrand auf die Weltreisende gewartet, nur um sie zu bitten, mit seinen Dorfbewohnern eine Tasse Tee zu trinken.

Bis es so weit war, galt es, zunächst etliche europäische Länder zu durchqueren. Holland punktete damals schon mit einer auch heute noch modern wirkenden Errungenschaft: separate Radwege, auf denen sich das Land getrennt vom motorisierten Verkehr durchqueren ließ. Frankfurt wird nicht erwähnt, aber immerhin die Burgen und Weinterrassen am Rhein. Eine echte Kraftanstrengung war dann der St.-Gotthard-Pass mit einer Höhe von fast 7000 feet. Die Zeichnung dazu zeigt eine schwitzende schiebende Radfahrerin und einen Anhänger mit aufgeschnalltem Schlafsack, aber keinerlei sonstigen Verkehr. Drei Tage Venedig und

ein Aufenthalt in Triest, bis das Visum erteilt ist. Warnung vor den Kommunisten, die sich dann aber als sehr gastfreundlich erweisen.

Die erste Nacht im Hotel in Jugoslawien kostet *six shillings*. Ist das viel? Antwort gibt der Bucheinband, denn da steht der Preis für das gebundene 118-Seiten-Buch: „8s 6d Net“. Der erste Kontakt zur Heimat ergibt sich in Belgrad in Form von 40 postlagernden Briefen, die auch beantwortet sein wollen.

Griechenland erweist sich als teuer. Bei der Einreise wird für die Kamera eine Zollgebühr von 20.000 Drachmen erhoben und die Fähre von Athen nach Haifa will am Ende zweimal bezahlt sein. Die letzten Reiseschecks werden eingelöst. Dafür taucht das Fahrrad samt Anhänger erst nach Abwarten des Wochenendes wieder aus der Zollverwahrung auf. Immerhin wartet in Nazareth ein mehrmonatiger Krankenhausaufenthalt. Als Schwester, nicht als Patientin.

Es folgt eine Sightseeing-Tour per Fahrrad erst nach Amman, dann nördlich nach Beirut mit Zwischenstation in Damaskus, wo der Souk mit Händlern und Handwerkern besonders beeindruckt.

Per Fahrrad von Beirut nach Bagdad zu gelangen, erweist sich als unmöglich. Für keine der denkbaren Strecken gibt es vor Ablauf des Visums eine Erlaubnis. Am Ende wurde daraus eine Eisenbahnfahrt in der dritten Klasse. In Bagdad sorgte dann nicht die Weltpresse, sondern der Zusammenhalt einer internationalen Großfamilie dafür, dass wieder einmal ein gastfreundliches Haus bereit stand. Geboten wurden nicht nur Sehenswürdigkeiten, sondern auch eine Teilnahme am gesellschaftlichen Leben der quirligen Großstadt.

Nach Indien ging es mit dem Schiff und die Strecke von Bombay nach Neu-Delhi wurde zur größten Herausforderung der Reise. Einen Sandsturm überstand Louise Sutherland nur durch Aussitzen im

I FOLLOW THE WIND

Best wishes
Louise Sutherland
August 1961.

sacks across it, handed me an old blazer to wear, then departed.



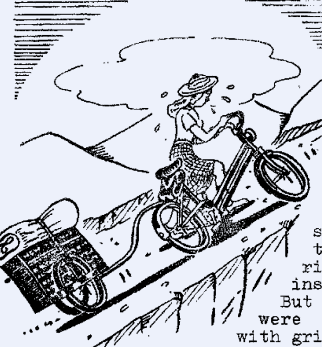
My bed was most comfortable and dry, but my companions very noisy. The munching and scrunching and snorting that goes on when cows sleep is truly wonderful.

What a mess I found the next morning when I returned to the camp site. Everything dripping water everywhere. I managed to find some clothes to wear and was just putting the finishing touches to the packing when my host of the previous evening appeared. He led me by the hand back to his house.

There were several members of his family sitting in the room he ushered me into, and a large table spread with an appetising and substantial breakfast for one - me. I ate with a will. How thoughtful of them, I certainly would not have been able to light a fire on the soggy ground outside.

Four days later I was at Altdorf, the home of William Tell, a tiny village nestling at the foot of the St. Gottard Pass.

The road towards this village follows the shore line of Lake Lucerne. Where the cliffs were too cumbersome for man to cut completely away he has just tunnelled right through, cutting large holes in the wall facing the lake. The advantage is twofold; natural light thereby shines into the tunnel, and also the glorious view is not obliterated for the traveller.



The St. Gottard Pass is almost 7,000 feet high and (so far) the highest I have ever been with the bicycle.

The road twisted and turned, widened and narrowed and ever pointed upwards. It took me three days to reach the top and my back felt as though it was breaking in two.

The downward road on the other side of the mountain took only three hours to accomplish. The ride was exhilarating, the view inspiring and my back comfortable. But oh, my poor hands! The fingers were rigid and the palms blistered with gripping the two brakes. But what

6

Windschatten ihres Anhängers. Beim Durchqueren einer Dürrezone bekam sie drei Tage lang nichts zu essen, wurde dann allerdings mit einem großen Bündel Bananen beschenkt, als sie hindurch war. Auch der Überfall durch zwei Lastwagenfahrer, die sie in den Wald zerzten, ging am Ende gut aus. Als sich unüberhörbar ein anderes Fahrzeug näherte, der Omnibus, der nur zweimal in der Woche dort vorbeikommt, nahmen die Angreifer Reiß aus. Am letzten Checkpoint waren für den Tag nur zwei Motorfahrzeuge registriert worden, ein Omnibus und ein Lastwagen, dessen Besitzer schnell ermittelt war. Auf der Polizeiwache fand eine Gegenüberstellung statt und dann gleich ein Gerichtsverfahren. Nicht nur die Angeklagten, sondern auch die Zeugin mussten der Würde des Gerichts wegen stundenlang im Stehen ausharren. Zur Urteilsverkündung des Richters wurde die Zeugin nicht mehr benötigt, so dass auch wir nicht erfahren, wie die Sache juristisch ausging. Der Lastwagen tauchte jedenfalls nicht wieder auf. Diese und andere spannende Episoden sind in dem Buch knapp, kurz und sachlich beschrieben, aber so, dass dem Leser das Blut in den Adern stockt.

In den Fünfigern waren auch noch andere Weltreisende mit Fahrrädern unterwegs, in Deutschland ist Heinz Helfgen der bekannteste davon. Er war 41 Jahre alt, als er 1951 losfuhr. Die riesige Leistung von Louise Sutherland, als alleinreisende Frau im Alter von 23 bis 30 Jahren das alles geschafft zu haben, ist ihr selbst vielleicht nicht bewusst gewesen, jedenfalls hebt sie es nirgendwo hervor. Ihre möglicherweise noch größere Leistung, die Bezwingung des Trans-Amazons-Highways, absolvierte sie dann auch in einem etwas reiferen Alter, sie war da immerhin 52. Auf dieser Tour wollte sie einmal wirklich aufgeben, aber es ging nicht, es gab kein anderes Verkehrsmittel, sie musste sich weiter ihrem Fahrrad anvertrauen – und kam ans Ziel.

Auch auf der Weltumfahrung gab es eine Zäsur, und zwar in Neu-Delhi, von wo aus sie nach Nepal weiter wollte und anschließend auf die Malaiische Halbinsel. Aber sie fand postlagernd einen Brief von zu Hause vor. Der Vater war ernstlich erkrankt und die Familie hatte gleich ein Ticket für die Heimfahrt per Schiff beigelegt und eine Geldanweisung, die auch dringend nötig war. Es dauert einen Monat, bis der Hafen erreicht ist, vermut-

lich war es Kalkutta, hier wird das Buch unpräzise, weil wohl der Vater wichtiger war. Bekannt ist immerhin der Zielhafen, Auckland auf der Nordinsel Neuseelands. Und dann wird offensichtlich, dass die Reise doch in der Neuzeit stattfand, denn bis Dunedin im Süden der Südinsel geht es mit dem Flugzeug. Der Vater steht zum Empfang mit dem Rest der Familie am Flughafen. Einige Wochen später stirbt er plötzlich während eines Herzanfalls.

Es folgt ein Jahr Reisepause zu Hause mit viel Arbeit im Krankenhaus, um die Schulden zu tilgen und Geld für die nächste Schiffspassage anzusparen. Weiter geht es dann von Auckland nach Suva auf den Fidsji-Inseln und nach Honolulu auf Hawaii. Das Ziel der Seefahrt ist Vancouver in Kanada.

Dort folgt ein Winter mit schlecht bezahlter Arbeit in einem privaten Krankenhaus. Mit ziemlich leerer Kasse geht es im Frühling weiter und in größter Hitze muss L. S. unbedingt 40 Meilen in 10 Stunden schaffen auf einer Fahrbahn, die sich auf weiten Strecken unter einer dicken Schlammschicht versteckt. Sie ist verabredet mit dem Fahrer eines Straßenbau-Lastwagens, der sie und ihr Fahrrad durch einen für den Verkehr gesperrten Baustellenbereich bringen will. Es klappt mit knapper Not und sie erreicht Revelstoke.

Der Versuch, über eine südliche Route weiter zu kommen, scheitert wegen Überflutung der Fahrbahn. Ein Lastwagenfahrer bringt sie zurück nach Revelstoke. Im zweiten Anlauf geht es über den Kicking Horse Pass und den Yoho National Park. Warnung vor den Bären, und natürlich steht dann hinter einer Kurve eine ganze Grizzly-Familie auf der Fahrbahn, verzieht sich aber wieder nach ein paar Schrecksekunden. In Calgary wimmelt es nicht von Bären, sondern von Menschen, die in Autos anreisen, um die Stampede zu erleben. Interessant, aber für eine Radfahrerin nicht die ideale Umgebung. Auch die Kanadier erweisen sich als sehr gastfreundlich. In Sintaluta lassen sich so vier Fieber-Tage überstehen, auch eine Krankenschwester braucht mal Pflege. Und es gibt Situationen, in denen das feste Dach über dem Kopf doch dem Zelt gegenüber Vorteile hat. Vor allem gilt das für große Städte wie die Hauptstadt Toronto.

Die Niagarafälle konnte Louise Sutherland durch die Panoramafenster eines Hotels bewundern, als Kurzzeit-Betreuerin von zwei alten, aber sehr anspruchswissen Damen. Die Bezahlung war gut und mit ausreichend Geld in der Tasche ging es dann über die Grenze nach Buffalo. Die USA waren damals offenbar das Gegenteil der Niederlande. Es gab beeindruckende Straßen, aber nur für den motorisierten Verkehr. Radfahren war nicht vorgesehen. Trotzdem half eine Polizeistreife, mitten in einem Unwetter eine passende Bleibe zu finden.

An manchen Stellen ist das Buch sehr genau. Kein Wunder, wenn es um den Einzugs in die Riesenstadt New York geht. An einem Sonnabendmorgen um 11 Uhr erreichte L. S. das nördliche Ende des Broadway, es ist nach fünf Uhr nachmittags, als sie endlich auf dem Times Square steht. Der Lärm, der Verkehr, die Menschenmassen, das alles zusammen lässt sie eine Einsamkeit fühlen, die ihr in der Prarie oder den Bergen fremd war. Mit der richtigen Adresse in der Tasche findet sich aber eine passende Wohngemeinschaft. Ihr Touristenvisum erlaubt keine Arbeit und 25 \$ Barschaft sind nicht wirklich viel Geld. Die Schiffspassage mit der „Queen Mary“ lässt sich aber ohne sofortige Bezahlung buchen. Der Anruf einer Fernsehgesellschaft löst dann alle Probleme. Ein Auftritt in der Show „Strike it Rich“ bringt 200 \$ ein und eine wertvolle Armbanduhr. Das ist der Lohn für drei richtige Antworten auf vier Fragen. Die Schiffspassage kostet 182 \$ und die Fahrt endet in Southampton. Dort kommt ein Reporter mit einer einfachen Frage an Bord: „And what are your main impressions of the world, Miss Sutherland?“

This book was written, printed and bound in its entirety by the author.

LINE DRAWINGS BY PAT ANDREW

Die Antwort ist das Buch, das vier Jahre später erschien. Noch erhältlich ist eine Biographie über ihr Leben und die Reisen. Lieferzeit 22 Tage, Neuseeland ist auch heute noch weit weg von Europa. Die Autorin Bronwen Wall hat viele Details zusammengetragen, auch über die Motivation, weite Reisen alleine auf dem Fahrrad zu unternehmen. Ingolf Biehuse



Systemrelevant

Das Wort des Frühjahrs: „Systemrelevant“. Systemrelevant sind Menschen, ohne deren Arbeit unser System, unsere Gesellschaft, unser Zusammenleben nicht funktionieren könnte. Ärztinnen, Krankenpfleger, Polizistinnen, Erzieher, Rettungssanitäterinnen, Feuerwehrleute. Auch das Fahrrad ist systemrelevant, wie sich in den vergangenen Wochen herausgestellt hat. Während Friseursalons oder Schuhgeschäfte geschlossen waren, durfte der Fahrradhandel seine Werkstätten offen halten. Beraten und Verkaufen war auch hier nicht gestattet, aber wer zur Erhaltung seiner Mobilität ein defektes Fahrrad reparieren lassen wollte, fand Hilfe. Auch die Arbeit an den Radverkehrsanlagen der Stadt ging zügig voran, rote Farbe allüberall oder an vielen Stellen neu erstandene Abstellanlagen zeugen davon. Systemrelevant.

Die, die das bisher noch nicht getan haben, sollten aufs Rad umsteigen, lautete die Empfehlung. Die kam diesmal nicht nur von Bürgern, die sich um unser Klima besorgt zeigen, oder von Anwohnern, die der Übermacht des motorisierten Verkehrs etwas entgegensetzen wollten. Direkt aus Berlin, direkt aus den Regierungskreisen unserer Republik, kam die Empfehlung, sich statt in U- oder S-Bahnen, in Trams oder Bussen kutschieren zu lassen, lieber auf

das Fahrrad zu steigen. Dort könne man dem Virus, das zurzeit unser Leben bestimmt, leichter entgehen als in öffentlichen Verkehrsmitteln, könne man den geforderten Mindestabstand zu den Mitbürgern, die nicht im eigenen Haushalt leben, leichter einhalten.

Viele haben es getan, haben sich an die Empfehlung aus Berlin gehalten, haben sich aufs Rad gesetzt. Wenn nun aber eine Mobilitätsform systemrelevant wird, muss das „System“ auch dafür Sorge tragen, dass diese Art von Mobilität immer und überall sicher durchgeführt werden kann. Dazu gehört dann auch, das „System Radverkehr“ auszubauen, zu pflegen, weiter zu entwickeln. So kommen weitere Berufszweige dazu, die in die Systemrelevanz aufgenommen werden müssten. Straßenmarkierer, die Radstreifen rot einfärben, Bautrupps, die Abstellbügel montieren, Fahrradhändler, die ihre Werkstätten offen halten. Grund genug also, sich die eine oder andere Berufsgruppe, die sonst wenig im Lichte der Öffentlichkeit steht, einmal genauer anzuschauen, ihre Arbeit und damit ihre Systemrelevanz ins Bild zu setzen. Zum Beispiel die, die überall in der Stadt zwei Löcher eng nebeneinander in den Asphalt oder das Pflaster bohrt, um dort Abstellbügel zu montieren.

Peter Sauer

Bügelsetzer

Kommt meist in der männlichen Form vor, als Trupp von zwei Mann. Taucht pünktlich zum verabredeten Termin auf. Hat alles, was benötigt wird, auf der Ladefläche des Lastwagens: Abstellbügel, Kompressor zum Betrieb des Bohrers, Wasser zur Kühlung des Bohrkopfs, Schläuche, Schnellzement, Beton. Plant die Arbeit akribisch, misst exakt den Abstand zwischen den Bohrlöchern. Der Truppführer bedient die Bohrmaschine, der Helfer klopft mit einem Gummihammer unter hohem körperlichen Krafteinsatz auf den Bohrkopf, um den Bohrkern zu lösen und ihn in einem Eimer aufzufangen. Montiert die Bügel mit schnell trocknendem Zement, bevor sie mit Beton versiegelt werden. Er stammt meist aus der ländlich geprägten Region jenseits der Stadtgrenze, ist nicht sehr gesprächig. Setzt nicht nur Fahrradabstellbügel, sondern macht (laut Eigenaussage) „alles“. Klagt über Frankfurter, die ihr Rad an noch nicht fertigmontierte und nicht festsitzende Bügel anschließen wollen. Arbeitet deshalb mit Schnellzement. Steht der Stadt grundsätzlich skeptisch gegenüber. Hinterlässt zu Feierabend einwandfreie, sehenswerte Ergebnisse seiner Arbeit.



Peter Sauer (7)

VELO FRANKFURT

Aufgrund des bundesweiten Verbots von Großveranstaltungen bis zum 31. August 2020 muss die VELOFrankfurt leider abgesagt werden. Die kommende VELOFrankfurt findet vom **12.–13. Juni 2021** rund um die Eissporthalle statt.

Aber 2020 ganz ohne VELO? Geht nicht! Deshalb planen wir eine **virtuelle VELOFrankfurt Week** mit vielen spannenden Fahrradthemen in Print- & Online-Medien vom **15.–21. Juni 2020**. Wir halten euch auf dem Laufenden!

Alle News zur VELOFrankfurt und brandheiße Fahrradthemen findet ihr bei Facebook und Instagram!

@velofrankfurt #velofrankfurt

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

Pedelects von Riese & Müller, Stevens, I:SY, Flyer, Simphon

Stadt, Trekking- und Tourenräder

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

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

Kinder- und Jugendräder von Woom, Puky, Falter, Morrison und Stevens

Falträder von Brompton und Riese & Müller

Qualifizierte Beratung und Service
aus einer Hand seit 35 Jahren

www.perpedale.de

PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT



SCAN ME



Zweifach codiertes Discount-Reiserad vor Papstwappen

Es ist lange her ...

...aber der Artikel über Freya Linder aus Heft 1/2020 hat mich daran erinnert. Es muss Mitte oder Ende der 90er Jahre gewesen sein, genauer weiß ich es nicht mehr. Und nicht für alle Einzelheiten kann ich Gewähr übernehmen. Hier folgt, was geschah:

Der Kauf: Damals gab es einen Fahrrad-Discounter in der Nähe des Frankfurter Westbahnhofs. Ein stabiles Reiserad war mein Begehrt. An der Wand des Discounters hing ein entsprechender schwarzer

Rahmen für 1.200 DM. Alle weiteren Komponenten waren im Geschäft verstreut. Also fragte ich, ob man mir den Rahmen bestücken könne. Man konnte, und der Fall wurde zur Chefsache erklärt, war also offenbar untypisch für einen Discounter. Aber nach ein paar Tagen war das Rad erfolgreich für deutlich über 2.000 DM gekauft.

Die Codierung: An einem Infostand des ADFC (vermutlich in Bad Homburg) bot mir kurz nach dem Kauf ein Herr namens Alfred Linder die Mitgliedschaft an und lockte mit kostenloser Codierung meines neuen Reiserades zwecks Schutzes gegen Klau. Er tat das mit einer Mischung aus Charme und Nötigung und war deswegen erfolgreich; meinem neuen Rad zuliebe nahm ich die Mitgliedschaft im ADFC billigend in Kauf. Mittlerweile hat das Rad weit über 30.000 km auf dem Buckel und wurde in Leipzig von der Polizei sicherheitshalber ein zweites Mal codiert. Ich besitze also ein doppelt codiertes Discount-Reiserad, das hat nicht jeder.

Die Tour: Als Neumitglied im ADFC ist man neugierig. Also blätterte ich im Frankfurter Tourenprogramm und fand eine Radtour von Frankfurt zur Basilika in Ilbenstadt, am Karfreitag, mit Besichtigung der Kirche und unter der Leitung von Alfred Linder. Ich fuhr also trotz

schlechten Wetters am Freitag vor Ostern (viel zu früh im Jahr!) an die Niddabrücke in Harheim und wartete auf die Gruppe. Sie kam auch pünktlich an; ich erinnere mich, dass Alfred mich erstaunt als den 34. Teilnehmer begrüßte und dass die Tour zum ersten Mal stattfand. Und es sei irgendwo ein Tisch reserviert, der aber ja wohl nicht reichen werde.

Die Besichtigung: Der Priester der Basilika (oder war es der Küster?) kannte sich sehr gut aus – zu gut, wie sich herausstellen sollte. Die Basilika führe den Ehrentitel „minor“, sei so alt wie Notre-Dame in Paris und dem Papst zugeeignet, daher das päpstliche Wappen über dem Eingang. Leider neigten sich die beiden Türme, jeder nach seiner Seite, so dass man werde sanieren müssen. Er wusste noch viel mehr, so viel, dass die Führung länger dauerte als geplant.

Die Mittagsrast: Leider ist mir entfallen, wo der reservierte Tisch war – jedenfalls nicht in der nahen Klosterschänke, sondern in einem anderen Ort der Wetterau. Kein Wunder also, dass die Gruppe erst am frühen Nachmittag dort eintraf, als die Wirtsleute gerade abschlossen und nach Hause wollten. Ich weiß aber noch, dass wir gegessen und getrunken haben – kein Wirt in der Wetterau lässt sich so viele Gäste entgehen.

Die Tradition: Seit dieser Zeit werden Basilika und Klosterschänke vom ADFC Bad Homburg regelmäßig an Karfreitagen angefahren. Sogar gegen den geplanten Abriss (nicht der Basilika, sondern der Schänke) haben wir erfolgreich protestiert – bilden wir uns jedenfalls ein. Höhepunkt war eine Sternfahrt mehrerer ADFC-Verbände im Jahre 2003 mit fast 300 Teilnehmern. Anne Wehr schrieb im Nachruf auf Freya Linder von 200; das ist heute nicht mehr aufzuklären. Aber eins ist klar: Hätte Freya Linder nichts weiter für den ADFC getan, als damals die zahllosen Essenswünsche per Telefon zu koordinieren, hätte sie einen Ehrenplatz verdient. Angesichts ihrer vielen sonstigen Verdienste um den ADFC müsste es aber eher ein Thron sein! *Günther Gräning*



Die Türme der Basilika in Ilbenstadt
Günther Gräning (2)

Impressum

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

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

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

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

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

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

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

Redaktionsschluss für die Juli/August-Ausgabe: 19. Juni 2020

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V.

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 19)
www.fahrrad-boettgen.de

E BIKE Advanced Technologies GmbH

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

Zweirad Ganzert GmbH

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

Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH

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

Internationaler Bund/Bike Point

Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein

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

Main Velo

Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 11)
www.mainvelo.de

Montimare

Hanauer Landstraße 11–13
www.montimare.de

Per Pedale

Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 29)
www.perpedale.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH

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

terranoa Zimmermann Touristik KG

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

Fahrradhaus Wagner

Woogstraße 21
(Anzeige Seite 19)
www.fahrradwagner.de

Fahrradhaus XXL

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

['kvirdər][®]
www.kvirder.de



Dein Lastenrad-Shop
in Frankfurt

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

Dein Rad,
deine Story,
dein Leben.

#kvirder



ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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

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



www.radsporthaus-kriegelstein.de


200€
geschenkt*

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

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

Nur bei Vorlage dieser Anzeige und nur bis zum 31.12.2020 gültig.