Zeitschrift des ADFC Frankfurt am Main e. V.
Nr. 3, Mai/Juni 2021

adfc Frankfurt am Main

FRANKFURT aktuell

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

Radverkehr willkommen

An Baustellen zeigt sich eine fahrradfreundliche Stadt

Peter Sauer

Mitgliederversammlung
ADFC Frankfurt am Main e.V.
So., 13.06., 14.00 Uhr
Saalbau Titusforum
NordWest-Zentrum

Bike-Team
Raunheim

Olek's Radsport

Ihr Spezialist für E-Bikes, Fahrräder und alles was dazu gehört!

Bike-Team Raunheim
Lars Oleknavicius
Hafenstraße 3
65479 Raunheim
Tel. (06142) 833 86 91
www.biketeam-raunheim.de

Editorial

Unsere Abbildung zeigt eine Tierart, die ausschließlich in Frankfurt heimisch ist, in den ausgedehnten Grünflächen rund um die dicht bebaute Stadt: Das GrünGürtelTier, das sich seinen Lebensraum GrünGürtel in den letzten 30 Jahren erobert hat. Wenn das nicht ein Grund zum Feiern ist! Deshalb nutzen wir diesen prominenten Platz auf Seite 3, von dem wir annehmen, dass er von keiner unserer Leserinnen (und keinem unserer Leser) übersehen wird, um eine Einladung auszusprechen: **Kommt am Sonntag, dem 30. Mai zum Alten Flugplatz an der Nidda!** Dort findet von 11 bis 17 Uhr das **GrünGürtel-Fest** statt. Der ADFC Frankfurt hat vor 30 Jahren erheblich zur Entstehung des GrünGürtels beigetragen und feiert deshalb jetzt beim Geburtstag gerne mit. Wir sind mit einem Infostand und einer Fahrrad-Codieraktion (dazu bitte Personalausweis und Kaufquittung mitbringen!) am Alten Flugplatz vertreten.

Bis zu diesem Fest wird sich auch die Zusammensetzung der zukünftigen Stadtregierung abzeichnen. Für den Radverkehr sind in jedem Fall Fortschritte zu erwarten, wir können davon ausgehen, dass an der Fahrradstadt Frankfurt weiterhin fleißig gearbeitet wird. Wählerinnen und Wähler haben zum Ausdruck gebracht, was der Radentscheid bereits vorweggenommen hat – eine Mehrheit der Frankfurter sehnt sich nach einer Mobilitätswende. Dazu gehören auch die Anwohner:innen der Friedberger Landstraße, die sich fast durchweg positiv zu den roten Radspuren vor ihren Häusern geäußert haben. Auch für die, die nicht Rad fahren, bringen diese Spuren einen Zugewinn an Lebensqualität. Nun rast der Autoverkehr nicht mehr zweispurig direkt an der Haustüre vorbei, sondern rollt verlangsamt auf nur einer Spur jenseits des roten Radstreifens durch die Stadt. Das schafft mehr Raum, mehr Luft und weniger Lärm. Grund genug also, in Richtung einer echten Verkehrswende weiterzuarbeiten und die zukünftige Stadtregierung gegebenenfalls an das Wählervotum zu erinnern.

Ein Anfang zum Einstieg in eine Mobilitätswende und damit zu einer Verminderung unseres CO_2-Ausstoßes könnte die Teilnahme am STADTRADELN sein (Seite 11). Gestartet wird am 3. Juni, dem *Weltfahrradtag*. Der wurde 2018 von der UN beschlossen und soll die gesellschaftlichen Vorteile des Fahrrades hervorheben. Wir kennen die natürlich längst. Aber es wäre doch schön, wenn noch mehr Menschen Kenntnis davon bekämen. Also: Fahrt Rad – und redet darüber!

Peter für das Redaktionsteam

Jörg Hofmann

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

Vorstand

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

Kontoverbindung

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

Arbeitsgruppen / Themen

AG Aktionen: Claudia Nora Fischer
aktionen@adfc-frankfurt.de
AG Fotografie: Jörg Hofmann
foto@adfc-frankfurt.de
AG Geschäftsstelle: Anne Wehr
infoladen@adfc-frankfurt.de
AG Kartographie & GPS:
Wolfgang Preising
karten@adfc-frankfurt.de
AG Klaunix / Codierungen:
Dieter Werner
klaunix@adfc-frankfurt.de
AG Radler-Fest: Karin Soldan
radler-fest@adfc-frankfurt.de
AG RadReiseMesse: Sigrid Hubert
radreisemesse@adfc-frankfurt.de
AG Technik: Ralf Paul
technik@adfc-frankfurt.de
AG Verkehr und Verkehrspolitischer Sprecher: Bertram Giebeler
verkehr@adfc-frankfurt.de
bike-night: Denis Reith
bike-night@adfc-frankfurt.de
Team Touren: Thomas Koch
touren@adfc-frankfurt.de
Radreisen: Elke Bauer
radreisen@adfc-frankfurt.de
Medien:
Facebook: Denis Reith
Twitter: Dr. Susanne Neumann
Instagram: Simone Markl
Internet: Eckehard Wolf
www@adfc-frankfurt.de
Redaktion FRANKFURT *aktuell*:
Peter Sauer
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
Anzeigen/Werbung in Medien:
werbung@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen

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

Beauftragte

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

Kontakte

Elke Bauer *e.bauer@web.de*
Claudia Nora Fischer
claudia.fischer@adfc-frankfurt.de
Ernesto Fromme
ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de
Bertram Giebeler ✆ 069/59 11 97
bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de
Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
Jörg Hofmann ✆ 069/53 12 79
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de
Sigrid Hubert ✆ 069/15 62 51 35
sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de
Rainer Hübner
rainer.huebner@adfc-frankfurt.de
Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de
Thomas Koch ✆ 069/9054 7990
thomas.koch@adfc-frankfurt.de
Klaus Konrad ✆ 069/30 61 55
klaus.konrad@adfc-frankfurt.de
Helmut Lingat ✆ 069/37 00 23 02
helmut.lingat@adfc-frankfurt.de
Erich 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 40 928
Wolfgang Preising
✆ 0 61 92/9 517 617
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
Eckehard Wolf ✆ 069/95 78 00 92
eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de

Verkehrszeichen 254 „Verbot für Radverkehr“ – so etwas wollen wir in Frankfurt nicht mehr sehen!

Mit dem Rad oder zu Fuß an einer Baustelle gestrandet, an der es nicht weiter geht oder man gefühlt einfach vergessen wurde? Kein Problem, einfach die Baustellenüberwachung der städtischen Verkehrspolizei informieren!
Sie erreicht man per E-Mail (am besten mit aussagekräftigen Bildern) unter **verkehrspolizei@stadt-frankfurt.de** bzw. telefonisch unter **069-212-36360**. In der Regel findet sehr zeitnah eine Kontrolle statt – und nicht selten werden dann sofort Nachbesserungen oder die Räumung der Baustelle angeordnet. Mitmachen lohnt sich!

Dauerbaustelle Baustellen:

Nur wo ein Wille ist, ist

Hätte man auf der Bockenheimer Landstraße oder dem Alleenring „einfach so“ Fahrstreifen in Rad- und Gehwege umgewandelt, wäre der politische Aufschrei in Form von Weltuntergangsparolen wohl noch in Kopenhagen zu hören gewesen.

Wir haben bei diesen beiden Beispielen aber Glück und es geht „nur“ um Baustellen, bei deren Einrichtung auch an den Rad- und Fußverkehr gedacht wurde. Da ist die Umverteilung des Straßenraums kein Problem, denn: für Baustellen interessiert sich erfahrungsgemäß kaum jemand. Auch dann nicht, wenn die temporären Änderungen im Ergebnis für den Kraftverkehr dasselbe bedeuten wie neue dauerhafte Rad- und Fußwege und auch dann nicht, wenn die Baustellen mehrere Monate andauern.

Zwar schwanken die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests im Bereich „Führung an Baustellen“ seit vielen Jahren rund um die Schulnote 4,5, aber zumindest an einigen Stellen können sich die Planungen und auch die Ausführung vor Ort – beides muss nicht viel miteinander zu tun haben – sehen lassen. Dabei beschäftigt uns das Thema Baustellen schon lange, zuletzt war es in der Ausgabe 01/2013 auf der Titelseite und auch das gefährliche Chaos auf der Adickesallee im Jahr 2018 (FFA 04/2018) haben noch nicht alle vergessen.

Leider gibt es auch immer wieder Probleme bei der Umsetzung genehmigter Pläne durch Fachfirmen. Dann sieht es vor Ort chaotisch aus, obwohl seitens der Stadt eine gute Verkehrsführung angeordnet wurde. Hier hilft eine kurze Info an die Baustellenüberwachung (siehe Kasten). Ein ziemlich sicherer Indikator für eine abweichend vom Plan eingerichtete Baustelle ist (inzwischen) das Schild „Verbot für Radverkehr“. Leider bestätigen auch hier Ausnahmen die ungeschriebene Regel, dass diese Schilder in Frankfurt eigentlich nicht mehr aufgestellt werden sollen.

Dass man gelegentlich aber selbst große und wichtige Straßen wie aktuell die Stresemannallee südwärts für Rad- und Fußverkehr auf diese Art sperrt, ist ein starkes Stück. Hier wurde zwar eine gut beschilderte Umleitung eingerichtet, die aber durch die zusätzlichen Umwege, Ampeln und Kopfsteinpflaster wenig komfortabel und alltagstauglich ist. Gleichzeitig dürfen Menschen im Auto die Baustelle ohne Umweg oder Wartezeiten passieren. Immerhin wurden auf Nachfrage Sicherheitsbedenken und nicht, wie früher üblich, Angst vor Autostau als Grund für die Sperrung angegeben. Die Baustelle wird nach zahlreichen Beschwerden jetzt noch einmal umgebaut, sodass Rad- und Fußverkehr wieder ohne Umweg passieren können. Grundsätzlich sollte man im

Wo ein Wille ist: Vernünftige Baustellenumfahrung auf der Rothschildallee in Höhe Günthersburgallee

Ansgar Hegerfeld (3)

Auch in der Bockenheimer Landstraße wird gezeigt, wie es geht (siehe auch Titelblatt dieser Ausgabe)

ein Radweg

Zweifel aber lieber die motorisierten Verursacher:innen schwerer Unfälle anstatt die potenziellen Opfer aussperren.

Was wir allgemein nicht nachvollziehen können, ist die große Bandbreite bei der Qualität der Genehmigungen: vom einfachen Verbieten des Radverkehrs bis zur komfortablen und sicheren Führung auf extra eingerichteten und baulich abgetrennten Bereichen mit Asphaltrampen usw. ist alles dabei. Hier scheint es an einheitlichen und verbindlichen Vorgaben im Genehmigungsprozess der Stadt zu mangeln.

Dass es bei Baustellen gewisse Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmende geben kann, ist logisch. Aber für eine urbane Stadt, die gerne Fahrradstadt werden möchte, gilt: erst wenn Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV eine Engstelle passieren können, kann man prüfen, ob man auch noch den privaten Kraftverkehr unterbringen kann. Das braucht anfangs natürlich Mut, ist aber notwendig. Ein Verbot von Rad- und Fußverkehr dagegen ist die beschilderte Kapitulation vor dem Kraftverkehr und der Verkehrswende. Diese Schilder sind zwar immer seltener zu sehen und sollten weiterhin durch uns gemeldet werden, da es sich meistens um eine mangelhaft eingerichtete Baustelle handelt, aber jedes tatsächlich angeordnete von ihnen ist eins zu viel.

Dass es auch deutlich besser geht, wurde uns nun schon an mehreren Stellen gezeigt. Es gibt also die planerischen und baulichen Mittel und auch immer öfter den passenden Willen. Jetzt ist das Straßenverkehrsamt gefordert und muss einheitliche Standards festlegen, auch wenn das anfangs zu mancher Beschwerde führen dürfte. Denn der beste Radweg bringt insbesondere den Schutzbedürftigsten nichts, wenn man immer mit plötzlichen Lücken rechnen muss und man bei Abfahrt nie weiß, wie man ans Ziel kommen wird. Durchgehend sicher befahrbare Verbindungen zeigen auch ganz klar, dass man auf dem Rad bzw. zu Fuß hier willkommen ist.

Ansgar Hegerfeld

Separationstechnik

Der neue „cycle lane separator“ in der Taubenstraße – wir dürfen gespannt sein, ob er wirkt!

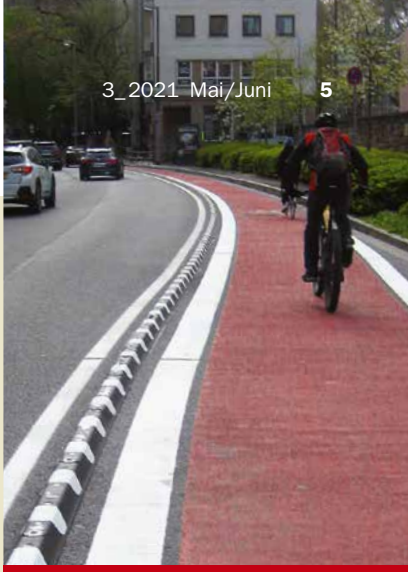
Der schon seit längerem rot eingefärbte Radstreifen an der Taubenstraße wurde jetzt mit einem in Frankfurt neuen System von der Fahrbahn separiert. Der Grund für diese Maßnahme ist das massive Falschparken dort, insbesondere abends, von Besuchern zweier Bars, die teilweise zur „Raser-Poser-Tuner-Szene“ gerechnet werden müssen. Es hat sehr lange gedauert, bis sich die Stadt an dieser Stelle zu diesem Schritt durchringen konnte.

An einigen anderen Stellen in Frankfurt, wo das Falschparken tagsüber ein Problem ist, gibt es bereits Separationstechnik, meistens in Gestalt des „Klemmfix“-Systems. Das sind auf einen weißen Kunststoffschweller aufgeschraubte, etwa meterhohe Plastikbaken in Orange, die im Notfall von Rettungsfahrzeugen überfahren werden können. Die Klemmfixe erfüllen ihren Zweck der Falschparkervergrämung recht effektiv, aber stilisisch sind sie zweifellos suboptimal, bei Stadtplanern daher nicht gerade beliebt.

Das neue System ist optisch weniger auftragend. Ob es seinen Zweck erfüllt, wird sich erst zeigen, wenn die Lockdown-Maßnahmen gelockert werden und der Gastro-Betrieb wieder Fahrt aufnimmt – wann auch immer das sein wird. Augenscheinlich wäre es gerade mit einem SUV gar kein Problem, den „cycle lane separator“ einfach zu überfahren. Wenn dann der Stadtpanzer mitten auf dem Radstreifen steht, steckt der Radfahrer in der Falle. Mit dem Fahrrad den Separator zu überwinden, erfordert MTB-technisches Können, außerdem begibt man sich dann direkt in die Gefahrenzone auf der Fahrbahn.

Wir dürfen gespannt sein, ob die Shisha-Bar-Kundschaft oder auch die üblichen Lieferdienst-Lkws dem neuen System mit Respekt begegnen und vom Falschparken Abstand nehmen.

Bertram Giebeler



Eine neue Art von Protected Bike Lane an der Taubenstraße, mit eher dezenter Separationstechnik. Wir dürfen gespannt sein, ob es wirkt. **Bertram Giebeler**

Das sollte überall dort Schule machen, wo stark frequentierte „gelernte“ Radrouten durch Grünanlagen oder öko-sensitive Zonen verlaufen: gelblicher Farbasphalt als Wegeoberfläche **Bertram Giebeler**

Sachsenhausen: guter Kompromiss für Radverkehr und Naturschutz!

Gelber Farbasphalt für gemeinsamen Fuß- und Radweg

Am Deutschherrnufer in Sachsenhausen geht es jetzt flott voran für Mensch und Kleintier: auf dem Hochkai des Mainufers wurde auf der halben Breite der ehemaligen Uferstraße der Feinschotterbelag durch eine gelblich eingefärbte Asphaltierung ersetzt. Dieses Material, punktuell schon eingesetzt etwa am Niddaufer, im Rebstockpark oder auf einer Gefällepassage im Grüneburgpark, bietet mehrere Vorteile: es ist für Radfahrer:innen allwettertauglich, es ist haltbar und muss nicht ständig neu gepflegt werden. Außerdem heizt es sich im Sommer nicht so auf wie grauschwarzer Asphalt, auf dem krabbelnde Kleintiere buchstäblich geröstet werden.

Am Deutschherrnufer war städtischerseits ein wichtiger Beweggrund für die neue Wegeoberfläche, dass man den Alltags-Radverkehr vom Tiefkai des Mainufers weglotsen möchte. Das sehen auch wir als ein durchaus sinnvolles Anliegen an, um die Nutzungskonflikte am Tiefkai zu verringern. In Anlehnung an eine Parole gegen Stuttgarts Tiefbahnhof also gilt auch in Frankfurt: „Oben bleiben“ – auch am Mainkai!

Menschen im Mobilitätsalltag vom Auto aufs Rad zu bringen, ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Dafür ist es punktuell notwendig, das Radfahren in und durch Grünflächen und Waldzonen für Berufspendler:innen auch bei schlechtem Wetter möglich zu machen. Der naturnah aussehende eingefärbte Asphalt ist dafür ein probates Mittel. Wir würden uns wünschen, dass diese Oberflächenqualität überall dort zum Einsatz kommt, wo Verkehrswende und Naturschutz im gemeinsamen Interesse zu einem Kompromiss finden müssen. *Bertram Giebeler*

Für Mutige: Blitzstart an der Ampel und dann direkt vor dem Autoverkehr auf die linke Spur ziehen. Nicht jedermanns oder jederfraus Sache, und nicht ganz ungefährlich noch dazu. Dagmar Berges (4)

Besser geht immer

Weiterhin Stress auf der Fahrt von Hibbdebach nach Dribbdebach

Seit zwanzig Jahren wohne ich im schönen Brückenviertel von Sachsenhausen, und seitdem radle ich unter stressigen Verkehrsbedingungen fast täglich über die Alte Brücke in die Stadt hinein. Zurück von hibb nach dribb ist der Stress besonders groß. Denn von der Brücke aus biege ich links in die Elisabethenstraße ab. Das ist regelmäßig eine Herausforderung und oftmals nicht ungefährlich. Rechts und links von mir überholen Autos, die geradeaus in die Walter-Kolb-Straße oder wie ich Richtung Alt-Sachsenhausen fahren.

Auch jetzt noch, obwohl inzwischen schon so viel verkehrstechnisch verbessert ist.

Das erste Mal habe ich mich an die Stadt gewandt, als 2017 die Elisabethenstraße erneuert wurde, in der Hoffnung, dass die Straßenführung bis zur Alten Brücke mit in die Planung für den Radverkehr einbezogen wird. Ende 2019 habe ich erneut das Verkehrsdezernat angeschrieben und die gefährlichen Situation für Radfahrende beschrieben. Von der Brücke kommend, gibt es nämlich keinen Radweg, der direkt in die Elisabethenstraße führt. Man muss mutig und fest entschlossen von der rechten Fahrspur hinüber auf die Linksabbiegerfahrbahn driften oder geradeaus bis zur nächsten Fußgängerampel rollen und die mehrspurige Walter-Kolb-Straße schiebend überqueren.

Ein paar Wochen später erhielt ich eine Nachricht von Verkehrsdezernent Klaus Oesterling, mit dem Hinweis, dass die Verkehrsplanung an dieser Stelle durch den Radentscheid gesichert ist und zeitnah umgesetzt wird. Dann ein knappes Jahr später: endlich! Die breite Kurt-Schumacher-Straße wird sogar Richtung Sachsenhausen auf den letzten 100 Metern einspurig, d. h. eine ganze Fahrspur gehört nun ausschließlich dem Fahrrad und dem Bus, wunderbar! Dann zügig auf der Brücke freudiges Radeln bis zur Ampel auf breitem und knallroten Streifen, klasse. Ja und dann, was ist das? Die Geradeausspur bis in die Walter-Kolb-Straße leuchtet rot, aber keine Fahrradspur für die Linksabbieger. Kein Radstreifen, keine fahrradfreundliche Verkehrsführung, die alles erleichtern und stressfreier machen würde. Es bleibt gefährlich wie eh und je, es hat sich an der Gefahrensituation für die Linksabbieger nichts geändert. Schade.

Deshalb habe ich vor vier Wochen beim Radfahrbüro nachgefragt, was weiterhin geplant ist, denn meiner Ansicht kann es so nicht bleiben.

Bisher habe ich noch keine Antwort erhalten. Meiner Meinung gibt es eine ganz einfache Lösung des Problems und zwar eine Fahrradampel, die wie z. B. an der Kreuzung Paradiesgasse / Wallstraße den Radverkehr regelt. Die Ampelschaltung lässt an dieser Stelle Radfahrenden den Vortritt vor dem Autoverkehr und sichert damit die Weiterfahrt an einer Engstelle. Eine Installation kann doch nicht allzu aufwendig sein.

Meine Hoffnung ist groß, dass bald die gefährliche Kreuzung hinter der Alten Brücke entschärft wird und ich auch dribb de Bach ungestört vom Autoverkehr und auf einem breiten roten Radweg sicher nach Hause fahren kann.

Dagmar Berges

Links: So sah es am südlichen Ende der Alten Brücke bisher aus – Radstreifen geradeaus markiert, keine Abzweigung in die Elisabethenstraße vorhanden, Linksabbiegen nur (als Fußgänger:in) an der Ampel möglich.

Nun ist der Radstreifen rot markiert, doch leider ist weiterhin keine Spur für linksabbiegende Radfahrende vorgesehen. Die müssen sich durch den fließenden Kfz-Verkehr auf die Abbiegespur schlängeln.

KlimaGerechtUnterwegs!

Sternfahrt und Fahrraddemo am 2. Mai

Peter Sauer

Aus vier Himmelsrichtungen kamen sie pandemiegerecht nach Frankfurt, und am Ende waren es über 3.500 – die Teilnehmenden der Verkehrswende-Demonstration am 2. Mai. Es war eine Fahrraddemo, es ging aber bei weitem nicht nur um Radverkehrsfragen. Leitmotiv war die Forderung, dass jetzt nach den Kommunalwahlen in Hessen die Verkehrswende energisch angepackt werden muss, um den Klimaschutzzielen wenigstens näherkommen zu können. Dazu gehört absolut die Förderung des Radverkehrs, und dazu gehört absolut nicht der weitere Ausbau von Autobahnen! Unser Bild zeigt, was zukünftig nötig ist: Radverkehr statt Autowahn, exemplarisch vorgeführt auf der A 661 im Frankfurter Osten.

Bertram Giebeler

Kommunalwahl in Frankfurt:

Magistrat ohne CDU–Beteiligung wahrscheinlich

Fahrradförderung und Verkehrswende sind wichtige Kriterien

Das war ein wenig überraschend – die Ansage von Koalitionsverhandlungen einer „Ampel + V", also GRÜNE, SPD, FDP und VOLT. Rechnerisch reicht das. Politisch ist es Konsequenz einer neuen Dynamik beim Wahlsieger, den GRÜNEN.

Eine nochmalige Koalition mit der CDU ist jetzt, wo es Alternativen gibt, der verjüngten und gerade in Verkehrs- und Klimafragen stark mobilisierten grünen Parteibasis nicht vermittelbar. Das inhaltlich eigentlich naheliegende Linksbündnis mit der LINKEN wollen wiederum größere Teile des grünen „Establishments" nicht, wobei die Differenzen eher nicht auf dem Terrain der Verkehrspolitik liegen dürften. Die Probleme zwischen GRÜNEN und SPD haben mehr mit OB Feldmann zu tun, der jetzt aber nun mal nicht zur Wahl stand. Ansonsten haben die SPD-Dezernent:innen im letzten Magistrat gut gearbeitet und sich auch bei ihren grünen Koalitionspartnern Respekt erworben.

Die FDP verblüffte so manchen mit ihrer Bereitschaft, in eine Koalition ohne CDU einzutreten. Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe pokerte die FDP oder zumindest Teile von ihr denn auch sehr hoch mit Forderungen an ihre potenziellen Koalitionspartner, was alles mit der FDP nicht ginge – Mainkai autofrei, Parkplätze opfern für Radwege und so weiter. Wenn hier der Schwanz zu heftig mit dem Hund wedeln will, könnten die Verhandlungen doch noch scheitern. Die GRÜNEN haben sich für die Koalitionsbildung die Stadtverordnetenversammlung am 20. Mai als zeitliches Ziel gesetzt.

Was passiert bis dahin in Sachen Radverkehrsförderung? Nichts? Das muss überhaupt nicht sein! Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD) ist bis zur Wahl eines anderen Dezernenten im Amt, die Vereinbarung der bisherigen Koalition mit dem Radentscheid war Konsens und muss nicht neu verhandelt werden, im Gegenteil: die Sprecher des Radentscheides forderten schon energisch die zügige Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen ein. Das Verkehrsdezernat und die ihm unterstehenden Ämter haben noch diverse Maßnahmen in der Pipeline, die politisch beschlossen und teilweise auch schon administrativ verfügt sind – zum Beispiel die Schaffung einer Radverkehrsführung an der vorderen Hanauer Landstraße, die Weiterführung des Radstreifens von der Alten Brücke in die Walter-Kolb-Straße, die Planungsarbeiten für den Umbau der Bockenheimer Landstraße oder die Vorbereitungen für den Bahndamm-Durchstich am westlichen Ende der Frankenallee mit Weiterführung des Radverkehrs in Richtung Nied/Höchst. Für die nächsten Monate gibt es also genug zu tun.

Wer das Verkehrsdezernat zukünftig leiten wird, wissen wir zum Redaktionsschluss nicht, aber den GRÜNEN darf man ruhig unterstellen, dieses Ressort wieder an der Spitze besetzen zu wollen. Grüne hatten es seit seiner Gründung 2006 geleitet, erst der 2011 plötzlich verstorbene Lutz Sikorski, dann bis 2016 Stefan Majer, derzeit Gesundheits- und Personaldezernent. Dafür spricht auch, dass das grüne Programm zur Kommunalwahl in Sachen nachhaltige Mobilität sehr ausführlich ausgearbeitet ist. Wer auch immer das Dezernat leiten wird – das Wahlergebnis spricht eindeutig für eine Mehrheit pro Fahrrad in der Stadtgesellschaft, schon die 40.000 Stimmen für den Radentscheid 2018 deuteten darauf hin. Erst kürzlich wurde Frankfurt für seine Fortschritte im Radverkehr ausgezeichnet, vom Verkehrsminister, beim Fahrradklimatest. Wir erwarten, dass diese Fortschritte in gleichem Tempo wie in den letzten Jahren weitergehen!

Bertram Giebeler

Jetzt wird es dann doch teuer: Parken auf Radwegen AG Falschparker

Neues aus der Bundespolitik 1:

Straßenverkehrsordnungs-Novelle – Bußgeldstreit endlich beendet

Nach einem Jahr Hängepartie kann die für den Radverkehr wichtige Reform der Straßenverkehrs-Ordnung nach der kürzlich erzielten Einigung der Verkehrsministerkonferenz endlich vollständig in Kraft treten – inklusive wirkungsvoller Bußgelder auf die Gefährdung von Radfahrenden.

Die Ende April 2020 in Kraft getretene neue Straßenverkehrs-Ordnung („Fahrradnovelle“) nebst Bußgeldkatalog hatte zahlreiche Verbesserungen für den Radverkehr gebracht, für die der ADFC lange gekämpft hat. So wurde erstmals ausdrücklich festgelegt, dass Autofahrende beim Überholen von Radfahrenden mindestens 1,50 Meter Sicherheitsabstand halten müssen. Die Bußgelder für das Zuparken von Radwegen wurden auf bis zu 100 Euro deutlich erhöht, das Halten auf Schutzstreifen wurde ausdrücklich verboten. Auch das Abbiegen und Autotür-Öffnen ohne Schulterblick wurde verteuert.

Ein Dissens über die Höhe der Sanktionen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen und ein übersehener Paragraf im Vorspann legten den wichtigen Bußgeldkatalog ein Jahr lang auf Eis. Der ADFC hatte die Verzögerung mehrfach kritisiert und begrüßt nun die längst überfällige Einigung. ADFC-Vizebundesvorsitzende Rebecca Peters: „Die völlig unnötige Debatte über vermeintlich zu hohe Strafen für Auto-Raser hat ein ganzes Jahr lang die Sicherheit von Radfahrenden gefährdet. Radwege wurden weiter sanktionslos zugeparkt, Radfahrerinnen und Radfahrer durch ohne Schulterblick abbiegende Autofahrende weiter gefährdet. Gut, dass das unwürdige Gezerre jetzt endlich beendet ist!“ *Bertram Giebeler*

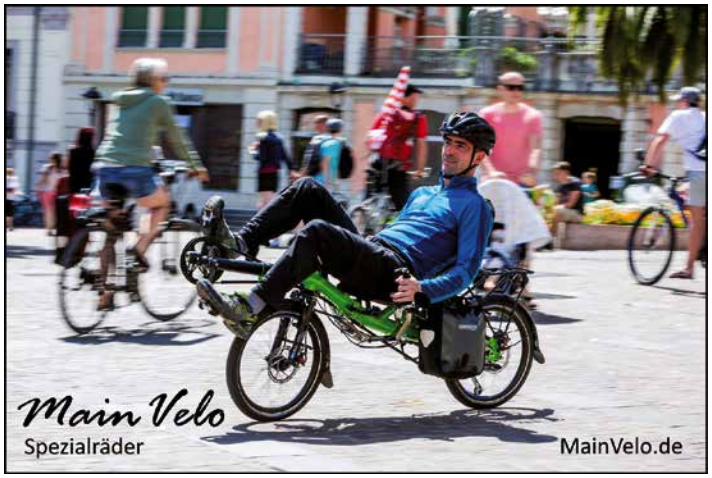
Neues aus der Bundespolitik 2:

Kabinett verabschiedet Nationalen Radverkehrsplan 2030

Das Bundeskabinett hat am 21. April 2021 den neuen Nationalen Radverkehrsplan mit Laufzeit bis 2030 verabschiedet. Darin sind Ziele und Maßnahmen formuliert, um den Radverkehr in Deutschland nach vorne zu bringen. Der ADFC begrüßt den Plan.

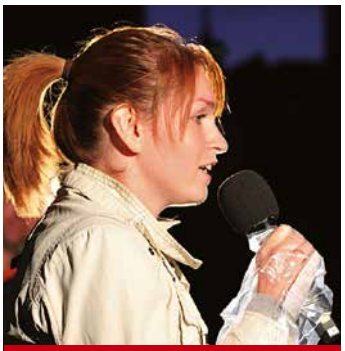
Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) bildet die Grundlage für die Radverkehrspolitik in Deutschland. Er steckt die Rahmenbedingungen ab und definiert die grundsätzlichen Leitlinien für die Radverkehrsförderung der kommenden Jahre. Das Bundeskabinett hat am 21. April 2021 den NRVP 3.0 „Fahrradland Deutschland 2030“ verabschiedet.

Aus Sicht des ADFC setzt das Bundesverkehrsministerium mit dem NRVP 3.0 die richtigen Schwerpunkte: Die Schaffung lückenloser Radwegenetze, geschützte Radwege an stark befahrenen Straßen, Radschnellwege für Pendler, die sichere Gestaltung von Kreuzungen, moderne Fahrrad-Abstellanlagen und die Verknüpfung mit dem ÖPNV. Ebenfalls für korrekt berücksichtigt hält der ADFC die Modernisierung des Verkehrsrechts und der Regelwerke, eine Ausprobier-Kultur für moderne Mobilitätskonzepte und einen Finanzierungsrahmen von mindestens 30 Euro pro Kopf pro Jahr für gute Fahrradinfrastruktur.



Damit hat sich die Bundesregierung viele Aufgaben auf die Agenda geschrieben, die sie anpacken muss, um die gesteckten Ziele zu erfüllen. Vor allem müssen die Maßnahmen nachhaltig finanziert, der Rechtsrahmen angepasst und Hürden abgebaut werden, die es erschweren, qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastruktur auszubauen.

Die stellvertretende ADFC-Bundesvorsitzende Rebecca Peters bewertet die Spitzenakteure so: „Während unter den Ministern Ramsauer und Dobrindt überhaupt nichts ging für den Radverkehr, hat Minister Scheuer immerhin einige Fortschritte erzielen können und sich klar pro Radverkehr positioniert. Die nächste Bundesverkehrsministerin oder der nächste Bundesverkehrsminister muss aber noch wesentlich mutiger und schneller sein, damit die Vision des „Fahrradland Deutschland“ bis 2030 Wirklichkeit wird.“ *Bertram Giebeler*



ADFC – Vize Rebecca Peters, hier auf dem Podium der Frankfurter bike-night 2020, begrüßt die Verabschiedung des Nationalen Radverkehrsplans 2030 Torsten Willner

TERMINE

Di.	11.05.	W	Radlertreff im Westen
Mo.	17.05.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	19.05.	V	Verkehrs-AG
Do.	20.05.	N	Radlertreff im Norden
Fr.	28.05.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mi.	02.06.	G	AG Kartographie & GPS
Mo.	07.06.	VS	Vorstandssitzung
Di.	08.06.	W	Radlertreff im Westen
So.	13.06.	MV	Mitgliederversammlung 14.00 Uhr
Mi.	16.06.	V	Verkehrs-AG
Do.	17.06.	N	Radlertreff im Norden
Fr.	25.06.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	28.06.	VS	Vorstandssitzung
entfallen bis auf Weiteres		S	Radlertreff im Süden
		W	Radlertreff im Westen
		F	Foto-AG

alle Angaben unter Vorbehalt!

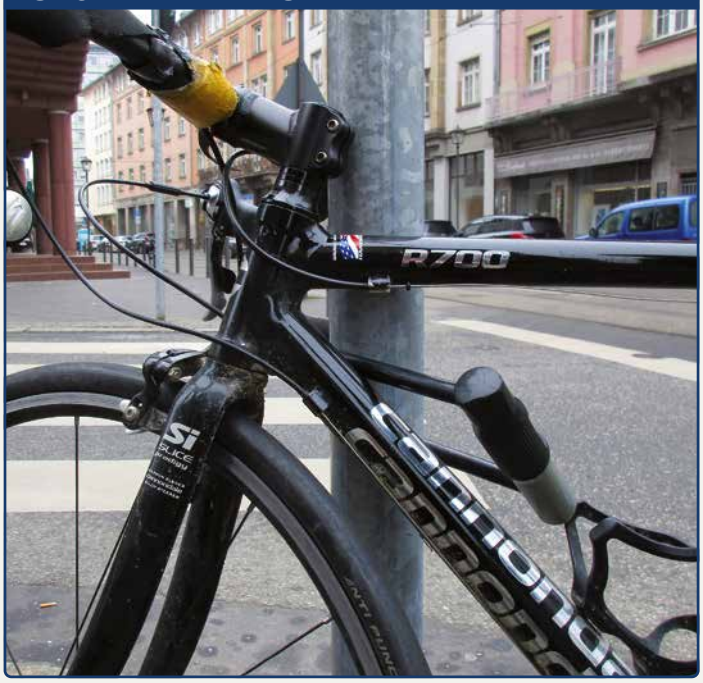
TREFFPUNKTE/KONTAKTE

G	19.00	**Videokonferenz,** Teilnahme-Link über karten@adfc-frankfurt.de
N		**Info: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de**
NW		**Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de**
Redaktion *Frankfurt aktuell*		**Info: Telefon 069-46 59 06 frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de**
S	19.00	**Info: erich.luecker@adfc-frankfurt.de**
V	19.30	**Videokonferenz**
VS	19.00	**Videokonferenz**
W	19.00	**Info: klaus.konrad@adfc-frankfurt.de**

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

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 4/2021: 18. Juni

SICHERHEITSRAD



Ob dieses Rad noch seinem ursprünglichen Besitzer gehört oder ob jemand die Sicherheitslücke entdeckt und unrechtmäßig zugegriffen hat, würde uns brennend interessieren. **Peter Sauer**

Codierungen

Weiterhin **freitags** 16–18 Uhr in der Wilhelm-Epstein-Straße 61, nur nach Terminvereinbarung unter **adfc-frankfurt.de/codiertermine**. Dieter Werner, Kosten: 13 Euro (8 Euro für ADFC-Mitglieder). **Weitere Codier-Termine unter adfc-hessen.de/codierung**

Selbsthilfe-Werkstatt Technik-AG

Die Selbsthilfe-Werkstatt der Technik-AG pausiert zurzeit.

RadReiseMesse abgesagt

Die bereits verschobene und für Ende Mai geplante Veranstaltung kann – coronabedingt – leider nicht stattfinden.

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

Autofreie Sonntage 2021

Datum		Titel	Strecke	Distanz	Info (Stichwort für Web-Suche)
16.05.	10:00 - 18:00	SaarPedal	Merzig – Kons	50 km	saarpedal
30.05.	10:00 - 18:00	Fahr zur Aar	Diez – Taunusstein-Bleidenstadt	40 km	fahr-zur-aar
11.06.	10:00 - 18:00	Rheinradeln	Worms – Oppenheim	25 km	rheinradeln.de
27.06.	10:00 - 18:00	Raderlebnistag Südeifeltour	Arzfeld – Enzen	25 km	e-suedeifel-tour-raderlebnistag
18.07.	10:00 - 18:00	Kylltal Aktiv	Lissingen – St. Thomas	20 km	e-kylltal-aktiv-autofreier-raderlebnistag
29.08.	10:00 - 18:00	Erlebnistag Deutsche Weinstraße	Bockenheim – Schweigen	80 km	Erlebnistag-Deutsche-Weinstrasse_Kallstadt
05.09.	10:00 - 18:00	Lustiges Prümtal	Olzheim – Waxweiler	20 km	e-lustiges-pruemtal-autofreier-sonntag
noch offen		Kinzigtal total	Sinntal-Sterbfritz – Hanau	80 km	kinzigtal-total

Coronabedingt können sich hier Veränderungen ergeben. Bitte informieren Sie sich zeitnah beim Organisator, ob die Veranstaltung stattfindet. Weitere Informationen unter www.adfc-frankfurt.de/autofrei

Die Bemühungen werden gesehen

Die Entwicklung Frankfurts von 2012 bis 2020 im Spiegel des Fahrradklimatests

Es werden immer mehr: die roten Teppiche in Frankfurt sind nicht mehr zu übersehen. Aber wie sehen die Radfahrenden die Maßnahmen für den Radverkehr? Das haben sie uns über den Fahrradklimatest mitgeteilt.

Frankfurt bekam in den Jahren 2012 und 2014 noch die Gesamtnote 3,6. Das bedeutet, dass sich die Stadt mit einer Gesamtnote von 3,7 im Jahr 2020 nicht verbessert hat. Ist also alles umsonst gewesen? Sehen die Radfahrenden in Frankfurt nicht, was sich verbessert hat? Dazu lohnt ein Blick in die einzelnen Fragen.

Es ist in der Tat so, dass die größte Verbesserung bei dem Punkt Fahrradförderung in jüngster Zeit zu sehen ist. 2012 noch mit 3,4 bewertet, vergeben die Frankfurter:innen 2020 die Note 2,9. Den schlechtesten Wert sehen wir mit 3,8 im Jahr 2018. Der Sprung um fast eine ganze Note zeigt: die Bemühungen werden gesehen! Unübersehbar sind ebenfalls die mittlerweile zahlreichen Wegweiser für Radfahrende. Das wird honoriert, ist doch eine Verbesserung in der Bewertung für diesen Punkt von (2012) 3,2 über (2018) 3,3 auf 2,9 im aktuellen Test die Folge.

Doch warum sehen wir dann keine Verbesserung in der Gesamtbewertung? Welche Punkte ziehen diese herunter?

Die größte Verschlechterung gab es vor allem bei der Sicherheit: Die Bewertung des Sicherheitsgefühls verschlechtert sich von 3,9 (2012) auf 4,5 (2018). 2020 steigt die Note zwar leicht auf 4,3, ist damit aber weiterhin schlechter als noch 2012. Der Punkt Konflikte mit Kfz wurde 2012 mit 4,2, bewertet, bis 2020 verschlechtert sich der Wert um eine halbe Note auf 4,7. Das Fahren im Mischverkehr mit Kfz kam 2012 auf 4,1, 2018 auf 4,6 und 2020 auf 4,5. Was aber steckt hinter diesen Verschlechterungen? Eine Ursache liegt im Bevölkerungswachstum: zwischen 2012 und 2020 ist die Bevölkerung von 679 Tausend auf 759 Tausend gestiegen. Es wird somit deutlich voller auf den Straßen Frankfurts! Und während sich früher eher die Unerschrockenen (diejenigen, die auch schon in Gegenrichtung in die Einbahnstraßen gefahren sind, bevor diese dafür freigegeben wurden) mit dem Rad in den Frankfurter Stadtverkehr gewagt haben, sind heute mehr „normale“ Menschen auf dem Rad in Frankfurt unterwegs. Die Botschaft an die Politik ist klar (und auch nicht neu): In puncto Sicherheit für Radfahrende muss endlich deutlich (!) nachgebessert werden. Und auch wenn Frankfurt v.a. bzgl. Sicherheit 2012 besser dastand, sollen hier keine Missverständnisse aufkommen: die Werte von 2012 sind keineswegs erstrebenswert – mit einer 4 kann Frankfurt einfach nicht zufrieden sein.

Anke Bruß

Fahrrad Böttgen GmbH
www.fahrrad-boettgen.de
Große Spillingsgasse 8 - 14
60385 Frankfurt am Main
☎ 069 - 945108 - 0
069 - 945108 - 88
info@fahrrad-boettgen.de
Meisterwerkstatt
Terminvereinbarung unter ☎ 069 - 945108 - 30
Beratungstermin für Fahrradkauf vereinbaren unter
☎ 069 - 945108 - 70 oder ☎ 069 - 945108 - 90
exklusiv bei uns MainRad
Neue Öffnungszeiten:
Montag - Freitag 9.00 - 18.00 h
Samstag 9.00 - 15.00 h
Finanzierung - Leasing - Wertgarantie

Mitgliederversammlung 2021 ADFC Frankfurt am Main e. V.

Erinnerung

Die Einladung zur diesjährigen Mitgliederversammlung hatten wir bereits veröffentlicht. An dieser Stelle noch einmal eine Erinnerung mit der Bitte um rege Beteiligung. Aktuell (Stand Anfang Mai) ist geplant, die Versammlung am **Sonntag, den 13.06.2021 um 14.00 Uhr im Saalbau Titusforum im NordWestZentrum Frankfurt** stattfinden zu lassen.

Vorgeschlagene Tagesordnung:

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

Der Kreisvorstand

>> Zur Zeit steht nicht sicher fest, ob die Mitgliederversammlung als Präsenzveranstaltung oder als Video-Konferenz stattfinden wird. Wir informieren zeitnah über unsere Medien! <<

Ab 3. Juni gilt: CO_2 vermeiden!

Frankfurt ist beim STADTRADELN auch unter Corona-Bedingungen dabei

STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

Wer macht mit? Wer schafft es? 21 Tage wird geradelt was das Zeug hält und jeder Kilometer zählt – erst recht wenn du ihn sonst mit dem Auto zurückgelegt hättest. Natürlich mit dem Ziel, möglichst viele Menschen zum Umsteigen auf das Fahrrad zu gewinnen und damit klimaschädliches CO_2 zu vermeiden. Denn auch in diesem Jahr heißt es wieder: Radeln fürs Klima!

Die Stadt Frankfurt lädt ein, bei dieser internationalen Klima-Bündnis-Kampagne STADTRADELN mitzumachen, im Zeitraum vom 3.6. (Weltfahrradtag) bis 23.6.2021. Mitmachen können alle, die in Frankfurt leben, arbeiten, einem Verein angehören, zur Schule gehen oder studieren.

Laut Erhebung des Umweltbundesamtes entstanden 2018 etwa 166 Millionen Tonnen der klimaschädlichen Kohlendioxid-Emissionen in Deutschland durch den motorisierten Verkehr. 22 Prozent davon entfielen auf den innerörtlichen Pkw-Verkehr. Etwa 7,6 Millionen Tonnen CO_2 können vermieden werden, wenn ein Fünftel dieser Strecken mit dem Fahrrad gefahren würde. Im letzten Jahr wurden im Rahmen der Kampagne in Frankfurt

Stadtradeln bedeutet, Autos einfach mal stehen zu lassen Peter Sauer

522.000 Kilometer erradelt und somit mehr als 74 Tonnen CO_2 vermieden.

Es geht aber auch um mehr als den Klimaschutz: um unsere Gesundheit, um Spaß und Gemeinschaft. All das kann jeder Mensch radelnd fördern und mit anderen gemeinsam erleben. Bewegung an der frischen Luft ist in der aktuellen Situation besonders wertvoll.

Für das STADTRADELN sollen sich Teams von mindestens zwei Personen finden und auf stadtradeln.de anmelden. Dies können zum Beispiel Menschen aus einem Stadtteil sein, Mannschaften von Firmen, Vereine oder auch Schulklassen. Und natürlich gibt es am Ende auch Gewinner und Preise! Wie in den letzten Jahren, geht auch das ADFC-Team (mit Teamkapitänin Christiane Beckort) wieder an den Start und hofft auch in diesem Jahr auf einen der vorderen Plätze.

Die Meldeplattform Radverkehr des Radfahrbüros kann auch in diesem Kampagnen-Zeitraum genutzt werden, um via Internet auf störende und gefährliche Stellen im Radwegeverlauf aufmerksam zu machen. Darüber hinaus sammelt das Forschungsprojekt MOVEBIS im Rahmen der Kampagne Daten zum Radverkehr, um die Planung und den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur vor Ort zu unterstützen. Über die STADTRADELN-App werden die Daten während des Aktionszeitraums erhoben.

Und bitte nicht vergessen: Auch beim STADTRADELN müssen natürlich die geltenden Corona-Regeln eingehalten werden.

Dagmar Berges/Christiane Beckort

Anmelden können sich interessierte Radlerinnen und Radler unter www.stadtradeln.de.
Bei Fragen wenden Sie sich gerne an das Umwelttelefon 069/212-39100 oder per E-Mail an green.city@stadt-frankfurt.de.
Weitere Informationen gibt es auf www.frankfurt-greencity.de.

„Den Wandel weiter voranbringen“

Der neue Landesvorsitzende Xavier Marc stellt sich vor

Unsere diesjährige Landesversammlung fand – Corona-bedingt virtuell – am 17. April statt. Die Delegierten wählten einen neuen Landesvorstand und mich zum neuen Landesvorsitzenden. Somit habe ich Stefan Janke abgelöst, der nach acht Jahren als Vorsitzender nicht mehr kandidierte. Zu meiner Person: Geboren bin ich 1961 in Marseille. Hessen ist seit 35 Jahren meine Wahlheimat. Ich gehöre dem Kreisverband Darmstadt-Dieburg an, wo ich seit mehreren Jahren im Vorstand und diversen AG's aktiv bin. Letztes Jahr wurde ich in den Landesvorstand gewählt und wurde stellvertretender Landesvorsitzender.

Monika Schmidt (KV Frankfurt) ist das neue Gesicht im neugewählten Landesvorstand. Herzlich willkommen! Ansgar Hegerfeld (KV Frankfurt), Rolf Seemann (KV Wiesbaden), Paul van de Wiel (KV Frankfurt) und Robert Wöhler (KV Kassel) wurden wiedergewählt. Ansgar Hegerfeld, weiterhin der jüngste im Landesvorstandsteam, ist der neue stellvertretende Landesvorsitzende.

Welche Ziele verfolgt der neue Landesvorstand?

Xavier Marc wurde zum neuen Landesvorsitzenden des ADFC Hessen gewählt Carola Maul

Dass die bisherige auf das Auto fixierte Verkehrspolitik zur großen Belastung für viele Menschen und das Klima geworden ist, bestreitet fast keiner mehr. Darüber wird viel gesprochen, die notwendigen Taten folgen aber nicht so schnell und durchdacht, wie dies notwendig wäre. Damit wollen wir uns auch weiterhin nicht abfinden.

Seit nun fast zwei Jahren arbeitet der ADFC Hessen zusammen mit dem VCD Hessen, FUSS e.V. und den Radentscheid-Initiativen Darmstadt, Frankfurt und Kassel am Entwurf eines Landesgesetzes für die Verkehrswende. Ziel dieses Gesetzes ist es, bis 2030 allen Einwohnern Hessens flächendeckend und von früh bis spät verfügbare, attraktive Mobilitätsalternativen zum Auto bereitzustellen.

Fahrrad, zu Fuß gehen, Bus und Bahn sind diese Alternativen, die längst bekannt sind, aber die viel zu lange von der Politik auf allen Ebenen vernachlässigt worden sind. Dabei geht es uns als Gesellschaft in zunehmendem Maße um Klima- und Umweltschutz, Gesundheit, Sicherheit, soziale Gerechtigkeit und Teilhabe. Wir erkennen an, dass – auch mit unserem Einsatz – im Bund, im Land und in etlichen Kommunen ein Wandel festzustellen ist, den wir weiter unterstützen und voranbringen wollen.

Damit wir gemeinsam eine Verkehrs- oder Mobilitätswende erreichen können, müssen Zehntausende, besser noch Hunderttausende Mitbürger:innen den Gesetzesentwurf im Rahmen der Kampagne Volksentscheid Verkehrswende, die wir Ende Juni/Anfang Juli starten wollen, unterschreiben.

An dieser Kampagne sollten sich auch alle ADFC-Gliederungen und viele Mitglieder vor Ort aktiv beteiligen. Dafür sprach sich die Landesversammlung einstimmig aus! Die Delegierten waren sich auch einig darin, dass die Förderung der Diversität im ADFC eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg unserer verkehrspolitischen Arbeit und der Verbandsentwicklung ist.

Wir freuen uns auf eine aufgeschlossene und enge Zusammenarbeit mit der Landesgeschäftsstelle, dem Beirat und den Aktiven in den Gliederungen.

Zum Schluss möchte ich, auch im Namen meiner Landesvorstandskolleg:innen, meinem Vorgänger, Stefan Janke, für die sehr gute Entwicklung unseres Landesverbands während seiner Amtszeit danken. Der ADFC Hessen hat in dieser Zeit nicht nur mehr Mitglieder hinzugewonnen (von 12.000 im Jahr 2013 auf heute mehr als 18.000) sondern auch deutlich mehr verkehrspolitischen Einfluss durch vielfältiges Engagement und anerkannte Kompetenz. All das ist eine hervorragende Ausgangslage für das Erreichen unserer Ziele.

Xavier Marc

Der Verein wird bunter

Genderrelevante Verkehrsplanung ist Monika Schmidt im Landesvorstand des ADFC Hessen wichtig

Wenn Du mir vor 50 Jahren erklärt hättest, dass ich einmal im Landesvorstand des ADFC Hessen wäre, hätte ich Dich für verrückt erklärt.

Ich bin in Hamburg aufgewachsen und der Weg zur Schule war zu weit, als dass ich ihn hätte zu Fuß gehen können. Also bin ich mit dem Fahrrad gefahren, wie auch der größere Teil meiner Mitschüler:innen. Meine Verkehrsmittel entwickelten sich über Mofa und Motorrad zum Auto, natürlich wurde auch auf den Energieverbrauch geachtet. Rad bin ich nur in der Freizeit gefahren, auch mit meiner Familie und selbst organisiert über mehrere Tage. Der ADFC war mir geläufig als Anbieter von Radtouren. Aber erst in Wiesbaden, als ich älter wurde, fühlte ich mich da angesprochen.

Als ich 2016 nach Frankfurt zog, würde mir dort klar, dass der ADFC sehr intensiv mit der Stadt zusammenarbeitet, um breitere und sichere Fahrradwege zu erreichen. Nicht zuletzt führte die Diskussion um CO_2 und Klimawandel dazu, dass das Rad mein Verkehrsmittel in der Stadt wurde, als E-Bike auch auf dem Weg zur Arbeit in der IT-Branche. Dass es Verteilungskämpfe um den Verkehrsraum mit Autofahrer:innen gibt, schwante mir bald. Das alles war der Anlass, beim ADFC Mitglied zu werden.

Der Verein wird bunter und möchte auch mehr Jüngere, Frauen und Menschen mit Migrationshintergrund ansprechen. Als es im letzten Jahr ein Powerfrauen-Seminar gab und daraus ein Frauennetzwerk entstand, fand ich mich als Sprecherin von Dreien wieder. Rückblickend für mich tut sich immer noch eine Kluft zwischen Männern und Frauen auf. Unsere Antwort darauf ist ein Netzwerk von starken Frauen und wir haben digital mehr als 30 Teilnehmerinnen.

Monika Schmidt aus Frankfurt wurde in den Landesvorstand des ADFC Hessen gewählt privat

Jetzt habe ich mein Berufsleben abgeschlossen und habe Zeit, mich im Landesvorstand zu engagieren. Dann habe ich zunächst, ganz Quotenfrau, den Kontakt zum Frauennetzwerk und der Steuerungsgruppe übernommen. Aber ich möchte auch die genderrelevante Verkehrsplanung weiterverfolgen, mein Thema als Referentin. Spannend finde ich ebenfalls die im Bund neugegründete ADFC-Akademie. Die Aufteilung der Themen im Vorstand folgt in einer digitalen Klausur später im Jahr.

Monika Schmidt

Leser:innen MEINUNGEN

FRANKFURT aktuell 2/2021 „Schloßstraße: Dauerstress durch Drängler und Pöbler!“

Ich selbst bin Fahrradpendler von F-Hausen zur Emser Brücke Ecke Kreuznacher Straße und bin auf die Schloßstraße angewiesen, da die für mich alternative Route über den Katharinenkreisel keinen ausgebauten Radweg aufweist (der Radweg endet und man ist gezwungen, die ähnlich schlecht ausgebaute Voltastraße zu nutzen).

Meine tägliche Erfahrung auf der Schloßstraße deckt sich mit den Schilderungen im Artikel. Der gesamte Weg ab Hausen ist an vielen Stellen eine Zumutung für den Radfahrenden und die Schloßstraße ist nun das i-Tüpfelchen. Ich fahre ab sofort nicht mehr mit dem Fahrrad zur Arbeit, was ich zuvor zehn Jahre lang ganzjährig getan habe. Die Route hat für mich zu viele Gefahrenstellen, die ich bereits beim Frankfurter Radfahrbüro mehrfach gemeldet habe (bspw. Durchfahrt Emser Brücke wg. Gegenverkehr auf dem Radweg oder auch die Wegführung Am Hohen Weg und über die große Kreuzung am Industriehof), die jedoch nicht entschärft werden.

Was mich am meisten bewegt ist, ob sich der ADFC einsetzt, die Wegführung an den benannten Stellen zu entschärfen und es somit nicht bei Artikeln über die nur bedingt gelungene Umsetzung der Radverkehrsführung bleiben muss. *Lutz Helling*

Die Verkehrsregelung in der Schloßstraße ruft weiterhin Unmut hervor Torsten Willner

Ich möchte auf den Artikel zum Thema Schloßstraße reagieren. Und zwar nicht nur, weil ich dort heute mal wieder eine Situation hatte, die mich zu einer Strafanzeige veranlasst hat.

Das Ziel, das Bertram Giebler nach der Darstellung des Problems in dem Artikel am Schluss beschreibt, ist naheliegend und schlüssig: ich will als Radfahrer nicht Angst haben, in der Schloßstraße infolge der geänderten Verkehrsführung zu Schaden zu kommen, obwohl ich mich regelkonform verhalte. Vielmehr müssen Autofahrende Angst vor Sanktionen haben, wenn sie sich nicht regelkonform verhalten.

Andererseits befriedigt es mich aber nicht, dass offenbar nur das Prinzip Hoffnung weiter helfen soll. Hoffnung, dass die Polizei mehr kontrolliert, Hoffnung, dass sich Radfahrende verkehrsgerecht verhalten und nicht aus Eigenschutz doch im Türöffner-Bereich fahren, Hoffung, dass es auch irgendwann der oder die letzte Autofahrende kapiert hat.

Ich denke, dass die gut gemeinte und nach den neuen StVO-Regeln sicher auch regelkonforme Beschilderung und Fahrbahnmarkierung Radfahrende zunehmend eher in die Verlierer-Rolle drängt. Die Schloßstraße wird für sie zur no-go-area. Die Beschilderung (30 km/h mit Zusatzschild Überholverbot) sowie die Fahrbahnmarkierung (Fahrrad mit den beiden „Dächern“ sowie die Abstandsmarkierung zu den parkenden Autos) wird von Autofahrenden entweder nicht wahrgenommen (Schilder) oder falsch interpretiert (Fahrbahnmarkierung). Tenor von Rechtfertigungsversuchen sowohl von Autofahrenden als auch Radfahrenden ist immer wieder, dass es doch einen Radfahrstreifen gebe! Gemeint ist hier aber der Bereich, den Radfahrende gerade nicht befahren sollen!

Daher sind meine Vorschläge:

1. Die Anordnungen von 30 km/h und Überholverbot gehören „laut und deutlich“ auf der Fahrbahn angebracht und nicht als eines unter vielen Blechschilden im Schilderwald.
2. Der Türöffner-Bereich muss flächendeckend so markiert werden, dass allen klar sein muss: hier darf ich als Radfahrende(r) nicht fahren!
3. Verwegener und bereits in anderen Veröffentlichungen angesprochen: weg mit den Parkplätzen rechts und links der Schloßstraße oder Befahrbarmachung des nicht oder nur selten genutzten Gleiskörpers.

Für mich wird es nach der heutigen Begebenheit wieder heißen: Schloßstraße? Nein, danke. Lieber woanders lang. *Hermann Kerpen*

Wir wohnen an der Kreuzung Adalbert-/Schloßstraße und seit mehr als einem Jahrzehnt fahren wir mit den Kindern über diese Straße zur Schule (bis zur Französischen Schule bzw. Liebigschule in Westhausen).

Uns ist es ein paar mal passiert, dass Autos falsch parkten oder dass Autofahrer die Tür ohne zu schauen öffneten. Aber in all diesen Jahren gab es keinen Unfall oder sehr gefährliche Situation.

Als die Bauarbeiten angefangen haben, wurden wir komplett überrascht. Den Autos eine so enorme Fläche zu geben (in Form der sogenannten „Türöffnungszone“, die doch als zusätzliche Parkfläche zu betrachten ist) und zeitgleich die Radfahrer wieder zusammen mit den Autos auf eine einzige Fahrbahn zu zwingen, das ist absolut unzeitgemäß! So was bringt uns 25 Jahre zurück, man könnte fast von einer Verkehrswende in die falsche Richtung sprechen! Ich kann es kaum fassen, dass Sie sich so über die A5-Verbreitung erregen, dafür aber diesen Rückgang auf der Schloßstraße so positiv in der Zeitung dargestellt haben.

Wie Sie jetzt schreiben, helfen leider die Verkehrsschilder kaum; die wurden sowieso nur mehrere Wochen nach Anfang der Arbeiten gestellt... Die meisten Autofahrer scheinen unbelehrbar zu sein. Die „Dauerstress-Situation“ war für uns vorprogrammiert.

Fazit: Um eine vermeintlich zu gefährliche Situation (zu enge Straße mit engem Radweg gequetscht zwischen Fahrbahn und Parkstreifen) zu beseitigen wurde eine viel gefährlichere Situation geschaffen, in der fast täglich Stress und Ärger präsent sind. Wann wird die Stadt reagieren und diesen blöden Versuch korrigieren?! Wir haben es satt, als Versuchskaninchen benutzt zu werden. *Gurvan Le Guen*

FRANKFURT aktuell 2/2021 „Fahrt die Verkehrswende nicht an die Wand!“

Herzlichen Dank für die klare Ablehnung des Ausbaus der A5 durch den ADFC Frankfurt. Die Erfahrung der letzten 70 Jahre ist: „Mehr Straßen führen zu mehr Verkehr“. Dadurch steigen Lärm- und Abgasbelastung im Umfeld der Autobahn. Wenn man dort dann besser durch kommt, werden aber auch aus den Umlandgemeinden Personen eher das Auto nutzen. Diese fahren dann von ihrem Wohnort durch die Orte und auf den ohnehin schon hoch belasteten Straßen zu den Anschlussstellen der A5. Diese erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens hat natürlich große Nachteile für den Radverkehr. Da der Straßenraum begrenzt und nur einmal vorhanden ist, wird es zu weiteren Verteilungskämpfen kommen. Das ist genau das Gegenteil dessen, was wir als ADFC erreichen wollen: Mehr Platz fürs Rad. Das Geld, das für die derzeit laufende Machbarkeitsstudie verbrannt wird, kann sinnvoller für Schulen, Digitalisierung oder die Förderung des Radverkehrs ausgegeben werden. Daher sollten sich alle Kreis- und Ortsverbände des ADFC in der gesamten Region deutlich gegen den Ausbau aussprechen. Der ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf hat dies schon im Dezember getan. Unsere Pressemeldung kann gern als Vorlage genutzt werden (https://www.adfc-bad-homburg.de).

Ralf Gandenberger

NordWestZentrum: Mangels vernünftiger Abstellmöglichkeiten schließen Kund:innen ihre Räder an die Geländer im Lichthof des Konsumtempels an Iris Nattermann (3)

Radfahrende sind die Kundschaft!

Ein schwieriges Thema – Fahrradparkplätze vor Geschäften

Wir Radfahrende sind auch Konsumenten. Das heißt, wir kaufen ein, Lebensmittel natürlich gerne in der Nähe unserer Wohnung oder Arbeitsstätte. Ein Rad ist das ideale Verkehrs- und Transportmittel, um kleine und große Einkäufe umweltschonend und ohne nervige Parkplatzsuche direkt vor die Haustür zu bringen.

Besorgungen des alltäglichen Bedarfs werden in der Regel im eigenen Stadtteil erledigt, kurze und schnelle Wege bevorzugt. Die Auswahl an Lebensmittelgeschäften, Drogerien usw. ist groß und vielfältig. Vom Großmarkt über Bioläden bis hin zum kleinen Einzelhandel im nahen Umkreis ist meist alles vorhanden.

Wie sieht es jedoch vor den Geschäften mit den Abstellanlagen für Fahrräder aus? Was wünschen sich Radler:innen von den Geschäften? Gute Abstellmöglichkeiten natürlich, die für eine sichere und standfeste Halterung sorgen sollten.

Wir haben uns in unseren Stadtteilen und Wohngebieten umgeschaut, d. h. in Heddernheim/Ginnheim und in Sachsenhaus-Nord und ein paar Beispiele herausgepickt. Als erstes fällt auf, dass es keine Standards für Fahrradplätze gibt, jeder Laden macht es so wie er will oder aufgrund von Platzmangel kann.

Wenn man im Norden wohnt, ist das NordWestZentrum für viele Menschen die Einkaufsmöglichkeit schlechthin. Für Fahrradfahrende jedoch eine besondere Herausforderung, denn es wurde zu Zeiten der absoluten Autoorientierung gebaut. Es führen keine adäquaten Radwege um das Zentrum herum noch hinein. Gemäß Werbung verfügt das Zentrum über 3500 Autoparkplätze! Aber es bietet im Zentrum keine Abstellanlage für Fahrräder, um den Rahmen eines Rades anzuschließen. Mangels Alternative nutzt die radfahrende Kundschaft die Geländer des Lichthofes als Abstellplatz! Im NWZ befinden sich nicht nur Geschäfte und Gastronomie sondern auch Zweigstellen der Stadtbücherei, VHS, Post, diverse Ämter, Titus-Therme ...! Wie soll eine Verkehrswende im Alltag gelingen, wenn für solche Einrichtungen keine funktionalen Radparkplätze angeboten werden?

Andere Beispiele aus Ginnheim zeigen, dass große Parkflächen für Autos vorgesehen sind, aber die wenigen Abstellmöglichkeiten für Räder teilweise äußerst veraltet sind und ohne Möglichkeit, den Rahmen anzuschließen. Dabei geht es nicht nur um Diebstahlschutz, sondern insbesondere um den festen Stand des Rades beim Beladen der Seitentaschen oder eines Körbchens. Die Geschäfte ignorieren die Bedürfnisse ihrer radelnden Kundschaft. Schade.

In Sachsenhausen sieht es um die größeren Einkaufszentren ähnlich aus, viele Parkplätze für KFZ, wenige für Fahrräder. In Straßenzügen mit kleineren Geschäften wie z. B. der Hedderichstraße am Südbahnhof mit vielen Neubauten gibt es keine Abstellflächen vor den Läden. Hier wird kreuz und quer auf dem Bürgersteig geparkt, auch viele Lastenräder füllen teils den schmalen Bürgersteig und behindern die Fußgänger:innen. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite sind ein paar städtische Bügel angebracht, die jedoch hinter Parkplätzen für die Einkaufenden unsichtbar sind.

Anders sieht es in der Schweizer Straße aus. Dort gibt es bisher keine Radwege, aber genügend Abstellbügel für Fahrräder, von der Stadt installiert. In der Walter-Kolb-Straße ist zwar ein Hochhaus neu gestaltet worden, aber direkt vor den Läden sind keine sicheren Parkplätze für Fahrräder mit eingeplant worden. Auch auf der Textorstraße gibt es wenige Möglichkeiten, Fahrräder vor Geschäften anzuschließen. Es ließen sich noch viele weitere Beispiele aufführen, aber das Dilemma ist nun genügend beschrieben und wahrscheinlich allen bekannt, die täglich Besorgungen mit dem Fahrrad erledigen.

Um das Einkaufen mit dem Rad noch attraktiver zu machen, lautet unser Fazit deshalb:

Geschäfte aufwachen! Radfahrer:innen sind eine fortlaufend wachsende Kundschaft. Und wir erwarten gute Abstellmöglichkeiten. Geschäfte sollten entsprechend nachrüsten oder bei einem Neubau direkt genügend und geprüfte Modelle von Abstellanlagen (siehe ADFC-Empfehlungen) einplanen. Darüber hinaus sind in engen Stadtteilstraßen städtische Maßnahmen notwendig. Wie schon an manchen Straßenzügen umgesetzt, müssen Autoparkplätze vor oder in der Nähe von Geschäften zugunsten von Fahrradabstellplätzen umgewandelt werden. Und öffentliche Einrichtungen ohne gute Radabstellplätze?! Das geht gar nicht mehr, sollte man meinen. Wir sind gespannt, wie die neue Stadtkoalition und die Ortsbeiräte zukünftig damit umgehen werden. Die Verkehrswende für Frankfurt war bei vielen Parteien im Wahlkampf ein großes Thema, die Erwartungen auf Rad fördernde Veränderungen sind damit geweckt – auch für die Stadtteile.

Iris Nattermann und Dagmar Berges

Hier ist weder diebstahlsicheres Anschließen noch sicheres Beladen des Rads möglich

Opfer des eigenen Erfolgs

Lastenrad-Förderung soll zu Verzicht auf Auto animieren

Sind sie da, sind sie weg. Der aus einer Süßigkeiten-Werbung bekannte Spruch gilt nun leider auch für die Fördermittel, welche die Stadt Frankfurt Mitte April den Bürger:innen für die Anschaffung von Lastenrädern bereit gestellt hatte. Rekordverdächtige fünf Tage (dazwischen lag ein Wochenende) dauerte es von der Verkündung der Förderung auf radfahren-ffm.de bis zu ihrer Beendigung. Noch nicht völlig ausgeschöpft waren bei Redaktionsschluss die Mittel für die Lastenrad-Förderung von Vereinen und kleinen Unternehmen.

Ähnlich rasant gingen die im letzten Jahr vom Land Hessen vergebenen Lastenrad-Fördergelder zur Neige, die wir in Frankfurt aktuell 4/2020 freudig verkündeten. Als das Heft Anfang September erschien, waren auch hier alle Mittel bereits ausgeschöpft.

Die Kaufanreize beider Programme sind übrigens nicht als Stimulation für die Fahrradindustrie gedacht, sondern dazu, „in der Stadt aufs Auto zu verzichten“, wie es Verkehrsdezernent Klaus Oesterling ausdrückt. Wenn damit nicht nur einzelne Fahrten, sondern auch der Besitz eines Autos gemeint ist, stellt sich die Frage, warum dies eigentlich nicht in irgendeiner Form in den Förderunterlagen thematisiert wird. Beispielsweise hätte man erfragen können, ob und wie viele Kraftfahrzeuge im Haushalt zur Verfügung stehen und ob es Überlegungen gibt, eines davon aufgrund des angeschafften Lastenrads abzuschaffen. Zumindest unverbindlich, also nicht als Bedingung der Förderzusage, hätte man das mal erheben können. Ein Worst-Case-Szenario wäre es nämlich, wenn die geförderten Lastenräder den vom selben Besitzer weiterhin genutzten SUV aus der Garage vertreiben, der von nun an im öffentlichen Raum geparkt wird. Aber sowas macht ja sicher niemand.

Nicht zum Zuge Gekommene tröstet die Stadt Frankfurt derzeit mit dem Hinweis, dass es in diesem Jahr wieder eine Neuauflage der Lastenradförderung durch das Land Hessen geben soll. Laut Website klimaschutzplan-hessen.de/lastenrad startet sie frühestens im Juli 2021. Außerdem fördert der Bund E-Lastenfahrräder und E-Lastenanhänger von Firmen und Vereinen für den fahrradgebundenen Lastenverkehr. Informationen und Formulare finden sich unter dem Kurzlink *adfc-hessen.de/=cuf2*.

Ansgar Hegerfeld

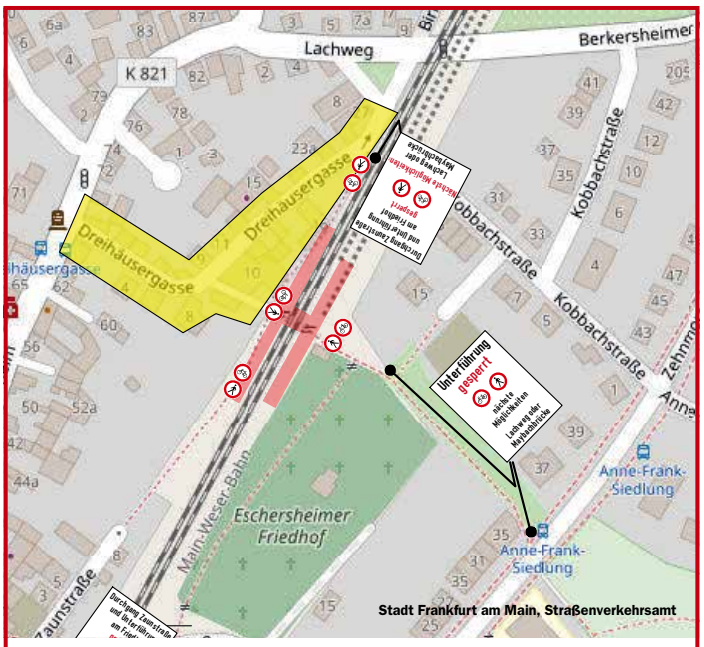
Die Nachfrage nach den Fördermitteln zur Anschaffung eines Lastenrades übersteigt das Angebot erheblich AGNH/Corinna Spitzbarth

Heute beim Einkaufen

Als Tandemfahrer nutzen wir unser Fahrzeug natürlich auch zum Einkaufen. Und der Großeinkauf? Der lässt sich bequem mit einem Fahrradanhänger erledigen. Doch ohne andere zu behindern, lässt sich ein Tandem oft nicht auf einen normalen Fahrradstellplatz parken – mit Anhänger schon gar nicht. Was bleibt also anderes übrig, als einen Autoparkplatz zu belegen?

Damit haben wir doch tatsächlich dem Autoverkehr einen Parkplatz „weggenommen“ – und auch noch einen schön nahe am Eingang. Da parkt Autofahrer:in halt einfach mal den Gehweg zu. Sollen die anderen doch sehen, wo sie laufen!

Vielleicht ist aber auch nur der Farbkontrast in der Pflasterung zu schwach. Dass da ein Teil der Fläche anders eingefärbt ist, kann man ja mal übersehen. Ich weiß zwar, dass 7,4 Prozent der Männer farbfehlsichtig sind, Frauen dagegen nur zu 0,5 Prozent (War das also ein Mann, der so parkt?). Doch vielleicht war die fragliche Person auch nur mit ihren Gedanken ganz woanders. War es Gedankenlosigkeit? Oder vielleicht Faulheit? Wir können es nicht wissen. *Theo Sorg*



Vollsperrung

Wer auf der Fahrt nach Eschersheim statt der gleichnamigen Landstraße die namenlose Route nordöstlich der Wohnbebauung nutzt, erreichte Alt-Eschersheim (und das dortige Freibad!) bisher durch eine kleine Bahnunterführung am Eschersheimer Friedhof. Diese Unterführung ist nun wegen Bauarbeiten an der Main-Weser-Bahn und der S-Bahnlinie 6 für rund 1,5 Jahre gesperrt, teilt uns das Radfahrbüro mit. Der Bahnübergang am Berkersheimer Weg / Lachweg bleibt aber geöffnet. *(ps)*

***Westerbachstraße**: Bei Dunkelheit bleibt die weiße Markierung sichtbar, nicht aber die Stufenkante zwischen Rad- und Gehweg* **Peter Sauer**

***Bremer Straße**: Die leichte Wölbung der taktilen Leitschwelle trennt Rad- und Gehweg und ist gefahrlos zu befahren* **Ingolf Biehusen**

Sturzprophylaxe durch taktile Leitschwellen

Eine Radfahrerin ist gestürzt. Sie fuhr abends auf dem Radweg der Westerbachstraße und übersah auf der Brücke über die Autobahn A5 eine Bordsteinkante. Auf dieser Brücke sind Rad- und Gehweg durch eine Kante getrennt, die mit einer weißen Farbmarkierung hervorgehoben wird. In der Dunkelheit ist die weiße Markierung auch gut zu erkennen, die Bordsteinkante aber leider nicht mehr. Prompt kollidierte die Radfahrerin beim Überfahren der weißen Linie mit dem Bordstein. Die Folgen waren schmerzhaft und beschäftigten die Frau über viele Wochen.

Wie man parallel verlaufende Rad- und Fußwege besser voneinander trennen kann, ist in Frankfurt im Nordend auf einem Abschnitt der Bremer Straße zwischen Fürstenbergerstraße und Hansaallee zu besichtigen. Hier sorgen Leitschwellen für einen sichtbaren und beim Fahren spürbaren Höhenunterschied, der so sanft angelegt ist, dass niemand darüber stürzen kann. Die Längsrillen auf der Fußwegseite lassen sich mit dem Blindenstock ertasten, so dass die Begrenzung eigentlich von allen wahrgenommen werden kann, die den Rad- oder Gehweg benutzen

Ingolf Biehusen/Peter Sauer

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

Pedelecs von Riese & Müller, Simplon und I:SY
Stadt, Trekking- und Tourenräder
von Stevens, Fahrradmanufaktur, Tout-Terrain, Velotraum, Gazelle und Faible
Kindertransporträder von Babboe, Bakfiets, Urban Arrow, Riese & Müller, Carqon, Nihola und Yuba
Kinder- und Jugendräder
von Woom, Puky und Stevens
Falträder von Brompton und Riese & Müller
Qualifizierte Beratung und **Service**
aus einer Hand seit 35 Jahren
www.perpedale.de
SCAN ME
VERKAUF: ADALBERTSTRASSE 5 • 60486 FRANKFURT
WERKSTATT: ROBERT-MAYER-STR. 54 • 60486 FRANKFURT

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

Bad Homburg, Hindenburgring: Der schmale Radstreifen ist auch Schulweg und lässt wenig Raum zum Ausweichen, wenn Kraftfahrzeuge dicht überholen Ralf Gandenberger

Verbesserung auf niedrigem Niveau

Fahrradklima-Test 2020: Jubel in Bad Homburg, Zufriedenheit in Friedrichsdorf

Das hat man in ganz Bad Homburg gehört. Der Stein muss riesig gewesen sein, der unserem Oberbürgermeister nach der Verkündung der Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2020 vom Herzen gefallen ist. Noch am gleichen Tag hat er eine Pressemitteilung herausgegeben, nachdem die Stadt beim letzten Fahrradklimatest noch Schlusslicht in Hessen war (Note 4,54). Diesmal sah es besser aus, die 477 Teilnehmenden vergaben immerhin die Gesamtnote 4,09.

Die deutlichste Steigerungen gab es bei den Fragen zur Fahrradförderung in jüngster Zeit (von 5,1 auf 3,7), geöffnete Einbahnstraßen (von 4,4 auf 3,1) und Werbung für das Fahrrad (von 5,2 auf 4,2). Die Sicherheit der Radelnden wird aber weiterhin als sehr schlecht eingestuft. So wird die Breite der Radwege mit der Note 5, die Führung an Baustellen mit 4,7, die Ampelschaltungen für Radfahrer und das Sicherheitsgefühl mit 4,6 sowie Konflikte mit Kfz mit 4,5 bewertet. Bei genauerem Hinsehen fällt auf, dass bei einzelnen Fragen recht viele Bewertungen mit den Schulnoten „gut“ oder „sehr gut“ abgegeben wurden, obwohl selbst den Bemühungen der Stadt sehr wohlwollend gegenüberstehende Personen dies wohl kaum rechtfertigen können. Die Ergebnisse zeigt unsere untenstehende tabellarische Übersicht.

Frage	Bewertungen mit sehr gut (1) und gut (2)
Werden Radfahrer*innen als Verkehrsteilnehmer akzeptiert	76
Sind die Ampelschaltungen gut auf Radfahrer/innen abgestimmt	47
Werden im Winter Radwege geräumt und gestreut	62
Fühlt man sich als Radfahrer/in sicher	57
Gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen	86
Gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen	53
Gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen	76
Sind Radwege und Radfahrstreifen so angelegt, dass auch junge und ältere Menschen sicher Rad fahren können	57
Kann man auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren	57
Sind Wege für Radfahrer/innen angenehm breit und erlauben problemloses Überholen langsamerer Radfahrer/innen	39
Werden Radfahrer/innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt	29
Kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen	129
Sind öffentlich zugängliche Leihfahrräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar	25

Wer Bad Homburg kennt, fragt sich, wo diese Menschen wohl unterwegs waren. Besonders witzig sind Antworten auf die Frage nach Leihrädern, die es in Bad Homburg gar nicht gibt. Auch die Stelle, an der die Radwege angenehm breit sind und ein problemloses Überholen langsamer Radfahrender erlaubt, muss ich mir noch zeigen lassen.

Bei der Frage nach Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung gab es den größten positiven Sprung. Häufig aber wurde bemängelt, dass der Straßenraum zu knapp sei und aufgrund der vielen Parkplätze Ausweichstellen fehlten. Viele Radelnde vermuten, dass Autofahrende bei entgegenkommenden Radfahrern häufig ein Fehlverhalten annehmen. Dem wird die Stadt durch umfangreiche Informationskampagnen beikommen können, an denen sich auch der ADFC gerne beteiligt.

Ein besonderes Augenmerk legten die Teilnehmenden auch auf die Sicherheit der Schulwege. Hier werden insbesondere die Wege auf dem Hindenburgring und der Urseler Straße bemängelt. Viele Eltern meinten, dass sie ihre Kinder auf den engen Radwegen nicht fahren lassen könnten.

Der Wegfall der Fahrradwege in der unteren Louisenstraße und der Schönen Aussicht wurde sehr häufig angesprochen. Viele Menschen meinten gar, durch die Aktivitäten der Stadt hätte sich die Situation der Radfahrenden eher verschlechtert, da sie jetzt auf der Straße bei starkem Verkehr mit vielen Bussen fahren müssten. Die dort aufgezeichneten Piktogramme seien kein Ersatz für sichere Radwege. Hier müsse die Stadt sehr schnell Abhilfe schaffen.

Friedrichsdorfer sind recht zufrieden

Friedrichsdorf landete mit der Note 3,42 bundesweit auf Platz 29 von 415 der fahrradfreundlichsten Städte zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner:innen. In Hessen belegt Friedrichsdorf den sehr guten 3. Platz von 39 Städten in dieser Größenklasse.

Die Entwicklung zeigt ein gemischtes Bild. So haben sich die Noten bei den Fragen zum Fahrraddiebstahl, den Zeitungsberichten, der Öffnung von Einbahnstraßen und der Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer im Bereich von 0,6 bis 0,4 Notenpunkten verbessert, geringfügige Verschlechterungen gab es in den Feldern „Breite der Radwege“, „Führung an Baustellen“ und „Oberflächen der Radwege“ (0,1 bis 0,3).

In den Freitexten wurde die Führung des Radverkehrs an den vielen neuen Kreiseln von einigen Radfahrern als verbesserungsfähig wahrgenommen. Friedrichsdorf kann auch mehr Platz für gute Radwege, ein zusammenhängendes Radwegenetz und ausreichend Fahrradparkplätze an Haltestellen, Einkaufsstraßen und öffentlichen Gebäuden schaffen. Die Radwege an neuen Straßen werden gelobt, im Bestand wird Verbesserungsbedarf gesehen. Einige Kommentatoren sehen noch erhebliches Steigerungspotential für den Radverkehr, um vielen Friedrichsdorfern den Umstieg vom Auto zum Rad zu erleichtern. *Ralf Gandenberger*

„Das Schülerradroutennetz ist ein Thema“

Daniela Wolf ist die neue Mobilitätsbeauftragte in Schwalbach

Claudia Klein

Zur Person

Daniela Wolf (47) lebt in Schwalbach. Sie ist verheiratet und hat zwei Töchter im Alter von 12 und 14 Jahren. Sie absolvierte an der Universität Trier ein Studium der Fremdenverkehrsgeographie und war Referentin für Tourismus bei der Industrie- und Handelskammer Karlsruhe. Ihre Hobbies sind Wandern und Radfahren mit der Familie und mit Freunden. Neben den Steckenpferden Garten, Natur und Tiere betreut und reitet sie ein eigenes Pferd. Und relaxen kann sie im Sommer in der Eisdiele am Marktplatz und ganzjährig im Europapark und im Schwalbacher Wald.

Das Interview führte Helge Wagner

» Ganz oben auf meiner Agenda steht die Radwegebeschilderung «

» Insgesamt bin ich mit der Situation fürs Fahrradfahren in Schwalbach zufrieden «

Nachdem wir in Frankfurt aktuell 2/2021 ein Gespräch mit Andreas Gilbert, dem neuen Mobilitätsbeauftragten in Eschborn, veröffentlicht haben, haben wir für diese Ausgabe die neue Mobilitätsbeauftragte in Schwalbach, Daniela Wolf, interviewt.

Frau Wolf, wie viele Fahrräder stehen bei Ihnen in der Garage oder im Keller? Wer fährt alles Rad in Ihrer Familie?

Jeder von uns hat sein eigenes Fahrrad in der Garage. Es ist für uns das perfekte Fortbewegungsmittel: Sei es in der Freizeit oder um schnell zur Arbeit zu kommen – sogar das ist für mich dank meiner Nähe zum Arbeitsplatz möglich!

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

Insgesamt bin ich mit der Situation fürs Fahrradfahren in Schwalbach zufrieden, vor allem da in den letzten beiden Jahren die Bedingungen für den zwischenörtlichen Radverkehr optimiert wurden. Ein auch nach dem Umbau 2018 durch Hessen Mobil neuralgischer Punkt ist die große Kreuzung vor der Albert-Einstein-Schule an der Limesspange, die insbesondere für den Schülerradverkehr einen gefährlichen Verkehrsknotenpunkt darstellt. Hier sehe ich bei der Signalisierung noch Verbesserungspotential für den Radverkehr.

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

Ein aktuelles Projekt zur langfristigen Verbesserung der Radinfrastruktur ist der Bau einer überdachten Fahrradabstellanlage inklusive Ladestationen für E-Bikes. Zusätzlich ist eine öffentliche Fahrradreparaturstation in Planung, die zusammen mit der Fahrradabstellanlage an zentraler, videoüberwachter Stelle zwischen dem Rathaus und dem Eingang zum S-Bahnhof errichtet wird. Mit der Realisation dieses attraktiven Bike & Ride-Angebots erhoffen wir uns eine Erhöhung des Fahrradanteils an der Pendlermobilität. Ganz oben auf meiner Agenda steht ein bereits mehrfach in den Sitzungen der Rad-AG diskutierter Knackpunkt zur Vernetzung einer integrierten Nahmobilität: die Radwegebeschilderung. Bis Ende dieses Jahres sollen die lang ersehnten Radwegweiser mit Hinweisen auf innerstädtische sowie Ziele im Umland montiert werden.

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

Insbesondere auch mit Blick auf die zunehmende Anzahl der E-Bikes wünsche ich mir, dass zukünftig immer mehr Radfahrpendelnde auf leistungsfähigen Radverkehrsanlagen über die kommunalen Grenzen hinweg zügig, komfortabel und sicher vorankommen – so wie es gemeindeübergreifende Radschnell- bzw. Direktverbindungen ermöglichen. Eine enorme Verbesserung für die Nahmobilität unserer Stadt verspricht in diesem Zusammenhang das Ziel einer Radschnellwegeverbindung Frankfurt – Eschborn – Schwalbach unter der Federführung des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain. Ich freue mich, dass das Projekt mit der Auftragsvergabe für die Machbarkeitsstudie jetzt in die nächste Runde geht.

Wo sehen Sie die Möglichkeit, mit Kampagnen die Einwohnerinnen und Einwohner auf die Reise einer Verkehrswende mitzunehmen? Welche Ideen haben Sie dazu?

Eine Kampagne, bei der sich die Stadt Schwalbach dieses Jahr zum 7. Mal in Folge beteiligt, ist der bundesweite Wettbewerb STADTRADELN. Im letzten Jahr hatten wir eine Rekordbeteiligung von 155 Teilnehmer:innen, die zusammen mehr als 40.000 Kilometer geradelt sind! Angeregt durch einen Vorschlag des Jugendparlaments, einen jährlichen autofreien Sonntag in Schwalbach einzuführen, wurde während unserer letzten Sitzung der Rad-AG die Idee diskutiert, eine gemeindeübergreifende Veranstaltung zu organisieren. So könnte eine fest definierte, längere Strecke (z. B. ein Abschnitt der Regionalparkroute) autofrei gemacht und mit Events und Aktionen, auch des ADFC, ergänzt werden.

Kinder sind unsere Zukunft! Wie kann man Kindern und Jugendlichen das Rad als alternatives Verkehrsmittel nahebringen?

Zum einen erreicht man dies mit der stetigen Erweiterung von Radabstellanlagen und von fahrradfreundlicher Wegeinfrastruktur. Mit der bereits erwähnten Radreparaturstation am Marktplatz soll zudem für Kinder und Jugendliche ein Anreiz geschaffen werden, eventuelle Mängel an ihren Rädern selbst zu beheben und sich (wieder) öfter in den Sattel zu schwingen. Zum anderen ist mit gleich drei weiterführenden Schulen am Ort die stetige Verbesserung des Schülerradroutennetzes ein großes Thema in Schwalbach. Derzeit prüfen wir, inwieweit unsere Schulwege über das aktuelle Förderprogramm des Landes Hessen „Beleuchtung auf außerörtlichen Schulwegen“ noch sicherer gestaltet werden können.

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

Eine enge Zusammenarbeit mit dem ADFC wird in Schwalbach großgeschrieben. So existiert seit nunmehr 12 Jahren die zwei- bis dreimal jährlich tagende Rad-AG, der neben mir und weiteren Vertretern der Stadt Schwalbach Vertreter des ADFC-Ortsverbands angehören. Auf diese Weise setzen wir auf kurze Wege und gehen aktuelle Themen direkt mit den Experten an.

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

Im Schwalbacher Stadtgebiet wurden und werden regelmäßig Verbesserungen der Radwegesituation durch das Aufbringen von Markierungen und Piktogrammen vorgenommen, um die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen. Am Westring und Ostring steht noch die bereits beauftragte Weiterführung der Markierung der Radschutzstreifen aus, die aufgrund der Witterungsverhältnisse noch nicht möglich war. Im Zuge der grundlegenden Neuerschließung des Gewerbegebietes „Am Kronberger Hang“ ist auch das Anlegen von Radschutzstreifen vorgesehen.

Auf Kreisebene haben sich Verwaltungsspitzen und Parteienvertreter auf ein Radverkehrskonzept für den Main-Taunus-Kreis geeinigt. Bei der Umsetzung sind selbstverständlich auch die Kommunen gefordert. Als ADFC begrüßen wir das Konzept, nur:

» Eine enge Zusammenarbeit mit dem ADFC wird in Schwalbach großgeschrieben «

Es bewegt sich nichts. Wo würden Sie sich einklinken wollen?

Dass sich nichts bewegt, stimmt so nicht. Erst im letzten Jahr wurde in Schwalbach die im Maßnahmenkatalog des MTK aufgeführte kommunenübergreifende Maßnahme zur Schaffung einer Direktverbindung von Bad Soden zur Wohnstadt Limes und nach Kronberg („SW1: L 3015 Schwalbach – Kronberg“) umgesetzt. Sehr gerne würde ich mich bei den beiden weiteren Zielsetzungen „SW2: Lückenschluss Kronthaler Straße“ und „SW3: Lückenschluss Arboretum“ beteiligen. Von meinen Kollegen aus dem Bauamt weiß ich, dass an der Umsetzung beider Projekte bereits mit Hochdruck gearbeitet wird.

Wir bedanken uns für das Gespräch und wünschen viel Erfolg!

Können Radfahrende hier überholt werden?

ADFC Hochtaunus bittet:

Jetzt nachmessen und Fotos machen!

Wer ausreichend Luftraum zwischen sich und geparkten Autos lässt, wird häufig mit zu geringem seitlichen Abstand vom Autoverkehr überholt. Eher selten halten sich Autofahrende an den vorgeschriebenen Überholabstand von 1,50 Meter. Um auf diese Problematik hinzuweisen, wurde das auf unserem Foto zu sehende Messbanner von der Initiative Verkehrswende in Marburg bereits eingesetzt, Der ADFC Hochtaunus hat Kontakt nach Marburg aufgenommen und sich das Banner von der fahrradinitiative-lahnberge.de geliehen. Es kam kurzfristig per Bahn nach Frankfurt und weiter nach Oberursel.

Jetzt seid ihr, liebe aktive Leser:innen, aufgefordert, das Messbanner UNTER WAHRUNG DER PERSÖNLICHEN SICHERHEIT an verschiedenen Orten zu fotografieren und diese Bilder im Netz zu veröffentlichen oder für Presse-Artikel zu verwenden (bei Veröffentlichung bitte Info an die fahrradinitiative-lahnberge.de). Wer macht mit, wer hat Interesse an einer Foto-Aktion? Bitte meldet euch bei Susanne.Bittner@adfc-hochtaunus.de.

Unser Foto zeigt, wie es geht, hier in der Henricusstraße in Oberursel: Hier ist nicht genug Platz zum Überholen.

Susanne Bittner

Von links:

Abb. 1: Neuer 18-Loch-Platz in Liederbach **Holger Küst**

Abb. 2: Flusslandschaft auf Radweg in Schwalbach

Abb. 3: 7 Zentimeter Gullydeckel-Springen im Eichwald

Jürgen Oberfrank (2)

Wir brauchen alltagstaugliche Radwege!

Keine wassergebundenen Oberflächen auf Alltags-Radrouten!

Die Kreis- und Kommunalparlamente im Main-Taunus-Kreis sind neu besetzt. Radverkehr war im Wahlkampf in aller Munde. Bevor jetzt alle zur Tat schreiten und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Angriff nehmen, anbei einige Beispiele aus Sicht der ganzjährig Alltagsradfahrenden.

Es gibt sie allüberall und sie werden uns gerne als Radwege verkauft. Besonders idyllisch und natürlich umweltfreundlich, denn wenn schon sonst nirgendwo, dann zumindest bei Radwegen ist eine weitere Versiegelung der Landschaft unter allen Umständen zu vermeiden. Vorsicht Ironie!

Wassergebundene Oberflächen nennt man Fahrbahnen, deren Deckschicht ohne Bindemittel erstellt wurde. Sie sind nur für geringen Verkehr, langsame Fortbewegung und leichte Verkehrsmittel geeignet. Weil eine konvexe Anlage unabdinglich ist, damit das Wasser abfließen kann, sind diese Wege zudem nicht in ihrer gesamten Breite für die Radfahrenden nutzbar.

Beispiel 1: Das Arboretum zwischen Schwalbach, Sulzbach und Eschborn

An diesem Beispiel wird deutlich, was passiert, wenn täglich Landwirte und städtischer Bauhof zur Versorgung der Kühe und Entsorgung des Hundekots mit Traktoren oder Bauhof-Fahrzeugen über wassergebundene Oberflächen fahren: die feine Deckschicht wird in Null komme Nix zu einer Schlaglochlandschaft. Die darunterliegende Schotterschicht macht das Radfahren zum Hoppelerlebnis.

Dasselbe gilt auch für die direkte Verbindung zwischen *Die Braubach* und dem Gelände der SG Oberliederbach (Abb. 1). Hier wurde von der Gemeinde im November 2020 der Starkregenschaden durch eine Erneuerung der Oberfläche beseitigt. Bereits im Februar 2021 waren die ersten tiefen Schlaglöcher wieder sichtbar.

Beispiel 2: In Sulzbach entlang des Bahndamms

Während sowohl der Parkplatz der Kleingartenanlagen als auch die Zufahrt / Parkplätze zu den Häusern direkt an den Enden dieser Verbindung asphaltiert wurden, ist der Radweg entlang des Bahndamms grob geschottert. Er kann also weder mit schmaler Bereifung noch mit schweren Lastenrädern vernünftig befahren werden, obwohl dies eine optimale und autofreie Verbindung durch Sulzbach hindurch sein könnte.

Beispiel 3: Schwalbach entlang der L3015 (zwischen Kronthal und Bad Soden)

Vor zwei Jahren wurden Reste der alten Straße wiederentdeckt und mit vorhandenen Waldwegen verknüpft, so dass eine durchgängige und autofreie Verbindung entstehen konnte. Leider ist der letzte Kilometer nach Bad Soden „vergessen“ worden, aber was noch viel ärgerlicher ist: Schon jetzt ist die Oberfläche durch Erosion an einigen Stellen so beschädigt, dass Sturzgefahr besteht (Abb. 2). Als Alltagsradfahrer:in muss man sich gerade bei Dunkelheit auf gute Oberflächen verlassen können. Dies ist auf dem unbeleuchteten Weg nicht der Fall.

Beispiel 4: Direkte Verbindung im Bad Sodener Eichwald zwischen Psychiatrie und Psychotherapie St. Valentinus-Krankenhaus und Schwalbacher Straße

Folgt man der Radroutenbeschilderung in Bad Soden, wird man auf einen breiten Waldweg geführt. Unter ihm liegt eine Kanalisation, die viele Gullydeckel in der Mitte des ca. 1 Kilometer langen Weges mit sich bringt. Die Stahlränder dieser Gullys ragen bis zu sieben Zentimeter aus dem Weg (Abb. 3). Wer sich hier unfreiwillig mit dem Vorderrad einfädelt, zum Beispiel um Spaziergängern auszuweichen, rutscht und kann stürzen. Im übrigen ist auch dieser Weg holprig und bei schlechtem Wetter unbefahrbar.

Beispiel 5: Hofheim Waldweg hinter Burkartsmühle parallel zur L3011

Auch dieser Weg ist als Radroute ausgewiesen, ist unbeleuchtet und braucht deswegen eine verlässlich fahrbare Oberfläche, die es hier nicht gibt. Hier tritt ein weiteres Problem zutage: Sobald der Radverkehr auf wassergebundenen Oberflächen durch Schranken in eine Schmalstelle gezwungen wird, entsteht hier schnell ein Loch. Wenn dieses dann auch noch mit Wasser, Laub oder Sand gefüllt wird (je nach Umgebung), dann muss man hellwach sein, um beim Umfahren der Schranke nicht zu stürzen.

Beispiel 6: Rampe in der Verlängerung der Neueburgstraße zwischen Lorsbach und Eppstein (Teil des R8, parallel zur L3011)

Was passiert, wenn man wassergebundene Oberflächen an Stellen mit starkem Gefälle einsetzt, kann jeder erfahren, der den R8 nutzt: Die vor wenigen Jahren ausgebesserte Stelle sieht bereits wieder aus wie ein Bachbett und ist nur für Mountainbiker befahrbar. Weder Trekkingräder noch Cityräder und natürlich auch keine Lastenräder haben hier eine Chance.

Beispiel 7: R3 zwischen Hattersheim und Sindlingen

Hier zeigt sich eine weitere Schwierigkeit mit wassergebundenen Oberflächen: Sobald sie von Bäumen gesäumt sind, kommt es schnell zu Wurzelaufbrüchen. Da macht Radfahren keine Laune, weder mit dem Einkauf noch mit dem Urlaubsgepäck in den Packtaschen.

Beispiel 8: Die Sindlinger Wiesen in Kelkheim

Hier zeigt sich das grundsätzliche Problem von Alltagsradwegen mit wassergebundenen Oberflächen: Sie können schlecht gepflegt werden (Laub- und Schneeräumung), brauchen aber selbst laufende Instandhaltung. Ansonsten bildet sich auf der Fahrbahn eine Sandschicht, die bei Trockenheit als Staub aufwirbelt und bei Regen zu Matsch wird.

Alltagsradfahren kann auch im MTK mehr Spaß machen. Die Chance, dass der Alltagsradverkehr auch hier einen nennenswerten Umfang annimmt, ist gegeben. Dazu braucht es alltagstaugliche Radwege anstatt des immergleichen Totschlagarguments der nicht gewünschten Bodenversiegelung. Es kann nicht sein, dass der umweltfreundliche Radverkehr gegen den Naturschutz ausgespielt wird. Das wäre mal eine Debatte, die ich mir auch in MTK-Parlamenten wünschte. *Gabriele Wittendorfer*

Hofheim bleibt das Schlusslicht

Fahrradklima-Test 2020: Wie fahrradfreundlich sind Hofheim, Eppstein und Kriftel?

Jetzt liegen die Ergebnisses des ADFC-Fahrradklima-Test 2020 vor. Der Fahrrad-Club rief gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wieder hunderttausende Radfahrer:innen dazu auf, die Fahrradfreundlichkeit von Städten und Gemeinden zu bewerten. Die Umfrage fand vom 1. September bis zum 30. November 2020 statt. Die Ergebnisse sind nun auf www.fahrradklima-test.de zugänglich.

Gewinner im Bereich unseres Ortsverbands ist die Gemeinde Kriftel, die den dritten Platz der 57 hessischen Kommunen unter 20.000 Einwohnern erreicht hat. Positiv wurde dabei die Erreichbarkeit der Ortsmitte bewertet, der ADFC begrüßt, dass die Gemeinde mittlerweile alle relevanten Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet hat.

Einen Platz im Mittelfeld belegt Eppstein – der 34. Platz in dieser Kategorie. Lobend erwähnt wurde die teilweise gute Infrastruktur für Radler, Kritik wird jedoch auch an den fehlenden innerörtlichen und überörtlichen Verbindungen, zum Beispiel zwischen Eppstein und Bremthal und entlang der Wildsächser Straße geäußert. Die Alternativen abseits der Bundesstraßen haben teilweise eine schadhafte Oberfläche, aber hier scheint eine Besserung in Sicht zu sein.

Schlusslicht in unserem Bereich ist erneut die Kreisstadt Hofheim, die nur den viertletzten Platz der 39 Kommunen der Kategorie 20.000 bis 50.000 Einwohner erreichte. Einhellig kritisiert wird die unzureichende Verbindung zwischen Hofheim-Süd/Marxheim und der Kernstadt sowie die Verbindung zwischen Hofheim und Lorsbach. Viele Teilnehmende an der Umfrage würden das Fahrrad gerne öfter nutzen, fühlen sich aufgrund der fehlenden Angebote für Radler:innen jedoch verunsichert.

Interessant waren auch Antworten auf die offenen Fragen des Fahrradklima-Tests. In Hofheim wurde die aktuelle Lage für radelnde Mitbürger:innen am Busbahnhof als „Katastrophe“ bezeichnet. Auch am Lorsbacher Bahnhof wird die Situation als untragbar angesehen, der Bahnsteig ist mit Pedelecs nicht erreichbar. In Eppstein wurde die Verbindung von Eppstein durch das Daisbachtal nach Bremthal und Niederjosbach gefordert, die Umsetzungsdauer wird als viel zu lang angesehen. In Kriftel wurde über unzureichende Oberflächen geklagt (Hattersheimer Weg und beim Umspannwerk), ebenso die Querung von der Gutenbergstraße zum Hochfeld. Auf großes Unverständnis stieß der anfänglich reservierte Umgang der Gemeinde Kriftel mit dem diskutierten Radschnellweg Frankfurt–Wiesbaden.

In allen drei Kommunen klagten Radler:innen über Autofahrer, die ihnen zu wenig Platz lassen und sie bedrängen. In Hofheim und Eppstein gibt es Ampeln, deren Anforderungsmechanismen nicht ausreichend auf Radler ansprechen. Dies führte zu negativen Bewertungen in diesen Bereich. *Holger Küst*

Schutzstreifen an B 455 in Eppstein

Die wieder frisch abgedeckte alte Mittelline auf der B 455 in der Ortsdurchfahrt Eppstein (siehe ffa 4/2020) erscheint auch diesmal bei ungünstigen Lichtverhältnissen wieder sichtbar und verleitet Autofahrende zu geringen Überholabständen zum Radverkehr auf der Radspur rechts. Wir hoffen, dass die Lage durch eine Entfernung der alten Mittellinie nach geplanter Sanierung der Fahrbahn entschärft wird.

Holger Küst

Schon in 22 Jahren fahrradfreundlich?

Beim Jahresgespräch des ADFC zeigt Hofheims Stadtverwaltung geringschätzigen Umgang mit dem Radverkehr

Am 20.04. führte der ADFC Hofheim, Eppstein, Kriftel ein Gespräch mit der Stadtverwaltung, an der neben dem Ersten Stadtrat Wolfgang Exner und dem ehrenamtlichen Stadtrat für Nahmobilität Thomas Jung auch diverse Mitarbeiter der Hofheimer Stadtverwaltung teilnahmen. Den ADFC vertrat Dr. Holger Küst.

Tagesordnungspunkt war zum einen eine vom ADFC erstellte Liste mit über 150 offenen Mängeln und Verbesserungsbedarf in Sachen Radverkehr im Stadtgebiet. Von dieser 2018 der Stadtverwaltung übergebenen Liste wurden bisher ganze sechs Positionen abgearbeitet. Eine Hochrechnung ergibt damit, dass die gesamte Liste in 22 Jahren ad acta gelegt werden kann. Das erinnert an das Vorgehen vor etlichen Jahren in Sachen Bordsteinabsenkungen. Erst war dem ADFC die Bearbeitung von zwei Bordsteinabsenkungen pro Jahr (von 16) zugesagt, nach zwei Jahren hieß es dann: Auch der Behindertenbeirat hat hier Forderungen, der ADFC möchte sich doch mit dem Behindertenbeirat auf eine gemeinsame Liste einigen. Doch der Behindertenbeirat zeigte daran kein Interesse und so blieben die Bordsteine in den meisten Fällen ohne Absenkung. Dieser geringschätzige Umgang mit dem Verkehrsträger Radverkehr zieht sich wie ein roter Faden durch die Hofheimer Verkehrspolitik der vergangenen zwei Jahrzehnte. Dies könnte unter anderem ein Grund für die kontinuierlich sehr schlechte Bewertung des Hofheimer Fahrradklimas (2020: 4,36) am unteren Ende der Skala sein.

Die aktuelle Verzögerung ergab sich nach Auskunft der Stadtverwaltung aus der Neubesetzung von Stellen, Corona-bedingten Verzögerungen und einer Überlastung des Bauhofs. Die Stadtverwaltung hat die Liste in eine für sie leichter zu handhabende Form umgesetzt und hofft, jetzt die Punkte schneller abarbeiten zu können. Lassen wir uns überraschen!

In Hinblick auf wesentliche Infrastrukturmaßnahmen scheint es hingegen Bewegung zu geben: Für die Brücke über die Landesstraße L 3011 und die Bahnlinie zwischen Hofheim-Süd/Marxheim und der Kernstadt sollen spätestens nach der Sommerpause die nach Aussagen der Stadtverwaltung sehr positiven Ergebnisse der kürzlich abgeschlossenen Machbarkeitsstudie den politischen Gremien zur Kenntnis gegeben werden. Auch beim Radweg zwischen Hofheim und Lorsbach scheint es voran zu gehen, zuvor wird 2022 allerdings die Mauer am Bach saniert. Dort wird aktuell noch geprüft, ob dafür eine Teilsperrung ausreicht. Die seit langem vom ADFC geforderte Querung zwischen dem Richard-Zorn-Weg und der Straße Am Untertor hält die Stadtverwaltung noch im Jahre 2021 für machbar.

Zu diversen den Radverkehr betreffenden Maßnahmen (Baugebiet Römerwiesen, Wallauer Spange, Busbahnhof, Radschnellweg Frankfurt–Wiesbaden, Anschluss des Radwegs nach Lorsbach an die Innenstadt) liegen der Stadtverwaltung aktuellere Planungen vor oder sind Machbarkeitsstudien in Arbeit. Der ADFC konnte bislang leider noch keine Einsicht nehmen.

Der ADFC hofft, dass die immerhin dem Klima-Bündnis angehörige Stadt Hofheim endlich das Potenzial des Radverkehrs als Alltagsverkehrsmittel erkennt und dessen Bedürfnisse zukünftig höher gewichtet als bisher. *Holger Küst*

Mangelhafte Radverkehrsführung an Baustellen, noch aus der Zeit vor Corona – Beispiele, deren Muster hoffentlich der Vergangenheit angehört.
Links: Schulradweg von Dortelweil zur Kernstadt: Hier endet er gänzlich unvermittelt.
Rechts: Umleitung eines Schulwegs über eine Straße, die auf keiner Karte verzeichnet ist.

Es gibt noch reichlich Potenzial

Fahrradklima-Test 2020: Die Ergebnisse für Bad Vilbel und Karben

Am 16. März wurden die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2020 des ADFC veröffentlicht. Bad Vilbel hat sich im Vergleich mit dem Test von vor zwei Jahren beachtlich verbessert. Demgegenüber hat Karben das sehr gute Niveau der letzten Befragung von 2018 nicht wieder ganz erreicht. Es ließe sich fragen, warum die Stadt Frankfurt, die sich im bundesweiten Ranking um einen Platz verbessert hat, nach Berlin zur Vorstellung der Gewinnerstädte eingeladen wurde und Bad Vilbel bei einer Verbesserung um 135 Plätze und einer um fast zwei Zehntel besseren Gesamtbewertung nicht. Doch das nur am Rande.

Ein großer Fortschritt …

Bad Vilbel und Karben haben sich im Kreis der Städte mit zwischen 20.000 und 50.000 Einwohnern im obersten Fünftel platziert. Das bedeutet in Hessen die Plätze 7 und 8 von 39 bzw. auf Bundesebene die Plätze 55 und 64 von 415. In dem Fahrradklima-Test haben bundesweit 230.000 Radfahrende über die Fahrradfreundlichkeit von 1.024 Städten abgestimmt.

Aus unserer Sicht ist dieses Ergebnis erfreulich und muss auch als Erfolg der langjährigen konstruktiv-fordernden Zusammenarbeit der Mitglieder unserer lokalen Gliederung des ADFC mit den politischen Entscheidungsinstanzen von Stadt und Kreis gesehen werden. Andererseits bietet es keinen Anlass zur Euphorie. Das wiederum wird deutlich, wenn man die Ergebnisse im Einzelnen betrachtet.

… doch noch kein Grund zum Jubeln …

Als besonders positiv wurde in der Umfrage die Qualität der Erreichbarkeit des Stadtzentrums und der Wegweisung für den Radverkehr bewertet. Eine große Zahl derjenigen, die an der Umfrage teilgenommen haben, hat hingegen die fehlende Kontrolle von Falschparkern auf den Radwegen, die Radverkehrsführung an Baustellen, die mangelnde Sicherheit Radelnder im Mischverkehr (das heißt in der gemeinsamen Führung von Kfz- und Fahrradverkehr auf der Fahrbahn) sowie die Ampelschaltungen als kritische Punkte für Radfahrende gesehen.

Zu den guten Ergebnissen dürfte beigetragen haben, dass unsere wiederholt vorgetragene Forderung nach einer direkten und gut ausgestatteten Strecke zwischen Karben und Bad Vilbel-Dortelweil nach mehr als 20 Jahren erfüllt und der Karbener Weg (der sogenannte Pappelweg) endlich für den Radverkehr ausgebaut wurde. Ein weiterer positiver Einflussfaktor in Bad Vilbel war die Fahrradförderung in jüngster Zeit. Damit dürften vor allem die drei im Jahr 2020 fertiggestellten und mit Landesmitteln im Hinblick auf den (entfallenen) Hessentag geförderten großen Radwegprojekte angesprochen sein. Zu beachten ist hier, dass diese Projekte, etwa der stadtseitige Nidda-Fuß-/Radweg, primär dem Freizeitradverkehr zugute kommen. Den Bedürfnissen der Berufspendler:innen und der Alltagsradelnden hingegen wird häufig noch zu wenig Beachtung geschenkt. Für Radelnde, die direkt und schnell durch die Innenstadt hoch zum Heilsberg oder weiter nach Frankfurt gelangen wollen, empfiehlt sich die Fahrt auf dem stadtseitigen Nidda-Rad- und Fußweg nur bedingt. Die zu geringe Gewichtung des Alltagsradverkehrs ist denn auch einer der Hauptkritikpunkte, die im

Der ausgebaute „Pappelweg“ verkürzt die Radstrecke nach Karben erheblich. Jochen Waiblinger (4)

Ausgebaute Strecke für den (Freizeit-)Radverkehr: der Nidda-Radweg zwischen Dortelweil und Kernstadt

Rahmen der Umfrage geäußert wurden.

Nicht unerwähnt bleiben sollte schließlich, dass viele der abgegebenen Bewertungen stark von den mathematischen Mittelwerten abweichen, das Gesamtbild insofern sehr uneinheitlich ist.

Die Bedeutung des Radverkehrs bzw. sein Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen steigt seit Jahren kontinuierlich, nicht erst seit dem Beginn der Corona-Pandemie. Wir hielten es daher für verfehlt, würde die Stadt sich auf den guten Ergebnissen des jüngsten Fahrradklima-Tests oder der recht großen Resonanz auf die Kampagne Stadtradeln ausruhen. In der Radverkehrspolitik gilt dasselbe wie beim Schwimmen gegen den Strom: Sobald damit aufgehört wird, treibt man/frau zurück.

… doch immerhin einige ermutigende Perspektiven

Bei einigen wichtigen Entscheidungsträgern der Stadt Bad Vilbel scheint die fahrradpolitische Lernkurve steiler zu verlaufen als bei anderen. So werden beispielsweise die meisten Baustellen in der Stadt seit einiger Zeit regelmäßig und rechtzeitig in der Website und im wöchentlich an alle Haushalte verteilten Mitteilungsblatt der Stadt bekannt gegeben. Sofern offizielle Schulwege davon betroffen sind, werden hier auch teilweise Umleitungsempfehlungen gegeben. Bei manchen Großbaustellen – und Bad Vilbel hat zurzeit viele davon – bedarf es hierbei zuweilen noch korrigierender Maßnahmen, doch die Entwicklung ist ermutigend. Auch dass diverse weitere Verbesserungen der Radinfrastruktur in Planung sind oder schon angestoßen wurden, ist erfreulich. Dazu gehören die Beleuchtung stadtteilverbindender Rad-(schul-)wege, Radverbindungen zu den Nachbarkommunen und perspektivisch (nach Abschluss des Ausbaus der Bahngleise) eine verbesserte beidseitige Radverkehrsführung auf der Kasseler Straße.

Wir hoffen, dass die lokale fahrradpolitische Alltagserfahrung des ADFC bereits in der Planungsphase eingebracht werden kann, damit nicht hinterher teure und/oder weniger effiziente Korrekturen notwendig werden. Aus unserer Sicht gibt es noch reichlich Potenzial für (rad-)verkehrspolitische Verbesserungen. Gerne wollen wir als ADFC alle Verantwortlichen in Bad Vilbel und Karben bei der Hebung dieser Potenziale unterstützen.

Der Weg in die Zukunft ist ein Radweg! *Jochen Waiblinger*

ADFC Bad Vilbel e.V.

Dr. Ute Gräber-Seißinger
Tel. 0 61 01 / 54 22 56

Christian Martens
Tel. 0 61 01 / 12 84 26

www.adfc-bad-vilbel.de

Mitgliederversammlung des ADFC Bad Vilbel / Karben

Unsere Jahreshauptversammlung, die in den letzten Jahren bis einschließlich 2019 traditionsgemäß jeweils im Monat März stattfand, konnte im Jahr 2020 nach ihrer durch die Corona-Pandemie erzwungenen Verschiebung letztlich so wie erhofft als Präsenzveranstaltung im November durchgeführt werden. Derzeit bereiten wir unsere Jahreshauptversammlung 2021 vor und tragen dazu die Berichte für das vergangene Jahr zusammen. Wir sehen, was wir alles geschafft haben, obwohl wegen der Corona-Pandemie vieles ausfallen musste.

Mehr dazu in unserer Jahreshauptversammlung am Dienstag, dem 15. Juni 2021 um 19 Uhr im Haus der Begegnung, Marktplatz 2 (1. OG), Bad Vilbel, zu der wir unsere Mitglieder bereits auf anderem Wege eingeladen haben.

Was wir im Jahr 2020 erreicht haben, war nur möglich dank des Engagements der vielen aktiven Mitglieder unseres Vereins. Selbstredend möchten wir unsere Angebote für Mitglieder und Interessierte aufrechterhalten und vielleicht sogar erweitern. Deshalb freuen wir uns über Verstärkung in unseren Teams.

Hoffen wir darauf, dass wir einander auch im laufenden Jahr wieder im realen Raum des Hauses der Begegnung werden versammeln können! Neben den Berichten des Vorstands und weiterer Aktiver stehen die Neuwahl des Vorstands sowie derjenigen an, die fortan die Kasse des Vereins prüfen werden. Im Vorfeld haben sich bereits einige Aktive zur Frage der Kandidatur für die angesprochenen Positionen geäußert. Selbstredend ist damit die Liste der (potenziellen) Kandidat:innen gerade erst eröffnet. Wir nehmen als Vorstand weitere Kandidaturen entgegen – telefonisch (siehe www.adfc-bad-vilbel.de/Ansprechpersonen) oder per E-Mail (info@adfc-bad-vilbel.de). Der Wahlausschuss wird sodann in der Versammlung sämtliche Kandidat:innen vorstellen – und auch in der Versammlung können spontane Kandidaturen angemeldet werden.

Ute Gräber-Seißinger
1. Vorsitzende des Vorstands, ADFC Bad Vilbel e. V.

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

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

W | S | H | P Rechtsanwälte und Notare

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

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

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

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

Schutzstreifen auf Seligenstädter Straße geplant

Bike Offenbach stellte aktuelle Vorplanung für Bieber vor

Die Seligenstädter Straße in Offenbach-Bieber soll sicherer für Radfahrende gestaltet werden: Dafür sieht die aktuelle Vorplanung neue, breitere Schutzstreifen entlang der beiden Fahrbahnen vor. Bei einer digitalen Infoveranstaltung am 25. März präsentierte das Team des Fahrradprojekts Bike Offenbach die Pläne und diskutierte mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern darüber.

Das Vorhaben entlang der Seligenstädter Straße war bereits im Oktober 2020 bei einem Bürger-Workshop vor Ort besprochen worden. Vorschläge der Teilnehmenden flossen in die Planung ein, die dann Anfang 2021 in der Verkehrskommission der Stadt Offenbach thematisiert wurde. Deren Empfehlung sieht vor, zugunsten des Radverkehrs das Parken nur noch auf jeweils einer Straßenseite zuzulassen – diese Variante war auch im Workshop favorisiert worden.

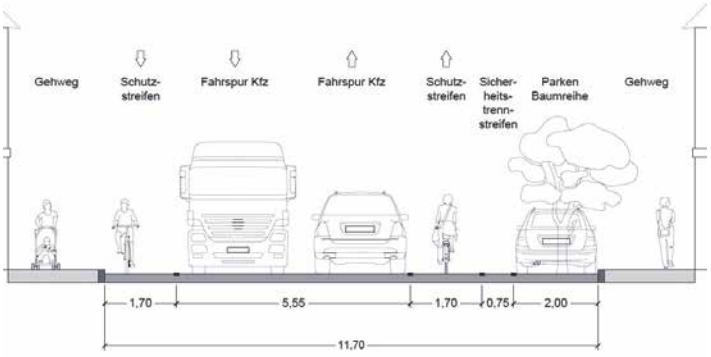
„Bisher ist auf der Straße zwischen S-Bahn-Unterführung und Einmündung der Waldhofstraße keine wirklich sichere Fahrt auf dem Rad möglich“, sagte Bike Offenbach-Projektmanager Ulrich Lemke von der OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft der Stadtwerke, was die Anwesenden auch bestätigten. Stadtauswärts konnte der im Zuge der Straßensanierung entfallene Radfahrstreifen aufgrund der aktuellen Richtlinien nicht wieder markiert werden: Die frühere Breite von 1,30 Meter ist zu schmal. Nun sollen beidseitig Schutzstreifen mit mindestens 1,70 m Breite entstehen, hinzu kommt ein Trennstreifen zu den Parkplätzen. „Auf Basis dieser Planung können auch vorbeifahrende Autos künftig die vorgeschriebenen Abstände von 1,50 Metern einhalten“, erläuterte Lemke.

Voraussetzung dafür ist, das Parken nur noch einseitig zu erlauben – und zwar jeweils dort, wo auch vereinzelt Bäume stehen. „Denn für jeweils zwei Fahrstreifen für Autos, Radverkehr und Parkplätze ist die Straße mit kaum 12 Metern Breite einfach zu schmal“, gab Lisa Wagner vom Frankfurter Planungsbüro RVK Radverkehr-Konzept zu bedenken. Daher müssten nun einige Parkplätze entfallen. Laut Projektmanager Lemke ist in dem Gebiet genügend Parkraum vorhanden.

Anders als bei Radfahrstreifen dürfen die nun geplanten Schutzstreifen auch überfahren werden - etwa, wenn sich ein Bus und ein Lkw im Gegenverkehr begegnen. Die Schutzstreifen sind deutlich breiter als in ihrer Standardvariante geplant. Für beidseitige Radfahrstreifen, die grundsätzlich nicht überfahren werden dürfen, ist die Seligenstädter Straße nach den Vorgaben der aktuellen Richtlinien aber zu schmal.

Westlich Seligenstädter Straße

Entwurfsvariante



© OPG

Ein- und Ausfahrten sollen rot markiert werden

Um die Ein- und Ausfahrten etwa vor EDEKA und Rossmann sicherer zu gestalten, sollen die dort liegenden Abschnitte rot markiert werden. Die Mittelinsel östlich des Einkaufsmarkts wird angepasst, damit Radfahrende dort künftig an anhaltenden Bussen vorbeikommen. An der „Schlupf“ genannten Unterführung soll der Zebrastreifen ebenfalls verschoben werden, um in diesem Bereich mehr Übersicht zu schaffen – diese Maßnahme wird derzeit noch geprüft. Zur Einrichtung der Schutzstreifen müssen drei Bäume in Pflanzkübeln versetzt werden, sie bleiben aber erhalten. Eine „Protected Bike Lane“ ist für die Seligenstädter Straße ebenfalls geprüft worden: „Das lässt sich aber kaum umsetzen, da wir etwa alle zehn Meter die Ein- und Ausfahrten berücksichtigen müssen“, erläuterte Lisa Wagner.

Das Team von Bike Offenbach wird nun mit der Entwurfs- und Ausführungsplanung beginnen, damit die Arbeiten im Spätsommer anlaufen können. „Die Umsetzung der Maßnahme, die auch die Anbindung an die Nachbarkommune Obertshausen verbessert, wäre ein großer Gewinn für den Radverkehr in Offenbach“, betonte Lemke.

www.bikeoffenbach.de

Nicole Unruh

REGIONAL

Bike Offenbach

Neue Querungshilfe in der Maybachstraße

Die Fahrradachse 6 des Projekts Bike Offenbach, die perspektivisch vom Mainufer über Bieber-Nord bis nach Obertshausen führt, ist bald noch besser befahrbar: In der Maybachstraße entsteht von Mitte April bis Ende Mai eine Querungshilfe für Radfahrende in Richtung Leonhard-Eißnert-Park. Zudem werden Bereiche der Gehwege im Verlauf der Fahrradstraßenrouten in der Bieberer Straße bei der Abzweigung in den Lämmerspieler Weg abgesenkt. Das Team Bike OF bittet um Verständnis für die kurzfristigen Beeinträchtigungen.

Freiere Fahrt auf den Fahrradachsen

Die Verbindung nach Neu-Isenburg entlang der Achse 2 wird optimiert: Der Waldweg auf Höhe der A3 bis in den Stadtteil Gravenbruch wird derzeit gereinigt, asphaltiert und damit gut befahrbar. Die Kooperation mit Hessen Forst umfasst im ersten Abschnitt rund 420 Meter, wovon knapp die Hälfte auf dem Stadtgebiet von Neu-Isenburg liegen. Auch die Achse 1 führt in die Nachbargemeinde: Um die Schumannstraße mit der Sprendlinger Landstraße zu verbinden, entstand dort auf gut 100 Metern ein beleuchteter Weg durch den Wald. *Nicole Unruh*

Die neue Verbindung zwischen Schumannstraße und Sprendlinger Landstraße OPG

Kampf um mehr Akzeptanz

Radverkehr ist noch kein gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer in Offenbach

Beim Fahrradklimatest 2020 des ADFC konnte Offenbach mit einer stark gestiegenen Teilnehmerzahl die 2018 erreichte Bewertung halten. Nachdem sich vor zwei Jahren insgesamt 224 Leute an der Umfrage beteiligt hatten, füllten nun 587 Menschen aus Offenbach den Fahrradklimatest aus.

Der Radverkehr erfreut sich nicht nur zunehmender Beliebtheit. Es gibt nun auch ein erhöhtes Interesse an guten Bedingungen für den Radverkehr, was zu einer Rekordteilnahme in Offenbach, wie auch sonst in Hessen, führte. Mit einer Note von 3,64 konnte nahezu die gleiche Bewertung wie 2018 (3,63) erzielt werden. Obwohl dies keine gute Note ist, gibt es keine hessische Großstadt, die besser dasteht. Deutschlandweit liegt Offenbach nun bei Städten zwischen 100.000 und 200.000 Einwohnern auf Platz 6 von insgesamt 41. Der gute Wert basiert vor allem auf den Bewertungen für die Fahrradförderung in der jüngsten Zeit (2,5), der Erreichbarkeit der Innenstadt (2,5) und der Werbung für den Radverkehr (2,9). Wenn man die letzten zwei Jahre betrachtet, dann sind diese Punkte vor allem ein Erfolg des Projekts Bike-Offenbach. Hier wurde sehr viel geleistet für den Radverkehr. Die Fahrradstraßen haben die Erreichbarkeit vieler Ziele innerhalb der Stadt verbessert. Auch das Marketing zu dem Projekt gibt dem Radverkehr einen Schub. Die Bewertung von „Fahrradförderung in der jüngsten Zeit“ und „Werbung für den Radverkehr“ zeigen das. Die Öffnungen der Einbahnstraßen für den Radverkehr (2,1) sind ein großer Pluspunkt im Test. Hier fehlt nur noch der Ortsteil Bieber.

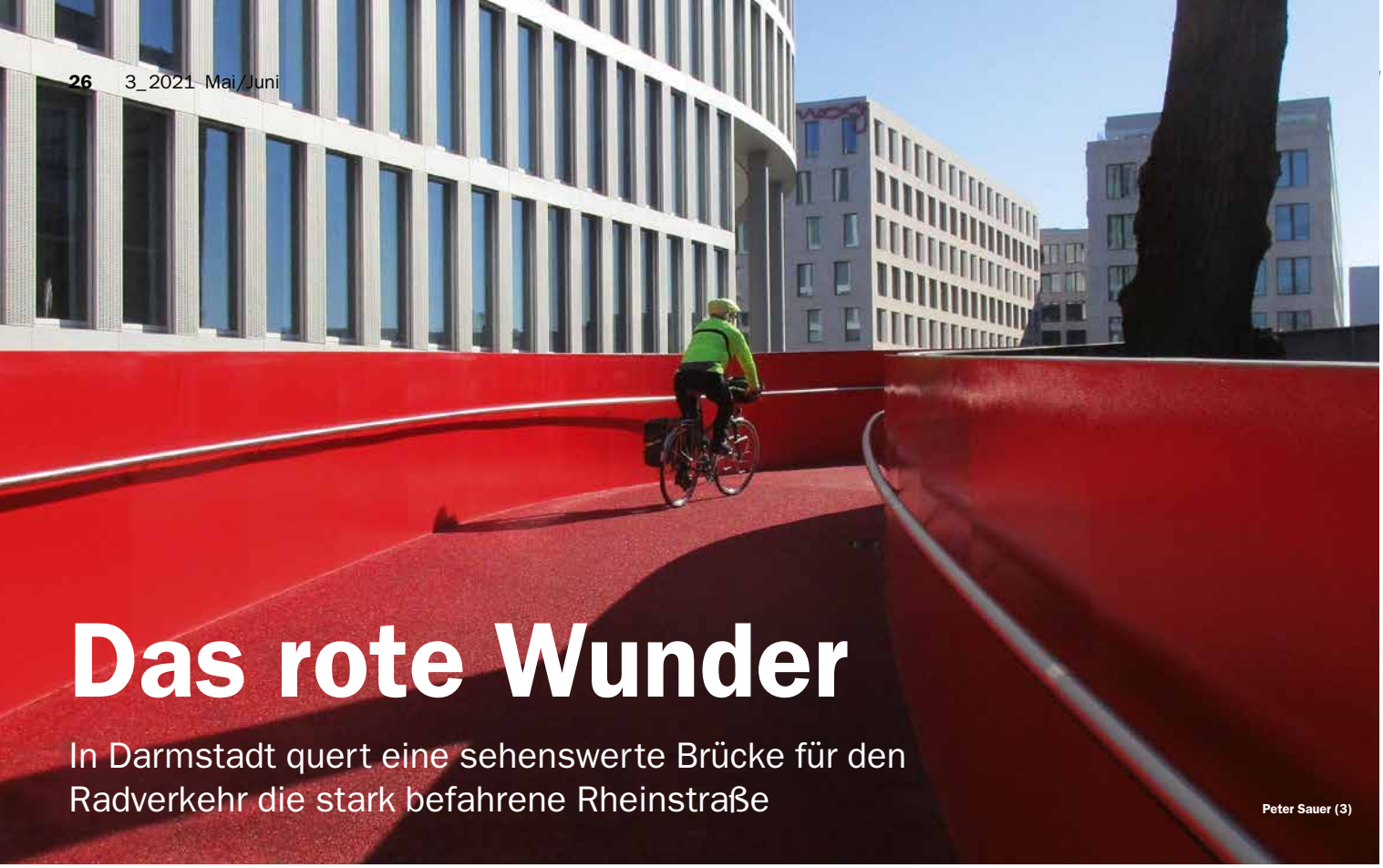
Frankfurt und Wiesbaden wurden als Aufholer ausgezeichnet. Deren Radverkehrsinitiativen sind noch nicht komplett umgesetzt. Auch die Stadt Darmstadt, die in der Wertung knapp hinter Offenbach liegt, hat aktuell noch viele Projekte in der Pipeline. Hier muss Offenbach aktiv werden, damit die Stadt nicht beim nächsten Test in zwei Jahren zurückfällt. Nur durch neue radverkehrspolitische Projekte kann Offenbach im Hessenvergleich weiterhin bestehen.

Dagegen gibt es auch mehrere Punkte, bei denen sich Offenbach im aktuellen Fahrradklimatest verschlechtert hat. Dazu gehören die Themen „Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer“, „Konflikte mit Kfz“ und die „Wegweisung für Radfahrer“. Während die Wegweisung zu Recht nur als befriedigend statt als gut bewertet wird, stehen die anderen beiden Punkte für Probleme, die gerade auch auf den Fahrradstraßen auftauchen. Trotz gestiegenem Verkehrsanteil müssen Radfahrer noch oft um ihre Akzeptanz kämpfen.

Weiterhin gab es mehrere Punkte, die oft mit mangelhaft bewertet wurden. Dazu gehört weiterhin die „Falschparkerkontrolle auf Radwegen“(4,9), die „sichere und bequeme Führung an Baustellen“(4,6), das „Fahren im Mischverkehr mit Kfz“ (4,5) und ebenfalls nahezu mangelhaft wurde das Thema „Fahrraddiebstahl“ (4,9) bewertet, was für viele Radler ein besonders schweres Problem darstellt. Die aufgeführten Punkte belegen den mangelnden Stellenwert, den der Radverkehr in den Offenbacher Behörden derzeit hat. Es ist kein sicherer Radverkehr möglich, wenn man aufgrund von Baustellen oder Falschparkern in den fließenden Kfz-Verkehr gedrängt wird. Hier wird man bei Konflikten auch allein gelassen. Die Note 4,4 bei den Ampelschaltungen für Radfahrende zeugt auch davon, wie wenig an die Interessen des Radverkehrs in den Ämtern gedacht wird.

Offenbach schneidet wieder verhältnismäßig zufriedenstellend beim Fahrradklima-Test ab. Damit dies so bleibt, darf die Stadt bei der Fahrradförderung nicht nachlassen, sondern muss weitere Projekte starten. Um fahrradfreundlich zu sein, muss sich allerdings noch viel an der Mentalität ändern. Der Radverkehr muss in der Verwaltung mitgedacht werden und die Interessen als gleichwertig zu anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden. Hier kommt es auch stark auf den politischen Willen im Rathaus an. Hier hofft der ADFC darauf, dass Offenbach den Mut und die Lust dazu hat, die Stadt in den nächsten fünf Jahren radverkehrsfreundlicher umzugestalten. Zum Beispiel kann die Verkehrspolizei sich mehr des Schutzes des Radverkehrs annehmen und für ein besseres Miteinander auf den Straßen sorgen. Hier ist die Fahrradstaffel aus Frankfurt ein gutes Vorbild. *Henning Kühl*

Ergebnisse für Hessen im Fahrradklima-Test 2020: adfc-ffm.de/=1ZpG



Das rote Wunder

In Darmstadt quert eine sehenswerte Brücke für den Radverkehr die stark befahrene Rheinstraße

Peter Sauer (3)

In unserer März-Ausgabe hatten wir die neue Brücke in Darmstadt bereits vorgestellt, aus Platzmangel nur mit einer kleinen Abbildung auf Seite 26. Doch damit werden wir dem Bauwerk, dessen spektakuläre Architektur ausschließlich dem Radverkehr und Fußgänger:innen dient, nicht gerecht. Deshalb folgt hier eine etwas ausführlichere Würdigung.

Die Rheinstraße ist die Haupteinfallstraße in die Darmstädter Innenstadt. Die mehrspurige Piste trennt neue Wohn- und Gewerbegebiete westlich des Hauptbahnhofs vom „Telekommunikationszentrum Rhein-Main“, einer ausgedehnten Bürostadt. Durch die neue, rund 350 Meter lange Brücke wird eine rad- und rollstuhlfreundliche Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und den Arbeitsplätzen in der „Telekom-City“ hergestellt.

Wer sich am Westausgang des Darmstädter Hauptbahnhofs aufs Rad schwingt, kann die stark befahrene Rheinstraße nun ohne Ampelhalt und abseits des Kfz-Verkehrs überqueren, auf moderat steigenden Rampen, die sich in großen Bögen um den alten Baumbestand winden. Der Belag ist rutschfest und die Fahrbahn breit genug, um im Begegnungsverkehr gut aneinander vorbei zu kommen. Fußgänger:innen können abkürzen, Treppenaufgänge verbinden ohne Umweg Straßenniveau und Brücke. Die markante Rotfärbung weckt dabei Erinnerungen an die roten Fahrradwege, die inzwischen innerstädtische Straßen zieren. Der Eingriff in die „Natur“ beidseits der Rheinstraße ist minimal – die Brücke steht auf V-förmigen Stützen, die Rampenführung berücksichtigt den vorhandenen Baumbestand.

Das Bauwerk ist ein ästhetischer Genuss und zeigt, dass gute Architektur (Entwurfsverfasser: ARGE netzwerkarchitekten und TRAGRAUM Ingenieure) auch für den Radverkehr möglich ist – nicht nur in Kopenhagen oder den Niederlanden. Doch es gibt auch andere Stimmen. Helga Hofmann vom ADFC Darmstadt, die das rote Wunder häufig befährt, berichtet: „Fragt man Passant:innen, finden die einen sie furchtbar, die anderen nennen sie ‚ein Aushängeschild‘. Mich begeistert sie mit ihrer eleganten Linienführung und der leuchtend roten Farbe auf den inneren Seitenwänden und dem Boden. Vor allem nachts ist sie mit ihrer indirekten Beleuchtung ästhetisch ein Traum.“

Der Eröffnung der Brücke im Dezember des vergangenen Jahres ging auch in Darmstadt eine lange Planungsphase voraus. Laut Helga Hofmann hat es seit 2005 immer wieder Diskussionen um die Notwendigkeit einer Brücke über die Rheinstraße für den Fuß- und Radverkehr gegeben. Allerdings wurde das Projekt in den Folgejahren aufgrund der Haushaltslage wieder zurückgestellt. Ende 2017 endlich stimmte die Stadtverordnetenversammlung mit den Stimmen von Grünen, CDU, Uffbasse und AfD für den Bau. Die vielen Arbeitsplätze in der „Telekom-City“ machten eine kreuzungsfreie Rheinstraßenquerung dringend nötig.

Nun steht sie also und wird fleißig von Pendlern genutzt. Einen Ausflug ist sie auch für Frankfurter wert. Ob per Rad über den ersten Abschnitt des Radschnellwegs hinter Egelsbach oder per Bahn zum Darmstädter Hauptbahnhof – auf beiden Wegen ist das „rote Wunder“ leicht zu erreichen.

Peter Sauer

Jörg Hempel, Aachen

Von Außen zeigt sich die Brücke mit ihrem grauen Stahlblechkleid eher unspektakulär. Umso intensiver wirkt das Rot der Innenseite. Hier die nördliche Zufahrt, zu erkennen die Treppe für Fußgänger:innen.

Moderat steigend windet sich die Rampe um den alten Baumbestand auf der Grünfläche. Die Fahrbahn ist breit genug, um im Begegnungsverkehr gut aneinander vorbei zu kommen.

Demnächst komplett fertiggestellt: Die Lahmeyerbrücke schwingt sich elegant über die Gleise der Deutschen Bahn und der Hafenbahn

In einem Bogen verläuft die Auffahrt von der Hanauer Landstraße auf die Brücke. Hinten ist die Treppe für Fußgänger:innen zu erkennen

Lahmeyerbrücke: jetzt mit asphaltierten Rampen

Nicht nur in Darmstadt, auch in Frankfurt gibt es schöne Brücken, die ausschließlich dem Rad- und Fußverkehr dienen. Über die Lahmeyerbrücke, die in Frankfurts Osten über die Gleise der Bahn hinweg die Riederwaldsiedlung mit den Gewerbearealen entlang der Hanauer Landstraße verbindet, hatten wir schon berichtet. Damals allerdings fehlte es noch an gut befahrbaren Rampen beidseits der Brücke. Diese sind nun fertiggestellt. Fast wenigstens, zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe waren sie offiziell noch nicht freigegeben und als reiner Fußweg gekennzeichnet. Praktisch aber werden die Rampen vom Radverkehr genutzt. Der frische Asphalt riecht noch etwas streng, doch der Baggerführer, dessen kleine Maschine in der Serpentine hinab zur Hanauer Landstraße steht, meint, das lege sich schnell. „Jetzt sind nur noch ein paar Kleinigkeiten zu machen – dann wird es hier noch schöner“, versichert der Mann glaubhaft.

Ärgerlich aber bleibt, dass der Radweg, der unter der Brücke entlang der Bahnlinie verläuft und der als alternative Verbindung zwischen Ostpark und Mainkur diente, wegen Bauarbeiten gesperrt wurde. Eine Wiedereröffnung ist leider nicht absehbar. *Peter Sauer*

Nahverkehr

Die Bahn hilft uns auch in Coronazeiten, einfach mal weiter weg zu kommen

Der Feldberg ist auch von hinten schön, hier bei Merzhausen oberhalb des Weiltals

Peter Sauer (4)

Solange touristische Übernachtungen nicht möglich sind, bleibt uns nur, nach einem Ausflug abends wieder nach Hause zurückzukehren. Wer hier bereits die Augen rollt, jeden Weg im Stadtwald kennt und auch Nidda- und Mainufer abgeradelt ist, muss unbedingt den Aktionsradius und damit den eigenen Horizont erweitern. Hilfestellung dabei leistet der Nahverkehr der Bahn.

Es gibt wohl kaum eine Region in Deutschland, die eine vielfältigere Auswahl an attraktiven Ausflugszielen in einem Umkreis von einer guten Stunde Fahrtzeit vorzuweisen hat. Natürlich erreichen wir so weder die Ostsee noch die Alpen. Aber den Rheingau, die Pfalz, die Bergstraße, den Spessart oder den Vogelsberg. Nahverkehrszüge fahren mindestens stündlich, an Wochentagen meist öfter, die Radmitnahme im RMV ist kostenlos und Stellplätze in den Waggons sind in der Regel ausreichend vorhanden. Ob Einzelticket oder Gruppenkarte lohnen, sollte vor Abfahrt geprüft werden. Und da wir zurzeit sowieso kein Geld in Cafés oder Gasthäuser tragen können, fallen bei solchen Tagesausflügen kaum weitere Kosten an. Nur Eisdielen mit Straßenverkauf könnten uns hier einen Strich durch die Rechnung machen.

Beispiele gefällig? Bitteschön: Mit der S5 nach Bad Homburg, dort Wechsel in die Taunusbahn, und schon gelangt man ganz bequem nach Wehrheim und kann sich dort den Feldberg von hinten anschauen. Die gesparte Kraft kann man nun schweißtreibend – bergauf und bergab durch den Hintertaunus – auf dem Weg nach Niedernhausen einsetzen, von wo die S2 zurück nach Frankfurt fährt. Wer sich vor Idstein an dem Bauernhof mit dem Wurstverkauf die Taschen gefüllt hat, braucht sich um das Abendessen keine Gedanken mehr zu machen.

Weniger schweißtreibend geht es durch das Hessische Ried. Die Züge nach Darmstadt (und weiter) fahren häufig und die Radwege im Flachland sind gut ausgeschildert. Also über das UNESCO-Weltkulturerbe Lorsch mit der alten Klosteranlage weiter zwischen Spargel- und Erdbeerplantagen bis zum Neckar und dort von Heidelberg wieder per Bahn nach Frankfurt.

Nach Dieburg oder Groß-Umstadt fahren Züge von Frankfurt in rund einer Stunde, und schon steht man am Rande des Odenwalds. Entweder leicht durch die Täler oder weniger leicht über die Höhen geht es dann zurück von Darmstadt oder von Michelstadt – oder wieder von Groß-Umstadt, um vor der Heimfahrt noch schnell in der Winzergenossenschaft der „Odenwälder Weininsel“ ein paar Flaschen Grauburgunder zu erstehen. Oder auf dem Platz vor dem Renaissance-Rathaus ein Eis zu essen.

Die S1 fährt nach Ober-Roden und erschließt damit ein weites Gebiet des Dieburger Landes und des Vorderen Odenwalds, in dem man nahezu steigungsfrei radeln kann. Sehenswert hier sind Dieburg oder Babenhausen, hübsche Städtchen mit alten Ortskernen.

Den Spessart erreicht die Bahn in Kahl, Aschaffenburg oder Schöllkrippen. Im Kahlgrund verläuft ein schöner Radweg, abseits davon locken Höhenzüge mit weitem Panoramablick. Auch hier existiert inzwischen eine verlässliche Wegebeschilderung.

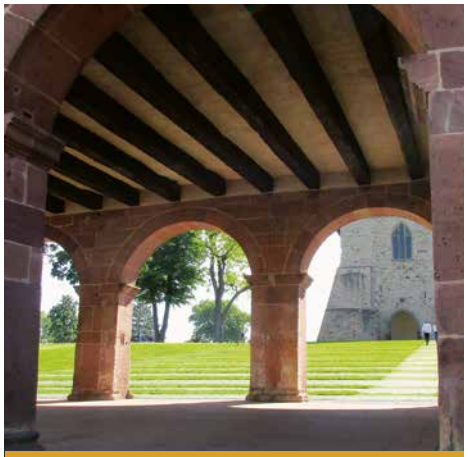
Die Bahn nach Stockheim bringt uns nahe an den Vogelsberg. Gedern, Schotten oder auf Vulkanradweg und Südbahnweg nach Wächtersbach – ab hier fahren die Züge nach Frankfurt zweimal je Stunde. Oder man gondelt einfach durch das Ronneburger Hügelland nach Büdingen und Gelnhausen und begegnet dem Zug aus Wächtersbach am dortigen Bahnhof.

Nach Wetzlar braucht die Bahn eine knappe Stunde, auf dem Lahnradweg nach Limburg dauert es per Rad etwas länger. Trotzdem kann man abends weit vor einer Ausgangssperre wieder in Frankfurt sein – von Limburg schafft das die Bahn in rund einer Stunde.

Oder von Niedernhausen (S 2 und RE/RE) über Taunusstein und Bad Schwalbach ins Wispertal und weiter nach Lorch am Rhein und dort in die Rheingau-Linie nach Frankfurt einsteigen. Oder von Niederrodenbach zu einer Vor-Spessartrunde aufbrechen und von Kahl wieder zurückfahren. Oder, oder, ... es gibt unzählige Möglichkeiten, den Aktionsradius eines Tagesausflugs zu erweitern, ohne durch den Stadtwald oder entlang der Nidda fahren zu müssen. Probiert es einfach aus. *Peter Sauer*

Büdingen mit historischer Altstadt

Stadtkirche in Babenhausen



UNESCO-Weltkulturerbe Kloster Lorsch

Und wieder ein Corona-Sommer! Wo 2021 Urlaub machen?

Unser Tipp: mit dem Rad in die „B-Lagen“ in Deutschland!

Hier zum Beispiel lässt es sich prima Urlaub machen, besonders mit dem Fahrrad: Kallmünz in der Radregion Regensburg **Bertram Giebeler**

Das hätten wir letztes Jahr sicher nicht gedacht: dass uns auch 2021 wieder eine Sommersaison unter Corona-Bedingungen ins Haus steht. Aber so wird es wohl sein, auch wenn jetzt seit April recht fleißig geimpft wird. Im Moment kann niemand so richtig etwas planen. Die Situation in unseren europäischen Nachbarländern ist völlig unkalkulierbar.

Es sieht mal wieder nach Radurlaub in Deutschland aus. Von diesem Trend hat 2020 die kleinteilige Hotellerie und Gastronomie in den Radreiseregionen durchaus profitiert, und das ist ja auch gut so. Der Autor dieser Zeilen lässt sein Geld auch lieber beim Gasthof „Zum Hirsch“ als bei der Lufthansa oder beim Starwood-Hotelkonzern. Es braucht radtouristisch attraktive Zielregionen, die auch kurzfristig, je nach Inzidenz und Wetterlage, angesteuert werden können.

Bestimmte Regionen in Deutschland sind im Sommer immer überlaufen, die „A-Lagen“ des Deutschland-Tourismus: alle Inseln, die Ostseeküste, Mecklenburgische Seenplatte, Hochschwarzwald, Bodensee, oberbayrisches Seengebiet und Voralpenland. Woanders aber, in „B-Lagen“, war es 2020 gerade richtig: es war was los, aber es war nicht überfüllt bis in die letzte Besenkammer. Gerade die B-Lagen legen viel Wert auf Radtourist:innen, weil sie sich Mühe geben müssen. Die ADFC-Expertise mit Vor-Ort-Beratung durch die ADFC-Fachgremien ist dort vielfach gefragt, bis hin zur Zertifizierung als ADFC-Qualitäts-Radregion. Vom zentral gelegenen Frankfurt aus sind alle diese Regionen gut erreichbar!

Ganz nah, sogar direkt per Rad an einem Tag machbar, liegen (von Westen im Uhrzeigersinn) Rheingau-Mittelrhein, Lahntal, Vogelsberg-Rhön, Spessart-Unterfranken, Neckar-Odenwald, Rheinhessen-Pfalz – schon ein Teil davon reicht problemlos für einen zweiwöchigen Radurlaub.

Etwas weiter entfernt, aber easy per Regionalexpress (also ohne Reservierungspflicht) erreichbar sind Südpfalz-Saarland, die Moselregion mit Kyll, Sauer und Our, die Weser-Region, Thüringen mit seinen Klassiker-Städten, Mainfranken um Bamberg, das Altmühltal oder das schwäbische Kocher-Jagst-Gebiet.

Wer eine etwas längere Anfahrt mit Reservierung oder Regionalzug-Hopping in Kauf nimmt, findet beste Erholung auf dem Rad in Münsterland und Emsland, im niedersächsischen Wendland und Lüneburger Heide, im Havelseengebiet in Brandenburg, an Saale-Unstrut und Mulde in Mitteldeutschland, im Fünf-Flüsse-Gebiet des ostbayrischen Jura bei Regensburg (Tipp des Autors vom letzten Sommer: das Naabtal – einfach traumhaft!), die südliche Schwäbische Alb mit Lautertal und der oberen Donau.

Diese Regionen haben gut ausgebaute bis hervorragende (teilweise ADFC-zertifizierte) touristische Fahrrad-Infrastrukturen, sind auch für weniger sportliche Genussradler geeignet, haben gemütliche kleinteilige Hotellerie (vorab mal auf www.bettundbike.de checken!), sind gastro-mäßig nicht überteuert, bieten viel Historisches und Kulturelles zu sehen, und das Sommerwetter in Deutschland ist generell gar nicht so schlecht.

Also unsere Empfehlung: kurzfristig Region auswählen, Inzidenzlage und Wetter checken, erste Unterkunft und gegebenenfalls Bahnverbindung ausbaldowern, Fahrrad-Regionalkarte besorgen oder Tracks runterladen oder beides, und los geht’s. Im Infoladen des ADFC in der Fichardstraße 46 (vorübergehend coronabedingt leider geschlossen) kann man/frau sich schon mal schlauer machen, und wer uns unter kontakt@adfc-frankfurt.de anmailt, bekommt auch eine Antwort auf seine/ihre Fragen. Machen wir möglichst das beste aus der Situation im Corona-Sommer 2021! *Bertram Giebeler*

In Thüringen ist Erfurt einen Besuch wert **Eckehard Wolf**

Die Mosel bei Beilstein mit Burg Metternich **Peter Sauer**

Der heimische Lebensraum Streuobstwiese benötigt Pflege und Menschen, die sich gerne in der Natur betätigen MainÄppelHaus

Hauptsache draußen

Wie wäre es mit einer Streuobstwiese zur Pflege?

Der Lohrberg ist sicherlich das bekannteste Ausflugsziel innerhalb der Frankfurter Stadtgrenzen, und das dortige MainÄppelHaus besuchen viele Ausflügler, die meist zu Fuß oder per Fahrrad unterwegs sind. Nun brauchen die Betreiber des MainÄppleHauses Unterstützung: Sie sind auf der Suche nach Streuobstwiesen, und nach Menschen, die diese Streuobstwiesen pflegen. „Wie wäre es mit einer Streuobstwiese?“, fragt Gerhard Weinrich. Der Vorsitzende des „MainÄppelHaus“ spürt den Wunsch insbesondere vieler Familien mit Kindern, die die Natur in Pandemie-Zeiten stärker erleben möchten. „Wir haben viele Anfragen von Leuten, die wissen möchten, ob sie über unseren Verein ein Grundstück mit Obstbäumen pachten und pflegen können“, sagt der Chef des Streuobstzentrums auf Frankfurts Hausberg. Der Verein hatte vor einigen Jahren bereits ein ähnliches Projekt initiiert, damit brachliegende Streuobstwiesen wieder auf einen grünen Zweig kommen. Das Streuobstzentrum baute Brücken zwischen Eigentümern und Interessierten, die die Wiesen und Bäume pflegen und die Freizeit mit Arbeitseinsatz im Grünen genießen möchten.

„Das bringt beiden Seiten Vorteile und ist ein Gewinn für die Natur“, sagt Gerhard Weinrich. Nicht nur wegen der großen Nachfrage von Interessenten sollen geeignete Grundstücke zur Verfügung gestellt werden, sondern der Verein arbeite weiter daran, „den heimischen Lebensraum Streuobstwiese in seiner Vielfalt zu erhalten, zu gestalten und erlebbar zu machen“.

Das Streuobstzentrum hat jedoch die Erfahrung gemacht, dass Angebot und Nachfrage kaum zusammenpassen. Für die ehrenamtlichen Kräfte des Streuobstzentrums stellt sich die Frage, wie kommen wir an die Grundstücke? Die Recherchen beim Kataster- und Grundbuchamt oder beim Stadtplanungsamt sind aufwändig und dauern lange.

„MainÄppelHaus“ startet deshalb jetzt einen Aufruf und hofft, weitere Eigentümer von Wiesen mit Obstbäumen, die ihre Parzelle loslassen können, zu finden. „Aufgrund der demografischen Entwicklung und der Tatsache, dass die Menschen immer älter werden, gibt es viele Besitzer, die ihre Streuobstwiese nicht mehr selbst pflegen können und die dankbar wären, wenn sich jemand darum kümmert“, glaubt Weinrich.

Die neuen Pächter der Parzellen sollen von den Experten des Streuobstzentrums permanent begleitet und mit Blick auf die naturschutzrechtlichen Bestimmungen geschult werden. Sie bekommen Informationsmaterial zur Pflege an die Hand und können sich in Lehrgängen zum Streuobstmanager ausbilden lassen. Außerdem unterstützt der Verein sie beim Kauf neuer Obstbäume inklusive Baumpfahl, Seil und Verbiss-Schutz. Auch bei den jährlichen Sammelbestellungen des „MainÄppelHaus“ registriert der Verein den Trend zur Natur. „Normalerweise kaufen wir pro Jahr durchschnittlich 200 bis 250 Bäume, doch 2020 wurden 400 bestellt“, sagt Gerhard Weinrich.

MainÄppelHaus/(ps)

Wer eine **Streuobstwiese** zur Verfügung stellen möchte oder sich dafür interessiert, kann sich mit dem „MainÄppelHaus“ in Verbindung setzen: **Telefon 06109 24590** oder **0170 8051822**, E-Mail: **Gerhard.Weinrich@MainAeppelHausLohrberg.de**

Impressum

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

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

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

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

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

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

Satz und Layout: Peter Sauer

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

Redaktionsschluss für die Juli/August-Ausgabe: 18. Juni 2021

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 10
www.fahrrad-boettgen.de

E BIKE Advanced Technologies GmbH
Stephanstraße 5,
https://ebike-int.com/

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 25)
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. 8)
www.mainvelo.de

Montimare
Hanauer Landstraße 11–13
www.montimare.de

Per Pedale
Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 16)
www.perpedale.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH
Am Hauptbahnhof 10
www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc

terranova Zimmermann Touristik KG
Martin-May-Straße 7
pfaeltzer@terranova-touristik.de

Fahrradhaus Wagner
Woogstraße 21
(Anzeige Seite 16)
www.fahrradwagner.de

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

Mehr Züge im Sommer

RMV passt sein Angebot der gestiegenen Nachfrage an

Mit diesen Zügen geht es jetzt häufiger in die Weinberge des Rheingaus © RMV/Helmut Vogler

Der RMV verstärkt ab 1. Mai die Kapazitäten auf mehreren Linien, die üblicherweise in den Sommermonaten stark nachgefragt werden. Auf der Lahntal-, Vogelsberg-, Rhön- und der Niddertalbahn stehen mehr Sitzplätze und Stellflächen für Fahrräder zur Verfügung. Auch auf der Rheingau-Linie wird das Platzangebot ausgeweitet.

RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat begründet das Angebot: „Bis die Pandemie endgültig vorbei ist, wird es aber noch dauern – deshalb gehen wir davon aus, dass die Menschen im RMV-Gebiet auch in diesem Sommer bei geringeren Inzidenzen vermehrt Tagesausflüge unternehmen werden, statt länger zu verreisen."

Fahrradmitnahme kostenlos

Die Mitnahme von Fahrrädern ist im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten in allen Zügen kostenlos. Da an besonders schönen Tagen mitunter sehr viele Fahrgäste mit Rad unterwegs sind, werden diese gebeten, ausreichend Zeit für die An- und Abreise einzuplanen, falls bei einer Fahrt einmal alle Radstellplätze belegt sein sollten.

Für uns Frankfurter interessant sind folgende Linien:

RMV-Linie 10: Frankfurt – Wiesbaden – Neuwied (RheingauLinie)

Samstags, sonn- und feiertags werden neun Fahrten in Hin- und Gegenrichtung zwischen Frankfurt und Assmannshausen ergänzt. Hieraus ergibt sich am Wochenende (Frankfurt Hbf ab 9:23 Uhr bzw. in der Gegenrichtung Assmannshausen ab 11:18 Uhr) tagsüber ein 30-Minuten-Takt auf der stark nachgefragten Verbindung.

RMV-Linie 34: Glauburg-Stockheim – Bad Vilbel – Frankfurt

Samstags, sonn- und feiertags fahren viele Züge mit zusätzlichen Fahrradplätzen. Ab 1. Mai werden an Sonn- und Feiertagen zwei zusätzliche Züge von Frankfurt nach Stockheim angeboten. Der erste Zug startet um 8:46 Uhr am Frankfurter Hauptbahnhof, der zweite Zusatzzug um 10:46 Uhr.

Buslinie 245 „Weiltalbus": Oberursel – Weilmünster – Weilburg

Beim Weiltalbus mit Fahrradanhänger, der auch Elektrofahrräder befördern kann, werden ab Oberursel an Wochenenden und Feiertagen vier Fahrten (um 8:38 Uhr, 11:18 Uhr, 13:18 Uhr und 15:18 Uhr) angeboten. In der Gegenrichtung fünf Fahrten (um 9:20 Uhr, 11:07 Uhr, 13:20 Uhr, 15:20 Uhr und 17:20 Uhr). Einzelne Fahrten führen sogar ab/bis Bad Homburg. In Oberursel-Hohemark besteht Anschluss zur Frankfurter U-Bahn und in Weilburg zur Lahntalbahn.

Alle zusätzlich angebotenen Fahrten sind in der Fahrplanauskunft auf www.rmv.de enthalten.

RMV/(ps)

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

BRONZE-GEWINNER **UMWELTORIENTIERTES UNTERNEHMEN DES JAHRES**

klimaneutral Unternehmen
natureOffice.com | DE-077-367729

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

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

Druck&Medien AWARDS 2020 BRONZE
Umweltorientiertes Unternehmen des Jahres

RADSPORTHAUS
KRIEGELSTEIN
GmbH

ZEG

ELEKTRO - & FAHRRÄDER

MEISTERBETRIEB SEIT 1925

REPARATUREN & ERSATZTEILE

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

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

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

www.radsporthaus-kriegelstein.de

200€ geschenkt*

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

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

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

RADSPORTHAUS
KRIEGELSTEIN
GmbH