

# FRANKFURT *aktuell*

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



Wir verändern  
Frankfurts City!

Rad- und Fußverkehr bekommen Priorität

**Mitgliederversammlung**  
ADFC Frankfurt am Main e.V.  
Donnerstag 19.5., 19.30 Uhr  
Saalbau Titus-Forum  
siehe Seite 11



e-motion e-Bike Welt Frankfurt-Süd

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

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



☎ 069 24 24 78 87

✉ frankfurt-sued@emotion-ebikes.de

📍 Strahlenberger Weg 16  
60599 Frankfurt a.M.



[www.emotion-technologies.de/frankfurt-sued/](http://www.emotion-technologies.de/frankfurt-sued/)

≡ e-motion ≡  
DIE E-BIKE EXPERTEN

# Editorial

Angesichts der derzeitigen Weltlage fällt es mir schwer, Heiteres und Motivierendes zu Papier zu bringen, auch wenn mir das beim Thema Radverkehr in Frankfurt zurzeit überraschend leicht fallen könnte. Doch auch die neuen roten Radstreifen auf der Berliner Straße oder vor dem Senckenbergmuseum heben meine Stimmung nur vorübergehend, bevor die täglichen Nachrichten wieder Krieg und Not nahebringen. Darüber hilft mir auch die in den Nationalfarben der Ukraine angelegte „Käseecke“ auf der Titelseite, ein Bekenntnis unserer Solidarität, nicht hinweg.

Um jedoch selbst beim Radverkehr nicht übermütig zu werden, folgt hier noch ein Nachtrag zum Bahnübergang in Berkersheim (Seite 6). Kurz vor Drucklegung dieser Ausgabe meldet der zuständige Ortsbeirat, dass die Aufzüge am Berkersheimer S-Bahnhalte seit In-

betriebnahme Mitte April bereits mehrfach ausgefallen seien. Nur fünf Tage nach der Inbetriebnahme erklärte mir ein Bahnmitarbeiter auf dem dortigen Bahnsteig, dass die Aufzüge noch nie ausgefallen seien – wenigstens nicht seit dem Freitag zuvor, an dem sie in Betrieb gegangen seien. Nun, einige Wochen später, bestätigt sich, was Radfahrende längst wissen: auf Aufzüge ist kein Verlass. Dass ich das gerade erst am Bahnhof in Siegen erlebt habe und dass mir die Bahn mitteilt, die Aufzüge am Bahnsteig in Husum seien im Sommer außer Betrieb, so wie sie es im letzten Sommer auch in Nürnberg waren, lässt für Berkersheim nichts Gutes ahnen. Nicht nur für Radfahrende, sondern für alle mobilitätseingeschränkten Menschen, die jetzt hilflos vor einem Treppenturm stehen, wo vorher ein ebenerdiger Bahnübergang war.

Damit diese Kolumne nun nicht ganz ins Negative abrutscht, folgt hier doch noch Motivierendes: Das Stadtradeln steht vor der Tür, und wir wollen wieder gewinnen! Im letzten Jahr hat Team ADFC die meisten Kilometer aller teilnehmenden Teams gesammelt. Dahinter sollten wir nicht zurückbleiben. Los geht's am 3. Juni, gezählt werden alle Kilometer, die bis zum 23. Juni zurückgelegt werden. Also: Anmelden und losfahren! Damit wir auch in diesem Jahr wieder zu den Gewinnern gehören. » [stadtradeln.de](http://stadtradeln.de)

Mein Ärger über den defekten Aufzug in Husum liegt dann hinter mir, ich zähle meine Stadtradel-Kilometer auf dem norddeutschen Land. Ich befürchte aber, dass die Weltlage auch dort die Stimmung beeinflussen wird.

Bleibt in Bewegung. Bewegung tut gut, auch in diesen Zeiten.

**Peter für das Redaktionsteam**



## ADFC Frankfurt am Main e. V.

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

[www.adfc-frankfurt.de](http://www.adfc-frankfurt.de)  
[twitter.com/adfc\\_ffm](https://twitter.com/adfc_ffm)  
[facebook.com/adfc.ffm](https://facebook.com/adfc.ffm)  
[instagram.com/adfc.ffm](https://instagram.com/adfc.ffm)

## Öffnungszeiten Geschäftsstelle:

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

## Vorstand

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

## Kontoverbindung

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

## Arbeitsgruppen / Themen

**AG Aktionen:** Claudia Nora Fischer  
[aktionen@adfc-frankfurt.de](mailto:aktionen@adfc-frankfurt.de)

**AG Fotografie:** Jörg Hofmann  
[foto@adfc-frankfurt.de](mailto:foto@adfc-frankfurt.de)

**AG Fichardstraße:** Anne Wehr  
[infoladen@adfc-frankfurt.de](mailto:infoladen@adfc-frankfurt.de)

**AG Kartographie & GPS:**  
Wolfgang Preisung  
[karten@adfc-frankfurt.de](mailto:karten@adfc-frankfurt.de)

**AG Klaunix / Codierungen:**  
Dieter Werner  
[klaunix@adfc-frankfurt.de](mailto:klaunix@adfc-frankfurt.de)

**AG Radler-Fest:** Karin Soldan  
[radler-fest@adfc-frankfurt.de](mailto:radler-fest@adfc-frankfurt.de)

**AG RadReiseMesse:** Sigrid Hubert  
[radreisemesse@adfc-frankfurt.de](mailto:radreisemesse@adfc-frankfurt.de)

**AG Technik:** Ralf Paul  
[technik@adfc-frankfurt.de](mailto:technik@adfc-frankfurt.de)

**AG Verkehr und Verkehrspolitischer Sprecher:** Bertram Giebeler  
[verkehr@adfc-frankfurt.de](mailto:verkehr@adfc-frankfurt.de)

**bike-night:** Denis Reith  
[bike-night@adfc-frankfurt.de](mailto:bike-night@adfc-frankfurt.de)

**Team Touren:** Thomas Koch  
[touren@adfc-frankfurt.de](mailto:touren@adfc-frankfurt.de)

**Radreisen:** Elke Bauer  
[radreisen@adfc-frankfurt.de](mailto:radreisen@adfc-frankfurt.de)

**Medien:**  
**Facebook:** Denis Reith  
**Twitter:** Dr. Susanne Neumann  
**Instagram:** Simone Markl  
**Internet:** Eckehard Wolf  
[www.adfc-frankfurt.de](http://www.adfc-frankfurt.de)

**Redaktion FRANKFURT aktuell:**  
Peter Sauer  
[frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de](mailto:frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de)

**Anzeigen/Werbung in Medien:**  
[werbung@adfc-frankfurt.de](mailto:werbung@adfc-frankfurt.de)

## Stadtteilgruppen

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

## Beauftragte

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

## Kontakte

**Elke Bauer** [e.bauer@web.de](mailto:e.bauer@web.de)  
**Anke Bruß**  
[anke.bruss@adfc-frankfurt.de](mailto:anke.bruss@adfc-frankfurt.de)  
**Claudia Nora Fischer**  
[claudia.fischer@adfc-frankfurt.de](mailto:claudia.fischer@adfc-frankfurt.de)  
**Bertram Giebeler** ☎ 069/59 11 97  
[bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de](mailto:bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de)  
**Ansgar Hegerfeld**  
[ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de](mailto:ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de)  
**Jörg Hofmann** ☎ 069/53 12 79  
[joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de](mailto:joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de)  
**Sigrid Hubert** ☎ 069/15 62 51 35  
[sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de](mailto:sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de)  
**Jürgen Johann**  
[juergen.johann@adfc-frankfurt.de](mailto:juergen.johann@adfc-frankfurt.de)  
**Thomas Koch** ☎ 069/9054 7990  
[thomas.koch@adfc-frankfurt.de](mailto:thomas.koch@adfc-frankfurt.de)  
**Klaus Konrad** ☎ 069/30 61 55  
[klaus.konrad@adfc-frankfurt.de](mailto:klaus.konrad@adfc-frankfurt.de)  
**Erich Lücker** ☎ 069/21 00 65 24  
[erich.luecker@adfc-frankfurt.de](mailto:erich.luecker@adfc-frankfurt.de)  
**Simone Markl**  
[simone.markl@adfc-frankfurt.de](mailto:simone.markl@adfc-frankfurt.de)

## Lars Nattermann

[lars.nattermann@adfc-frankfurt.de](mailto:lars.nattermann@adfc-frankfurt.de)

## Dr. Susanne Neumann

☎ 0177/78 52 570  
[susanne.neumann@adfc-frankfurt.de](mailto:susanne.neumann@adfc-frankfurt.de)

## Stephan Nickel

☎ 0151/46 72 19 36  
[stephan.nickel@adfc-frankfurt.de](mailto:stephan.nickel@adfc-frankfurt.de)

**Wehrhart Otto** ☎ 069/95 05 61 29  
[wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de](mailto:wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de)

**Ralf Paul** ☎ 069/49 40 928

## Wolfgang Preisung

☎ 061 92/9 51 7 617  
[wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de](mailto:wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de)

## Denis Reith

[denis.reith@adfc-frankfurt.de](mailto:denis.reith@adfc-frankfurt.de)

**Peter Sauer** ☎ 069/46 59 06

[peter.sauer@adfc-frankfurt.de](mailto:peter.sauer@adfc-frankfurt.de)

## Klaus Schmidt-Montfort

☎ 069/51 30 52  
[klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de](mailto:klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de)

## Svea Birte Schuch

☎ 069/58 90 190  
[birte.schuch@adfc-frankfurt.de](mailto:birte.schuch@adfc-frankfurt.de)

## Alexander Schulz

☎ 0176 496 85 859  
[alexander.schulz@adfc-frankfurt.de](mailto:alexander.schulz@adfc-frankfurt.de)

**Karin Soldan** [ksoldan@gmx.de](mailto:ksoldan@gmx.de)

**Anne Wehr** ☎ 069/59 11 97  
[anne.wehr@adfc-frankfurt.de](mailto:anne.wehr@adfc-frankfurt.de)

**Dieter Werner** ☎ 069/95 90 88 98  
[dieter.werner@adfc-frankfurt.de](mailto:dieter.werner@adfc-frankfurt.de)

**Eckehard Wolf** ☎ 069/95 78 00 92  
[eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de](mailto:eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de)



Ein Beispiel aus dem Jahr 2021: Radstreifen mit Trennelementen an Baseler Straße / Hauptbahnhof Bertram Giebeler

# Die City wandelt sich – über die Jahre, Stück für Stück

## Rad- und Fußverkehr sind die Gewinner

**Es ist die spontane Äußerung vieler Radfahrer:innen, wenn sie darüber sprechen, wie es ihnen in Frankfurt im Stadtverkehr so ergoht: „Hier ist noch lange nicht Kopenhagen, aber es hat sich doch viel getan für uns in den letzten Jahren!“ Meist bleibt es bei dieser eher gefühlt-pauschalen Beurteilung, und auch zu recht, denn es wurde ja in den letzten zehn Jahren kein in sich konsistenter Masterplan umgesetzt. Einen solchen gab es bisher nicht, und ob der derzeitige Masterplan-Diskussionsprozess einen solchen Plan hervorbringen wird, ist noch offen.**

Aber auch ohne Masterplan hat sich viel geändert. Betrachten wir einmal nur die flächenmäßig kleine, aber verkehrlich wichtige City zwischen Hauptbahnhof und Zoo, zwischen Eschenheimer Tor und Mainufer. Über die letzten zehn Jahre wurden viele Gelegenheiten genutzt, den Radverkehr voranzubringen. Heute, 2022, haben wir dadurch einen erheblich höheren Radverkehrsanteil in den inneren Stadtteilen.

Gewissermaßen der „Urknall“ war noch unter dem 2011 plötzlich verstorbenen grünen Verkehrsde-

zernenten Lutz Sikorski die autofreie Hauptwache – heftig umstritten, aber dringend notwendig, um den Autoverkehrsdruck in der City spürbar zu reduzieren.

Sikorskis Nachfolger Stefan Majer, nach dem SPD-Interregnum auch jetzt seit Ende 2021 wieder Dezernent für Mobilität, setzte seinen ersten Akzent 2012 an der Alten Brücke. Die Autostreifen wurden von 5 auf 4 reduziert (Staus bis kurz vor Darmstadt wurden deshalb vorhergesagt) und stattdessen beidseitig Fahrrad-Schutzstreifen aufgebracht (aus heutiger Sicht Minimalst-Lösung). Die Stadt sparte dadurch den Ausbau der Brücke, der Abermillionen gekostet hätte.

### Schon zwischen 2012 und 2016 tat sich eine Menge

In der Folgezeit wurden, über Majers erste Amtszeit verteilt, kleinere und größere Maßnahmen umgesetzt. Es war noch nicht die Zeit der auffälligen grellroten Farbmarkierungen, die kamen erst später. Aber es tat sich doch eine Menge zwischen 2012 und 2016. Die Maßnahmen sind natürlich nicht die jeweils persönliche Heldentat

des Dezernenten, sondern Co-Working verschiedener Akteure, oft auch des ADFC. Hier nur die citybezogenen Maßnahmen, die Aufzählung ist nicht streng chronologisch:

- Radverkehrsführung im Bereich Willy Brandt-Platz / Weißfrauenstraße / Untermainbrücke
- Kreisel statt Ampel an der Alten Gasse / Vilbeler Straße
- fuß- und radverkehrsgerechte Neugestaltung am „Fischerplätzchen“
- Lückenschluss des südlichen Mainufer-Radwegs zur Flößerbrücke
- verkehrsberuhigter Geschäftsbezirk Roßmarkt zur Konfliktvermeidung Fuß-Rad
- Umbau der Großen Friedberger Straße
- erster Einsatz von Klemmfixen zur Gefahrenabwehr am Flemings-Hotel
- die für geübte Radfahrer:innen durchaus taugliche Radverkehrsführung am Taunustor
- die kurzen aber wichtigen Zweirichtungsverkehrs-Abschnitte an Opernplatz / Kettenhofweg und am Friedberger Tor
- der Radstreifen mit Sperrfläche im früheren Angstraum Hafentunnel

- der Schutzstreifen am Untermainkai
- last not least, nicht direkt in der City aber nahe dran, die Öffnung der Berger Straße für den Radverkehr gegen die Einbahnstraßenrichtung

Stefan Majers Nachfolger Klaus Oesterling (SPD), der als „Straßenbahner in dritter Generation“ bekannt war und dem zunächst nur wenige ein größeres Engagement in Sachen Radverkehr zugetraut hätten, führte gleich zu Anfang des Jahres 2016 ein paar Instrumente ein, die bislang immer nur sehr zögerlich oder eher gar nicht genutzt wurden. Auch hierbei war der ADFC als Ideengeber öfters nicht ganz untätig:

■ Installation von größeren doppelstöckigen Fahrradparkanlagen, wie es in anderen Großstädten längst normal war. Die erste davon entstand an der Konstablerwache und ersetzte sinnvoll eine jahrelang zum Himmel stinkende Müllkippe mitten in der City. Mittlerweile stehen viele solcher Anlagen in der Nähe größerer S- und U-Bahn-Stationen.

■ Massiver Einsatz von roter Farbe zur Markierung von Radstreifen, bis dato äußerst zurückhaltend bis gar nicht eingesetzt; dies geschah erstmals am neuen Radstreifen im Bereich Gutleutstraße / Baseler Platz, auch zum Belastungstest des Farbmaterials. Dann kam ein erst etwas zu zaghafter Farbeinsatz an der Deutschen Bibliothek; aber dann ging es Schlag auf Schlag! So ziemlich alle neu angelegten oder renovierten Radstreifen werden jetzt großflächig in rot abmarkiert. Sehr auffällig wird das in der City in den Bereichen Alte Brücke / Mainkai und Opernplatz / Taunusanlage. Die Rotmarkierung erhöht die Sichtbarkeit, gibt Radfahrer:innen auch subjektiv das Signal: hier bin ich richtig, und signalisiert Autofahrer:innen, insbesondere Pendler:innen: Achtung, in dieser Stadt wird Rad gefahren!

■ Offensiver Einsatz von Flexi-Pollern zur Falschparkervergrämung, zunächst an der Obermainanlage, danach an der Düsseldorfer Straße. Mittlerweile ist die Protektion von Radstreifen gegen Falschparker durch flexible Poller oder schwellenartige Protektoren normaler Bestandteil der Radverkehrsführung. Beispiele:

- an der Taubenstraße, bisher abends zugesperrt von Poser-Boliden
- am neuen Radstreifen Baseler Straße / Am Hauptbahnhof
- am neuen Radstreifen Hochstraße
- an Teilen des Radstreifenzuges Friedberger Tor – Börneplatz

## Politischen Rückenwind durch den Radentscheid

Überhaupt war die letztgenannte Maßnahme nach dem tödlichen Unfall an der Kurt-Schumacher-Straße 2018 der Startschuss für vieles, denn zum ersten Mal wurde dem Autoverkehr zugunsten eines Radstreifens eine Spur weggenommen. Für den dafür nötigen politischen Rückenwind sorgten die 40.000 Unterschriften unter den Radentscheid. Das Beispiel machte Schule:

- citynah im weiteren Verlauf der Friedberger Landstraße
- an den schon erwähnten Streifen an der Hochstraße und Baseler Straße / Am Hauptbahnhof, wobei dort die Autospur wegen einer privaten Baustelle aufgehoben werden musste.
- auf der Alten Brücke, wo die Schutzstreifen von regelbreiten Radstreifen abgelöst wurden
- an der Schönen Aussicht
- am Mainkai
- citynah an der Hanauer Landstraße
- citynah dribbdebach auf der Walter-Kolb-Straße
- erst kürzlich an der Berliner Straße

Viele weitere sinnvolle Maßnahmen der letzten Jahre erleichtern das Rad fahren in der Frankfurter City:

- die neue Verkehrsführung im -Bereich Kornmarkt / Buchgasse
- der geschickt platzierte Fuß-Rad-Überweg Niddastrasse / Taususanlage
- endlich ein neuer Belag für die Fahrradstraße Goethestraße
- die Verkehrsberuhigung der „Kulturmeile“ Braubachstraße
- citynah die Aufhebung der Radweg-Benutzungspflicht in der Bockenheimer Landstraße
- citynah die Fuß- und radverkehrsfreundliche Umgestaltung des Oeder Wegs
- hunderte, wenn nicht tausend neue Fahrrad-Abstellbügel allein in der engeren City

Übrigens hat auch der öffentliche Nahverkehr sein Angebot in der City ausgeweitet. Durch die Altstadtstrecke fährt jetzt mit der Linie 17, seit 10 Jahren erschließt die Linie 18 die östliche City, und das Nachtbusangebot wurde mit den M-Bussen ausgeweitet.

Das Ganze liest sich jetzt fast wie ein einziger Lobgesang auf die Stadt in den letzten zwei Magistratsperioden, und es stimmt ja auch, dass Frankfurt zum Beispiel beim ADFC-Fahrradklimatest die letzten beiden Male gut abgeschnitten hat. Aber wir haben hier nur die relativ kleine engere City betrachtet, schon im angrenzenden Gründerzeitring gibt es noch massive Lücken im Radnetz (z.B. Straßen mit Tempo 50 ohne Radverkehrsführung), weiter draußen Richtung Suburbia erst recht.

Und auch in der City selbst kann von den im Sinne einer Verkehrswende anzustrebenden „autoarmen“ Zuständen noch lange nicht die Rede sein. An bestimmten Nachmittagen oder samstags kann man an einer belebten Kreuzung beobachten, wer da wie sein Auto bewegt. Es gibt einen ständig brezelförmig durch die City kreisenden Poser- und Parkraumsuchverkehr. Zumindest letzterer würde spürbar abnehmen, wenn jede:r weiß: es gibt keine Parkplätze in der City außer in den Parkhäusern, und da gibt es genug. Unter freiem Himmel gibt es Lieferzonen, Behindertenparkplätze und Taxistellplätze, sonst nichts, schon gar nicht kostenfrei. Wüsste das jede:r, auch die Autofahrer:innen von auswärts, wäre schon viel gewonnen. Bei den Posern (gendern überflüssig, es sind nur Kerle) stellt sich eh die Frage, wieso 600-PS-Boliden auf die Straße gelassen werden.

Was den Autoverkehr angeht, so arbeitet das Verkehrsdezernat derzeit planerisch an einer „Blockbildung“. Die City würde, außer einiger Hauptdurchgangsstraßen, in vier oder fünf Blöcke von Straßen aufgeteilt, in die man von einer der Hauptstraßen an einer Stelle hinein und an der gleichen Stelle wieder hinauskäme, aber nicht hinüber in den „Nachbarblock“. Der ist dann nur an einer bestimmten anderen Stelle zugänglich. So macht man es in Holland schon länger,



Ein gutes Beispiel von vor zehn Jahren: das Stück Zweirichtungs-Radweg am Opernplatz bis zum Kettenhofweg



Ganz neu: rot eingefärbter Radstreifen beidseitig auf der Berliner Straße, bisher zwischen Kornmarkt und Fahrgasse

Peter Sauer (2)

seit einiger Zeit auch in Barcelona. Für Fuß- und Radverkehr ist natürlich alles überall durchlässig. Außerdem soll speziell der Straßenzug Bleidenstraße – Töngesgasse, der ja offiziell eigentlich Fahrradstraße ist, zu mehr Fuß- und Radfreundlichkeit ertüchtigt werden.

## Cityring und Anlagerning mit Radverkehrs-Infrastruktur

Das nächste größere Projekt fürs Fahrrad ist, auch im Sinne der Radentscheid-Koalitionsvereinbarung von Juni 2019, die Ausstattung von Cityring und Anlagerning mit Radverkehrs-Infrastruktur. Ein Anfang ist schon gemacht mit dem teilweise geschützten Radstreifen an der Hochstraße, Teil des Cityrings. Es wird derzeit eine Machbarkeitsstudie dafür erarbeitet.

Planerisch anspruchsvoll sind dabei insbesondere die großen Querungen, etwa am Friedberger und Eschenheimer Tor. Eine weitere Frage ist, ob und wo es dort Zweirichtungs-Radverkehr geben kann oder soll. Nicht ganz so groß, aber dafür schon fertig geplant und in diesem Herbst zusammen mit der VGF-Straßenbahnbaustelle zur Umsetzung vorgesehen, ist die Verlängerung des Radstreifens der Berliner Straße über den Börneplatz in Richtung Allerheiligentor.

Die Frankfurter City ist also im Wandel zu mehr Aufenthaltsqualität und weniger Abgas, und wir Radfahrer:innen haben unseren Anteil an dieser Verschiebung der Kräfteverhältnisse auf der Straße, die dem Klima und der Stadt insgesamt nur gut tun kann!

Bertram Giebeler

# Bahnübergang Berkersheim – so kann es nicht bleiben!

**Bad Vilbel macht es besser!**

*Provisorium für wer weiß wie viele Jahre: Stahltreppe über die Bahngleise am Bahnhof Berkersheim. Tägliche Challenge für sportive Fahrrad-Berufspendler:innen*

Peter Sauer



Morgens im Berufs-Radverkehr auf der Harheimer Seite der Main-Weser-Bahn, nach Schließung des beschränkten Übergangs: gut trainierte Radfahrer:innen mit „Bio-bikes“ schleppen ihre Räder über die Stahltreppe hinüber nach Berkersheim. Weniger trainierte, Fahrer:innen von Pedelecs und/oder Lastenrädern versuchen es mit den Aufzügen. Diese sind zugegebenermaßen recht groß (zwei dicke Pedelecs und Fahrer:innen passen rein) und nagelneu, funktionieren also noch, aber es dauert und dauert. Einige nutzen noch den kleinen

„Reiterdurchgang“ etwas weiter südlich, aber der wird bald dichtgemacht.

Das soll also für die nächsten Jahre, bis zur Fertigstellung der Omega-Straßenbrücke, das Angebot zur Bahnquerung auf einer wichtigen und für viele aus Harheim und Nieder-Erlenbach alternativen Radroute sein? Nur eine S-Bahn-Station weiter, in Bad Vilbel Süd, macht man es besser: dort steht eine Rampe in Gerüstbauweise, über die Fahrräder, auch schwere und solche mit Anhänger, wenigstens geschoben werden können. Ein halbwegs fahrrad-

freundliches Provisorium wäre also kein Hexenwerk gewesen!

Kurzfristig muss die Berkersheimer Stahltreppe wenigstens mit einer rutschfesten Schieberille nachgerüstet werden. Ein gutes Beispiel dafür gibt es seit Jahren am Mainufer in Höhe des Uni-Klinikums, am Treppenturm zur Main-Neckar-Brücke. So können wenigstens alle einspurigen Fahrräder, auch schwerere Pedelecs oder Räder mit Gepäck, ohne Aufzug-Warterei hoch und runter bewegt werden.

Bertram Giebeler



*Da kann sogar überholt werden: so breit wird bald der Radweg an der Bockenheimer Landstraße*

Bertram Giebeler

## Vorgeschmack auf künftigen Radweg

Die Baustelle für den Aufzug-Ausgang der U-Bahn Station Westend an der Bockenheimer Landstraße brachte es mit sich: der Radweg an dieser Stelle in Richtung Bockenheim wurde schon mal in der Breite ausgebaut, die er künftig auf der gesamten Bockenheimer Landstraße haben wird. Wir Radfahrer:innen können uns also auf ein zügigeres Vorwärtkommen freuen.

Bertram Giebeler



**Wetterauer Autofahrer:innen aufgepasst: es geht nicht mehr durch den Oeder Weg!**

*Hier geht's jetzt nur noch für Radfahrer:innen geradeaus weiter, Autos müssen nach links ausweichen: Diagonalsperre an der Kreuzung Oeder Weg / Holzhausenstraße*

Bertram Giebeler

Seit Jahren wälzt sich der Berufsverkehr durch den Oeder Weg, eine eigentlich attraktive Stadtteil-Einkaufsstraße im Nordend. Einkaufen oder Kaffee trinken wollen die Pendler:innen aber nicht, die aus Wetterau und Hochtaunus über A661 / Jean-Monnet-Straße / Eckenheimer Landstraße in Richtung Querstraße / Eschersheimer Landstraße / City den Stadtteil durchfahren. Für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ist der Durchgangsverkehr dort eine Belastung, er mindert massiv Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit in dieser Straße. Nun wird der Autoverkehr an der Kreuzung Oeder Weg / Holzhausenstraße abgeblockt und umgeleitet.

Die Stadt hat sich nun, im Rahmen der Umsetzung von Forderungen des Radentscheids, für eine komplette Neukonzeption des Oeder Wegs entschieden. Dazu gehört, unnötigen Durchgangsverkehr auf dieser Verbindung abzublocken und auf leistungsfähigere Hauptausfallstraßen umzuleiten. Grundsätzlich ist das ein richtiger Ansatz, davon profitieren Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und die lokale Geschäftswelt und Gastronomie – wir berichteten schon vor über einem Jahr darüber (Frankfurt aktuell 1-2021). Man darf gespannt sein, ob Ausweichverkehre sich in Grenzen halten, oder ob noch nachjustiert werden muss.

Bertram Giebeler



Mangels geeigneter Abstellanlagen: Abstellchaos vor dem Tor des Goethe-Gymnasiums an der Friedrich-Ebert-Anlage



Hier wurden 12 Fahrradbügel auf ehemals drei Autoparkplätze montiert (und von Goethe-Schüler:innen jubelnd begrüßt)

Birgit Schommer (2)

# Fahrradfurt will Schule machen

Mehr Abstellmöglichkeit für Fahrräder vor Frankfurts Innenstadtschulen

**Es ist schön, dass mir beim Fahrradfahren auf Frankfurts Straßen immer öfter der rote Teppich in Form von knallrot markierten Schutzstreifen ausgerollt wird. Doch leider entwickle ich, frühmorgens an meinem Arbeitsplatz angekommen, beim Abstellen meines Vehikels vermutlich ähnlichen Frust wie Autofahrer:innen, wenn sie allabendlich ihre Runden im Carré drehen, auf der Suche nach einem Parkplatz in der Nähe ihres Wohnortes.**

Mein Dienort ist das Goethe-Gymnasium, an der Friedrich-Ebert-Anlage zwischen Hauptbahnhof und Messe gelegen, zwar gut an S- und Straßenbahn angebunden, aber als typische Innenstadt-schule mit nur minimalen Fahrrad-abstellmöglichkeiten ausgestattet.

Viele der insgesamt 1218 Schüler:innen benutzen öffentliche Verkehrsmittel, da das „Goethe“ zwar Innenstadt- aber keine Stadtteilschule ist, daher über einen großen Einzugsbereich verfügt, und die Stadt denjenigen, die weiter als drei Kilometer vom Schulort entfernt wohnen, das Schülerticket erstattet.

Dennoch gaben bei einer Umfrage der SV (Schüler:innen-Vertretung) kurz vor Weihnachten knapp 18% der Befragten an, gelegentlich, öfter oder regelmäßig das Fahrrad zur Schule zu benutzen. Acht weitere Prozent erklärten,

dass sie darüber nachdächten, wenn es zusätzliche sichere Abstellplätze gäbe. Damit würde etwa ein Viertel der Schüler:innenschaft des „Goethe“ das Fahrrad auf dem Schulweg benutzen (über ein Viertel der Lehrkräfte und Schulbediensteten tut dies bereits, trotz kostenlosem Jobticket), wenn die Abstell-situation besser wäre.

Im Moment balgen sich Fahrradfahrer:innen noch jeden Morgen um genau 25 Fahrradbügel auf dem kleinen Parkplatz für Lehrkräfte, sodass sich am 10 Meter langen Geländer vor dem Haupteingang, das Bürgersteig von Fahrradweg trennt, so viele Räder nebeneinander quetschen, dass sie mit quergestellten Vorderrädern teilweise den Radweg blockieren.

Auf dem sogenannten Erlenhof an der Ecke Friedrich-Ebert-Anlage/Erlenstraße stünden zusätzlich 11 Fahrradabstellstangen zur Verfügung. Sie sind jedoch völlig verwaist, da Diebe nach dem Knacken der Schlösser die Räder ganz bequem über einen viel zu niedrigen Zaun hieven und unbehelligt davonradeln könnten. Vor der Nebenseite der Schule in der Beethovenstraße, in der mit etwa 500 Schüler:innen die gesamte Oberstufe einschließlich der 10. Klasse untergebracht ist, finden sich genau vier (4) Fahrradbügel.

Kein Wunder, dass am „Goethe“ die Polizei vorbeischauchen muss, denn hier ist die Spur zu den Fahr-

raddieben besonders heiß... Absurd auch die bisweilen unfreiwillig komischen Durchsagen durch die Klassenräume: Verzweifelte Radbesitzer:innen auf der Suche nach anderen, die ihr Rad versehentlich mit einem anderen zusammengeslossen haben.

Diesen unhaltbaren Zustand prangerte ich in einer E-Mail an den ADFC an und bat um Mithilfe zur Abhilfe. Bertram Giebeler nahm sich der Sache an und kam sogar vorbei, um sich unseren akuten Parknotstand anzuschauen. Er riet, zu klären, ob alle Kapazitäten auf dem Schulgelände ausgeschöpft seien. Vorher könne die Stadt öffentlichen Raum nicht umwidmen. Auf die umgehende Bestätigung dessen von Schulleiterin Dr. Utech erhielt ich die Telefonnummer von Jan Annendijck vom Radfahrbüro der Stadt Frankfurt. Und siehe da, plötzlich rannte ich offene Türen ein! Wer sich von uns Treteselbenutzer:innen mal wieder unverstanden, ignoriert und an die Bordsteinkante geschubst fühlt, dem oder der rate ich zu einem Plausch mit Herrn Annendijck! Er hat ein Ohr für uns geplagte Radler:innen und offensichtlich ein Händchen für die tatkräftige Umsetzung unserer berechtigten Anliegen. Noch während des Telefonats lud er sich eine Draufsicht von Haupt- und Nebengebäude des Goethe-Gymnasiums hoch, schräffierte ungeniert vor dem Nebengebäude in der Beethovenstraße drei

Autoparkplätze gelb, verlängerte die den Geh- und Fahrweg trennenden Geländer vor dem Schultor auf 30 Meter, schickte mir die Fotos davon, die er gleichzeitig an den Ortsbeirat 2 sandte – mit der Bitte um Bewilligung einer Umwidmung von PKW- in Radparkplätze. Nachdem diese innerhalb von wenigen Tagen erfolgt war, konnte das Straßenbauamt angewiesen werden, dort Fahrradbügel zu installieren.

Nach nur zwei Monaten, an einem sonnigen Januartag, rief ich mir, kaum vor dem Nebengebäude angekommen, verwundert die Augen. Gerade waren 12 Fahrradbügel auf drei Autoparkplätze montiert worden. Jubelnd wurden sie von der Schüler:innenschaft in Empfang genommen und sofort mit Beschlag belegt.

Wenige Tage später erhöhte das Amt für Bau und Immobilien den Zaun um den Erlenhof, sodass nun auch dieser Fahrradparkplatz sicherer geworden ist.

Jetzt warten wir auf die Verlängerung des Geländers vor dem Haupteingang, die unserem Parkmissstand wohlthuend Abhilfe schaffen könnte. Vielleicht haben wir ja noch ein Ass im Ärmel: Eine engagierte Dame beim Amt für Denkmalschutz will prüfen, ob die Fassade des „Goethe“, ein „bedeutendes Denkmal der Nachkriegsmoderne“, ja doch vielleicht ein paar ästhetische Fahrradbügel zieren könnten, um als noch bedeutenderes Denkmal der Verkehrswende Frankfurt Furore zu machen.

Denn wenn das Fahrradfahren in Frankfurt nicht Schule macht, haben wir unsere Lektion nicht gelernt.

Birgit Schommer



Auf dem ehemaligen Bordsteinradweg behinderten Poller, Ampelmasten und Senckenbergbesuchergruppen den Radverkehr. Auf dem neuen Radstreifen geht es nun flott voran.

Peter Sauer

## Sicherer nicht nur zum Senckenbergmuseum

Da gab es doch bereits einen Radweg, wurden Stimmen laut, nachdem auf der Senckenberganlage in Fahrtrichtung Messe ein separater Radstreifen auf der Fahrbahn markiert worden war. Ja, richtig, den Radweg gab es, doch hat ihn der Autor dieser Zeilen immer als Zumutung empfunden. Welliges Pflaster und – geradezu gefährlich – eng stehende Poller, Ampelmasten, Bushaltestellen und querender Fußgänger:innen-Verkehr in Höhe der Uni sowie Besuchergruppen vor dem Senckenbergmuseum schränkten die Fahrfreude auf dieser Strecke erheblich ein. Nun können sich die Dino-Freund:innen vor dem Museum ungehindert breit machen, während der Radverkehr ebenso ungehindert an ihnen vorbei rollt.

Peter Sauer



Das Zwischenziel, die Ronneburg bei Langenselbold, grüßt schon – da geht's gleich hoch! Die Radreisegruppe „Adlersuche XXL“ unterwegs am östlichen Rand des Rhein-Main-Gebiets

Karl Heinrich Muth

## ADFC-Radreise-Saison 2022 sportlich eröffnet!

Es ist schon Tradition, dass mit der Radreise „Adlersuche XXL“ als erster mehrtägiger Tour nach Ostern bzw. in der zweiten Aprilhälfte die Saison der Radreisen des ADFC Frankfurt beginnt. Die „Adlersuche XXL“ heißt so, weil ihr Teilnehmerkreis sich aus den Mitradler:innen der Mittwochabend-„Adlersuche“ rekrutiert. Die Radreise startet direkt von Frankfurt, es geht üblicherweise etwas sportiv und offroadig dabei zur Sache. Diesmal war das Übernachtungsziel ein Gasthof im hinteren Main-Kinzig-Kreis. Das gesamte Radreiseprogramm des ADFC Frankfurt, regional bis international, ist auf der Homepage einzusehen, über die man sich auch anmelden kann.

Bertram Giebeler

# STADTRADELN IN FRANKFURT AM MAIN

3.–23. Juni 2022

  
**STADTRADELN**

**Frankfurt am Main ist dabei!**

Registrieren und mitradeln!  
[stadtradeln.de](http://stadtradeln.de)





**UMWELTAMT**

**Frankfurt Green City**

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

## TERMINE

Mi. 11.05.	V	Verkehrs-AG
Do. 12.05.	N	Radlertreff im Norden, 18.00 Uhr
So. 15.05.		Fahrrad! Im Grüngürtel, ADFC-Stand am Alten Flugplatz
Mo. 16.05.	VS	Vorstandssitzung
Mi. 18.05.		Ride of Silence
Do. 19.05.		Mitgliederversammlung, Titus Forum, 19.30 Uhr
Fr. 27.05.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mi. 01.06.	G	AG Kartographie & GPS
Di. 07.06.	VS	Vorstandssitzung
Do. 09.06.	N	Radlertreff im Norden, 19.00 Uhr
Di. 14.06.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di. 14.06.	W	Radlertreff im Westen
Mi. 15.06.	V	Verkehrs-AG
Mo. 20.06.	F	Foto-AG
Fr. 24.06.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo. 27.06.	VS	Vorstandssitzung
Mo. 04.07.	F	Foto-AG
Mi. 06.07.	G	AG Kartographie & GPS
Di. 12.07.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di. 12.07.	W	Radlertreff im Westen
Do. 14.07.	N	Radlertreff im Norden, 19.00 Uhr
Mi. 20.07.	V	Verkehrs-AG

alle Angaben unter Vorbehalt!

## TREFFPUNKTE/KONTAKTE

F	19.30 Uhr	Infoladen, Fichardstr. 46, oder Videokonferenz
G	19.00 Uhr	Infoladen, Fichardstraße 46
N	18.00 / 19.00 Uhr	Alter Flugplatz an der Nidda Info: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00 Uhr	Gaststätte Ginnheimer Höhe, Diebsgrundweg Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion Frankfurt aktuell		Info: Telefon 069-46 59 06 frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
S	18.00 Uhr	Parkplatz vor der Gaststätte „Buchscheer“
V	19.30 Uhr	Infoladen, Fichardstr, 46, oder Videokonferenz
VS	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
W	19.00 Uhr	Info: klaus.konrad@adfc-frankfurt.de

## Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

Praktisches Werkstatt-Angebot für Leute, die unter fachlicher Anleitung lernen wollen, ihr Fahrrad selbst zu reparieren und zu warten, sowie für erfahrene SchrauberInnen, denen das Werkzeug fehlt. Was gemacht wird, richtet sich nach den Wünschen der Teilnehmer:innen. Die Teilnahme ist kostenlos. Termine jeweils **15.00 Uhr, (neu!) Reparatur- und Techniktreff / ehemaliges Hausmeisterbüro, Ben-Gurion-Ring 118**, (U2, U9 „Bonames Mitte“). Bitte telefonisch anmelden!

**Samstag, 14.05. Andreas Dammer, Tel. 069-67 77 92 53**

**Samstag, 11.06. Rainer Mai, Tel. 069-41 30 85 (ab 19 Uhr)**

**Samstag, 25.06. Martin Schnabel, Tel. 0176-22 06 50 72**

## WINTER-RESTE



Wir hatten ja nur sehr wenig Schnee in diesem Winter. Die Notwendigkeit, Radwege frei zu räumen, dürfte nur für kurze Zeit bestanden haben. Aber die Fahrräder selbst, auf denen kann der Schnee sich schon hartnäckig halten.

Umso besser, dass es inzwischen offenbar Maschinen gibt, die auch diesen lästigen Schnee beseitigen können. Das richtige Gerät zur richtigen Zeit am richtigen Ort (hier an der Kreuzung Seckbacher Landstraße / Rendeler Straße in Bornheim), darauf kommt es an. Ingolff Biehusen

## Codierungen

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

**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 die Juli/August-Ausgabe: 17.6.2022**



*MainVelo*  
Spezialräder

MainVelo.de

## >> Vorstand aktuell <<

Wie Ihr alle auf der bike-night 2021 erfahren habt, war dies die letzte unter der Führung von Bertram Giebeler, verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Frankfurt. Bertram hat die bike-night über 10 Jahre erfolgreich geprägt. Ab diesem Jahr werde ich das Zeppter übernehmen – wie bereits auf der letzten bike-night angekündigt. **Challenge accepted.**

Trotz der Pandemie konnten unsere bike-night-Demonstrationen 2020 und 2021 nach Prüfung unseres Hygienekonzeptes durch die zuständigen Ämter stattfinden. Ich gebe Euch heute einen kleinen Einblick in die wichtigen Vorbereitungen.

Das bike-night-Team besteht nicht nur aus ADFC-Mitgliedern, auch Aktive aus anderen Organisationen sind dabei. Das Wichtigste nach jeder bike-night ist eine Nachbetrachtung der vergangenen bike-night: Was lief gut und was können wir noch besser machen? Danach wird der nächste bike-night-Termin festgelegt (Frankfurt ist Demo-Hauptstadt – da sollte man die bike-night zeitnah anmelden! ;- ) – die bike-night 2022 haben wir im November 2021 angemeldet.

Die erste Sitzung des bike-night-Teams findet zumeist Ende Juni/



Anfang Juli statt, dabei wird der Rahmen der kommenden Veranstaltung besprochen. Hierzu zählen folgende Punkte:

- (Zwischen-und/oder Auftakt-) Kundgebung,
- Örtlichkeit für Start und Ende
- Streckenführung und -länge.

(Der Eingang für die von uns angemeldete Streckenführung wurde uns 2021 am 21.07. durch das zuständige Amt – ohne ein Veto – bestätigt.)

Die weiteren Termine finden im dreiwöchigen Rhythmus statt. Dabei werden folgende Fragen besprochen:

- Welche Themen sind derzeit verkehrspolitisch für uns aktuell?

- Wer redet auf der Kundgebung?
- Wen laden wir als Redner ein?
- Welche Sponsoren/ Bündnispartner/ Werbepartner unterstützen uns durch eine Spende bei unserer Demo?

Zudem gibt es Aufgaben, die sich jährlich wiederholen:

- Information an die anderen Gliederungen für die Organisation der Zubringer-Touren
- Werbung und Verwaltung der Ordner für die bike-night
- Soundanlage für die Auftakt- und/oder Zwischenkundgebung organisieren
- Präsente für die Ordner organisieren und vorbereiten

- Information an andere Arbeitsgruppen innerhalb unseres Vereins (Infostand, Foto-, Verkehrs-AG, etc.).

Circa eine Woche vor der Demo gibt es einen Termin mit dem Ordnungsamt, der Polizei sowie uns als Veranstalter.

(Im Jahre 2021 fand dieses Gespräch am 31.08.2021 statt. Die Inhalte zu dem Gespräch und die daraus folgende Verbotserfügung für die Nutzung der A5 findet Ihr auf unserer Website.)

Zusätzlich gibt es eine Woche vor der Demo noch ein finales Treffen, bei dem über alle offenen Punkte gesprochen wird und noch offene Aufgaben verteilt werden. Einen Tag vor der Veranstaltung wird alles vorbereitet, damit am Tag der Demo nur noch die Materialien verladen werden müssen. Und dann? Dann feiern wir die bike-night! Im neuen Jahr geht es dann weiter mit der Planung der nächsten bike-night.

Lasst Euch überraschen, wohin uns die bike-night dieses Jahr führt – es bleibt und wird spannend. Wie jedes Jahr!

Wer sich an der Organisation der bike-night beteiligen möchte ist herzlich eingeladen, sich bei mir direkt zu melden. *Denis Reith*

>> [kontakt@adfc-frankfurt.de](mailto:kontakt@adfc-frankfurt.de)

## Ungelöstes Problem

Der direkte Weg vom Bornheimer Uhrtürmchen zur Eissporthalle führt durch die Spessartstraße, die für den motorisierten Verkehr in dieser Richtung als Einbahnstraße tabu ist. Es geht vorbei an einer Tankstelle und dann gilt es, dem von rechts aus der Ringelstraße kommenden Verkehr die Vorfahrt zu geben. Zu diesem Zweck ist ein kleines Schild „Vorfahrt achten“ aufgestellt worden (Abb. links). Dumm nur, dass der Verkehr aus eben dieser Ringelstraße genau so ein Schild hingestellt bekommen hat, das allerdings größer ausgefallen ist (Abb. rechts). Genau genommen laufen hier nämlich zwei Straßen zusammen und wer aus der Ringelstraße kommt hat es nicht nur mit dem Radverkehr aus der Spessartstraße zu tun, sondern auch mit gemischtem Verkehr aus der Saalburgallee. Der soll nun wirklich Vorfahrt haben. Eine schwierige Situation. Kommt zur gleichen Zeit Verkehr aus der Spessartstraße und aus der Ringelstraße, müssen beide warten. Keiner hat Vorfahrt, aber keine Vorfahrt haben beide.

Wie das in der Praxis aussieht, stellte sich schnell heraus. Während der Bestandsaufnahme der komplizierten Situation kamen wirklich zwei Zweiradfahrer vorbei, beides Männer, einer auf einem Fahrrad, einer auf einem elektrischen Mini-Roller. Beide kamen aber nicht von links aus der Spessartstraße, sondern als Geisterfahrer von rechts aus dem Radweg der Saalburgallee. Wie gut, dass es neben den exakten Vorfahrtsregeln noch den allgemeinen Grundsatz gibt, dass man sich einigen soll, wenn die Lage unklar ist.

*Ingolf Biehuse*





Freier Blick aufs Schaufenster und ungehinderter Zugang zur Ladentür (hier mit dem Inhaber), wo vorher Autos parkten

Peter Sauer / Sven Helpensteller

## Freie Sicht aufs Wohnzimmer

„Der ADFC ist schuld“: Wie ein Ladenbesitzer den Blick auf sein Schaufenster verbesserte

Sven Helpensteller betreibt seit einigen Jahren die Wohnzimmer-Werkstatt in der Heidestraße. Die Heidestraße ist eng, beidseitig zugeparkt, so dass auch für Passant:innen nur wenig Platz bleibt zwischen Hauswänden und parkenden Autos. Wer hier einen Laden mit einem Schaufenster betreibt, wird von Vorübergehenden oder -fahrenden leicht übersehen. Zudem lassen die hohen Häuser der Sonne wenig Zeit, Licht in die Straßenschlucht zu bringen. Wer im Laden arbeitet, tut das im Dunkeln, sobald Lieferwagen oder größere SUVs die Schaufenster gegen die Sonne abschirmen. Das fand Sven un schön und erinnerte sich an einen Beitrag in *Frankfurt aktuell*, in dem das Prozedere vorgestellt wurde, mit dem man als Anwohner Fahrradabstellplätze im

Stadtteil initiieren kann (*Frankfurt aktuell 1\_2019 „Besser geht's mit Verbündeten“*). Also schrieb Sven den Ortsbeirat an, argumentierend, dass der aktuelle Zustand vor seinem Laden nicht nur un schön und hinderlich sei, sondern geradezu geschäftsschädigend. Passanten würden den Laden nur schlecht wahrnehmen, und wenn doch, sei es wegen der Enge auf dem Bürgersteig kaum möglich, vor dem Schaufenster zu verweilen. Außerdem habe er immer wieder Probleme damit, zwischen den eng stehenden Fahrzeugen vor seiner Türe eine Lücke zu finden, durch die er ein Fahrrad in seine Werkstatt bugsieren könne. Das müsse, meinte Sven, anders werden, und er fand Gehör beim zuständigen Ortsbeirat 4. Es sei doch naheliegend, vor einem Fahr-

radladen Fahrradabstellplätze zu schaffen – wenn nicht hier, wo denn dann? In seinem ausführlich begründeten Antrag auf die Installation einiger Fahrradbügel zulasten zweier Autoabstellplätze schlug Sven sogar Park-Alternativen für den Autoverkehr vor. Der Ortsbeirat stimmte dem Antrag zu und kurz darauf meldet sich Jan Annendijck vom Radfahrbüro bei Sven und kündigte an, dass der Antrag bearbeitet werde. Sven teilte dem Bauamt seine Vorstellungen mit, u.a., die Bügel so aufzustellen, dass der Zugang zu seiner Werkstatt nicht beeinträchtigt werde. Darauf trat erst einmal Ruhe ein, von den Bauleuten erhielt Sven nie eine Antwort. Wer öfter schon mit Leuten vom Bau zu tun hatte, weiß, dass Kommunikation nicht unbedingt zu deren Ausbildung gehört.

Irgendwann aber standen zwei Mitarbeiter dieser Abteilung in der Heidestraße vor der Wohnzimmer-Werkstatt, beide über die Wünsche des Inhabers bestens informiert, und besprachen mit ihm die Details. Einige Wochen später wurden dann die Abstellbügel montiert, so dass nun jeder und jede einen freien Blick auf das Schaufenster genießen kann. Und Sven nicht mehr unter der Verdunkelung durch großkalibrige Fahrzeuge leiden muss.

Rund 16 Monate lagen zwischen dem Schreiben an den Ortsbeirat und der Montage der Bügel. Etwas Geduld ist also erforderlich, um mit solch einem Antrag Erfolg zu haben. Aber das Ergebnis lässt sich sehen und wertet den Platz vor der Wohnzimmer-Werkstatt in der Heidestraße deutlich auf.

Peter Sauer

### Erinnerung: Mitgliederversammlung 2022 des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Der Vorstand lädt gemäß § 8 unserer Satzung alle Mitglieder zur Mitgliederversammlung 2022 ein. Die Versammlung findet statt am **Donnerstag, 19.05.2022, 19:30 Uhr im Saalbau Titus-Forum (Nordwest-Zentrum, Walter-Möller-Platz 2)**. Diesen Termin bitte auf jeden Fall vormerken! Wir hoffen auf rege Beteiligung und fruchtbare Diskussionen. Anträge mussten bis zum 07.04.2022 im Infoladen eingegangen sein.

**Die Mitgliederversammlung findet als Präsenzveranstaltung statt. Es gilt Maskenpflicht!**

#### 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) Antrag zur Satzungsänderung um folgende Ergänzungen:
  - § 8 Möglichkeit Mitgliederversammlungen mit digitaler Teilnahme
  - § 9 Möglichkeit Vorstandssitzungen mit digitaler Teilnahme
  - § 9 Nachfolgeregelung bei vorzeitig ausscheidendem Vorstandsmitglied
- 15) Sonstiges

Der Kreisvorstand



Wer wollte, konnte auf der Hauptwache spüren, wie es ist, sich blind durch die Stadt zu bewegen  
Dagmar Berges

## E-Roller als Stolperfalle

Der Blinden- und Sehbehindertenbund Hessen möchte mit seiner Aktion „Gelbe Karten für Stolperfallen“ auf die Gefahr von achtlos geparkten E-Rollern hinweisen.

Das kennen wir inzwischen alle nur zu gut und es ist wirklich ein Ärgernis: ein E-Roller blockiert den Fahrrad- oder Gehweg. Ohne Sinn und Verstand rücksichtslos von wem auch immer mittig abge-

stellt oder manchmal dreist auf die Seite geworfen. Wer schon einmal versucht hat, so ein Ding zu bewegen, der weiß, was das heißt. Es braucht Kraftanstrengung, um das schwere Gefährt umzusetzen.

Nun hat der Blinden- und Sehbehindertenbund das zweite Mal in Folge eine Aktion in Frankfurt (auch der ADFC war dort präsent) und anderen Städten in Hessen organisiert. Ein Ziel ist es, Nutzer:innen bewusst zu machen, dass nach dem Gebrauch die E-Roller angemessen abgestellt werden müssen, und zwar ohne Gefährdungspotenzial für andere. Denn für Menschen, die blind oder sehingeschränkt sind, ist es richtig gefährlich, wenn ein Gegenstand den direkten Weg oder den entlang von Bodenleitsystemen blockiert und deshalb ausgewichen werden muss. Häufig kommt es zu Unfällen, da nicht rechtzeitig reagiert werden kann. Nicht nur Sehbehinderte, sondern auch alle anderen Menschen mit Einschränkungen, z. B. Rollstuhlfahrer:innen oder ältere Personen mit Rollatoren sind besonders betroffen. Deshalb müssen Nutzer:innen von Rollern aufgeklärt und sensibilisiert werden. Das erhofft sich der Blinden- und Sehbehindertenverein mit der Aktion „Gelbe Karten“. Blockierende Roller werden mit gelben Karten markiert, die darauf hinweisen, dass Gehwege unbedingt freigehalten werden müssen und nicht zu Stolperfallen werden. Denn jeder möchte sicher ans Ziel kommen.



Stolperfallen – dazu gehören manchmal auch achtlos abgestellte Fahrräder  
Peter Sauer

Um die Lage von Sehbehinderten im öffentlichen Raum ein wenig zu begreifen, können Interessierte in einer Übung nachspüren, wie wichtig eine barrierefreie Umgebung für Sehbehinderte ist. Mit einer Dunkelbrille ausgerüstet und von einer Person begleitet, werden Hindernisse mit dem Langstock ertastet. Das ist sehr ungewohnt und man kann nur ahnen, wie gefährlich eine Stolperfalle für Blinde im Alltag sein kann.

Deshalb ist es wichtig, dass in Frankfurt die E-Roller zukünftig stationsgebunden abgestellt werden müssen. Die erste Abstellzone ist in der Baseler Straße am Hauptbahnhof. Weitere werden folgen. Gut so.  
Dagmar Berges

**STEVENS RIDLEY**

**Fahrrad Böttgen GmbH**

Große Spillingsgasse 8-14      Tel. 069 - 945108 - 0  
60385 Frankfurt am Main      info@fahrrad-boettgen.de

**www.Fahrrad-Boettgen.de**




**Finanzierung - Leasing - Wertgarantie**

CENTURION    tern    vsi fahrradmanufaktur®

## Leser:innen MEINUNGEN

### Frankfurt aktuell 2-2022

Zum Heft 2 habe ich ein Lob und eine Frage.

1. Das Luftbild auf der Titelseite gefällt mir sehr gut. Die Radstrecke Walter-Kolb-Straße bis Friedberger Tor ist mir nie so deutlich gewesen. Jetzt sehe ich, warum ich so schnell vorwärts komme und warum ich auf allen anderen Strecken so viel langsamer bin.
2. Von Berufs wegen bin ich mit Bürokrattendeutsch vertraut. Das Thema ist mir wichtig, es interessiert mich. Dennoch war mir die Sprache des Artikels zum Masterplan Mobilität zu abstrakt. Ich habe nach der Hälfte aufgegeben. Lässt sich das Thema nicht auch schlichter darstellen?

Heinz Fischer

### Frankfurt aktuell wird sie vermissen

Die Zeitschrift Frankfurt aktuell habe ich immer gern gelesen – den Frankfurt-Teil. Ihr habt das sehr gut gemacht, die Texte, die Fotos, das Layout, die Verteilung. Dafür möchte ich mich ausdrücklich bedanken! Ich weiß, wie viel Arbeit das ist und so eine lokale ADFC-Zeitschrift ist glaube ich sehr selten. Ich werde sie vermissen.

Annegret Brein (nach Baden-Württemberg verzogen)



Mehr als 100 E-Bike  
Modelle Probe fahren!



## Dein Gazelle E-Bike wartet auf Dich!

Wo? Im Gazelle E-Bike Testcenter in Frankfurt am Main. Hier kannst Du jedes Gazelle E-Bike auf unserem Test-Parcour Probe fahren. Komm spontan vorbei oder vereinbare einen Online-Termin.

### Gazelle E-Bike Testcenter

Cassellastraße 30-32 (Haus G)  
60386 Frankfurt am Main  
Telefon: 069 94547585  
E-Mail: etc-fm@gazelle.de



### Öffnungszeiten

Montag	Geschlossen
Dienstag	10:00 - 18:00
Mittwoch	10:00 - 18:00
Donnerstag	10:00 - 18:00
Freitag	10:00 - 18:00
Samstag	10:00 - 16:00
Sonntag	Geschlossen



# Kidical Mass 2022: Für kinder- und fahrradfreundliche Orte auf die Straße!



Das Kidical-Mass-Aktionswochenende im September 2021 war ein riesiger Erfolg: 25.000 Kinder und ihre Familien haben in über 130 Städten für ein neues Verständnis von Mobilität demonstriert. Auch in Frankfurt!



Am 15. Mai 2022 wird es zu einem weiteren riesigen Aktionswochenende wieder eine Kidical Mass in Frankfurt geben.

In Deutschland, Europa und rund um den Globus wollen wir an diesem Wochenende für fahrrad- und kinderfreundliche Orte demonstrieren. Save the date!

Die Kidical Mass hat die Vision, dass sich alle Kinder und Jugendlichen sicher und selbständig mit dem Fahrrad bewegen können. „Platz da für die nächste Generation!“ lautet das Motto. „Von kinder-

und fahrradfreundlichen Orten profitieren alle Generationen. Die Kidical Mass gibt den Kindern eine Stimme im Verkehr, zeichnet ein positives Zukunftsbild, vernetzt und mobilisiert Alt und Jung über die Grenzen der Radszene hinaus,“ sagt Anja Littig von der Kidical Mass Frankfurt.

Kidical Mass ist eine weltweite Bewegung, die sich für kindgerechte, nachhaltige Mobilität einsetzt. Bei bunten Fahrraddemos erobern Kinder mit Freund:innen, Eltern und Verwandten die Straßen. Seit

2017 gibt es sie auch in Deutschland; seit 2018 findet sie regelmäßig in Frankfurt statt.

In kinderfreundlichem Tempo radeln wir vom Willy-Brandt-Platz durch den Anlagenring zum Main und dann zurück in den Anlagenring auf einen zentralen Spielplatz.

„Gerade im Anlagenring, der durch den parkähnlichen Charakter ein idealer Ort für Kinder sein sollte, ist die Verkehrssituation vor allem für radfahrende Kinder weiterhin schwierig. Unsere Vision ist ein breiter Zweirichtungsweg als sichere Trasse rund um die Innenstadt. Die Aufenthaltsqualität kann so, gerade auch für Kinder und Familien, signifikant verbessert werden und bietet zudem eine familienfreundliche innenstadtnahe Besucherattraktion“ ergänzt Valeska Himmelreich von der Kidical Mass.

## Auch im Juli und September schwärmen wir aus!

Am Sonntag 10. Juli laden wir in Kooperation mit der Klimainitiative Riedberg zum Fahrradkorso in die Stadtteile Riedberg und Kalbach. Nicht nur in der Innenstadt nahen Stadtteilen wollen Kinder und Familien sicher und bequem mit dem Fahrrad unterwegs sein. Am 25.

September treffen wir unsere Nachbarn aus Offenbach. Auch dort findet die Kidical Mass regelmäßig statt. Wir freuen uns, dass wir uns dieses Mal treffen.

Die angemeldete Demo wird von der Polizei geschützt. Erfahrene Ordner:innen sichern Straßen und Kreuzungen. Alle Teilnehmer:innen werden eingangs dazu aufgerufen, die Hygiene- und Abstandsregeln zu beachten. Detaillierte Informationen finden sich auf [www.kidical-mass-ffm.de](http://www.kidical-mass-ffm.de).

» **Sonntag, 15. Mai** | Start 15.30 Uhr, voraussichtlich Willy-Brandt-Platz, Ziel: Spielplatz Drachenburg im Anlagenring (zwischen Petersstraße und Friedberger Landstraße)

» **Sonntag 10. Juli** | Start 15.30 Uhr – Kidical Mass schwärmt aus (Riedberg) – In Kooperation mit der Klimainitiative Riedberg

» **Sonntag 25. September** | Start 15.30 Uhr – Bundesweite Kidical Mass – Kidical Mass Frankfurt trifft Kidical Mass Offenbach

Bitte jeweils kurz vorher auf unserer Website den aktuellen Startpunkt prüfen. *Susanne Kern*

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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

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

## Kriftel geht voran

Am 23. März trafen sich der ADFC mit Mitarbeitern des Krifteler Rathauses zur Besprechung der Radverkehrs-Themen. Dabei dankt der ADFC der Gemeinde zunächst für die Asphaltierung von drei kurzen Wegabschnitten, davon waren zwei Maßnahmen des Kreis-Radverkehrskonzepts (KR2+KR3). In diesem Zuge soll auch die Radverkehrs-Beschilderung angepasst werden. Bei der Realisierung der Maßnahme KR1 skizziert die Gemeinde ihre Probleme. Hier fordert Hessen Mobil die Aufteilung der Gesamtmaßnahme in Einzelabschnitte, weil diese eine eigene Verkehrsbedeutung hätten. Diese Aufteilung würde die Gesamtmaßnahme signifikant verzögern, denn jeder einzelne Abschnitt muss als Vorplanung Hessen Mobil vorgelegt, genehmigt, vollständig geplant und nochmals vorgelegt werden. Erst wenn die finale Genehmigung vorliegt, darf der Auftrag vergeben werden, sonst gibt es hier keine Fördergelder, auf die die Gemeinde angewiesen ist. Solch eine Argumentation lehnt Hessen Mobil seltsamerweise an der L 3011 ab (siehe auch Seite 16 „Stillstand an der L 3011“).

An einigen Stellen wurden Sperrungen für Rad Fahren durch das Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ aufgehoben, doch auch an dem Abschnitt KR2 wurde ein neues Verbot ausgesprochen. Die Behebung dieses Fehlers wurde von der Gemeinde zugesagt. Im Bereich von Hochfeld, zwischen Richard-Wagner-Ring und Elisabethenstraße und zwischen Frankfurter Straße und Elisabethenstraße sind viele Einfahrten weiterhin für Radler:innen gesperrt, hier verweigert die Gemeinde die Öffnung für die Einfahrt mit einem Rad. Aus diesem Grund fehlt auch die Radverkehrs-Wegweisung seit vielen Jahren auf dem Hochfeld.

Auf mittlere Sicht beabsichtigt Kriftel auch, den vielfältig genutzten Weg entlang des Schwarzbachs mit einer alltagstauglichen Wegoberfläche zu versehen. Der ADFC begrüßt ausdrücklich, dass dieser langjährige Wunsch vieler Radler:innen realisiert wird. Wir erhoffen in dem Zuge, dass der Weg möglichst auch verbreitert und damit der Nutzungsfrequenz Rechnung getragen wird.

Holger Küst

## Hofheim: Brücken in die Zukunft?

In Hofheim wurde im Bürger-Informationssystem der Stadt Hofheim eine Machbarkeitsstudie zu einer Brücke nur für Radfahrende und zu Fuß Gehende zwischen Hofheim-Süd/Marxheim und der Hofheimer Kernstadt und insbesondere als Schulweg für Kinder und Jugendliche zur Schule vorgestellt. Schon lange fordert der ADFC diese Maßnahme als eines der wichtigsten Projekte zur Förderung des Radverkehrs im gesamten Main-Taunus-Kreis. Sie hat auf Betreiben des ADFC Eingang gefunden in den Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 und später in das Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises als Maßnahme HF5. Die publizierte Machbarkeitsstudie zeigt die Realisierungsmöglichkeit auf, der kurz davor publizierte Nahmobilitätscheck für Hofheim und Marxheim teilt die Bewertung des ADFC und sieht in dieser Brücke eine Brücke in die Zukunft, bei der in der Verkehrsplanung auch der nicht-Autoverkehr angemessene Angebote vorfindet. Besonders erfreulich ist in diesem Zusammenhang, dass die Rathausspitze dem Projekt positiv gegenüber zu stehen scheint. Wir sind gespannt, wann die ersten Kinder über diese Brücke zur Schule gelangen!

Ansonsten hat der ADFC den mit geringem Mitteleinsatz realisierten Nahmobilitätscheck geprüft und einige Defizite festgestellt. Insgesamt begrüßt der ADFC die Resultate des Nahmobilitätschecks, die eine deutliche Stärkung des Verkehrs ohne eigenes Auto vorsieht und damit auch die Trennwirkungen der Hauptverkehrsstraßen reduzieren. Dem Check fehlen

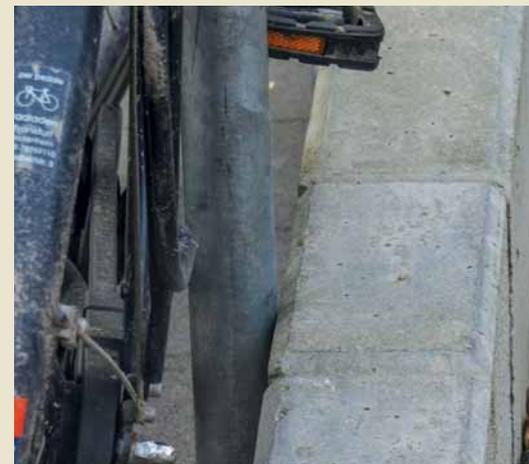


jedoch wesentliche Querverbindungen, z.B. aus dem Hofheimer Zentrum in das direkt benachbarte Kriftel entlang des Schwarzbachs. Auch die Anbindung von Hofheim-Nord an den Bahnhof wurde nicht hinreichend berücksichtigt. Stattdessen wurden Angebote für Radfahrende auf der stark befahrenen Hattersheimer Straße in und aus Richtung Kriftel vorgesehen. Ebenso ist die Verbindung von dort in die Innenstadt und insbesondere zur Hattersheimer Straße mehr als problematisch.

Holger Küst



Drei Fahrrad-Parker hintereinander



Zwischen dem Bügel und der Betonmauer ist kein Platz für ein Schloss

Holger Küst (2)

## Edeka und Fahrrad-Parker

Im Frankfurt aktuell 1/2022 berichtete der ADFC über deutlich verschlechterte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Eppsteiner Edeka-Markt. Als Reaktion auf die Presseartikel hat der Edeka-Markt eingelenkt und drei Bügel wieder aufgestellt. So richtig zufrieden können wir damit jedoch nicht sein, denn nur einer der drei Bügel ist zum Anschließen von Hinterrad und Rahmen nutzbar. Bei den anderen beiden ist eine Betonmauer direkt so dicht hinter den Bügeln, dass kein sicheres Bügelschloss hier auf Anschließ-Höhe um den Bügel passt. Eine rechte Packtasche lässt sich auch nicht mit Einkäufen füllen – das kann nicht im Sinne des Marktes sein. Außerdem reduzieren hier abgestellte Räder die Breite des Zuwegs für Fußgänger zum Einkaufsmarkt.

Holger Küst



Hofheim bewegt sich:  
Fahrrad-Demo am  
30. April auf der  
Landesstraße 3011

Holger Küst

## Stillstand an der L 3011

Die Landesstraße zwischen Hofheim und Lorsbach ist ein Sorgenkind des ADFC

Seit mehr als drei Jahrzehnten besteht hier die Forderung nach einem Radweg. Die Verbindung ist im vorrangigen Landesnetz Radverkehr ebenso enthalten wie als Maßnahme HF1 des Kreis-Radverkehrskonzepts. Man könnte der Meinung sein, dass Hessen Mobil nach der Fehlplanung des Radwegs – die Planung wurde aufgrund von Planungsfehlern von der Landesregierung 2020 kassiert – sich jetzt richtig ins Zeug legen und die Maßnahme schnell realisieren würde. Darauf deutete auch hin, dass der

Radweg gemeinsam mit der Kurvenbegradigung an der Kläranlage in Lorsbach und der Sanierung der Stützwand zum Mühlgraben zur Krebsmühle realisiert werden sollte. Doch 2021 wurde diese Kombination fallen gelassen und es werden nur die beiden anderen Maßnahmen realisiert. Für den Radweg wird noch nicht einmal eine Jahreszahl genannt, in der Fortschreibung der „Sanierungsoffensive“ 2020–2025 findet sich das Projekt ebenfalls nicht. Auch einer Realisierung eines ersten Radwegteils im

Bereich der Baumaßnahme hat Hessen Mobil eine Absage erteilt. Dies hätte im Bereich der schlecht einsehbaren Kurve eine Alternative für Radler:innen geboten, doch diesen Wert sieht Hessen Mobil nicht und fordert die Realisierung des gesamten Radwegs am Stück. Wenn man diese Begründung mit der Forderung an Kriftel (siehe Artikel zu Kriftel) vergleicht, lässt sich die Argumentation nur schwer nachvollziehen.

Stattdessen droht weiterhin im Zuge der Realisierung der beiden anderen Maßnahmen eine einjährige Vollsperrung der auch für den Alltags-Radverkehr wichtigen Verbindung. Die Verhandlungen zwischen der Hofheimer Stadtverwaltung und einem betroffenen Pferdehof gestalten sich anscheinend schwierig.

Nachdem die drei Forderungen des ADFC:

1. Auf alle Fälle darf die Geschwindigkeitsbegrenzung nach Ausbau der Landesstraße nicht auf 50 km/h erhöht werden.
2. Während der Baustelle muss eine Passage für den Radverkehr ermöglicht werden.
3. Die Umsetzung des die Landesstraße begleitenden Radwegs zwischen Hofheim und Lorsbach muss von Hessen Mobil mit einer konkreten Zeitschiene versehen werden.

von Herrn Heiko Durth, Präsident von Hessen Mobil, abschlägig beantwortet wurden, hatte der ADFC zusammen mit der lokalen Initiative „Hofheim bewegt sich“ zu einer Demonstration aufgerufen. Daran nahmen am 30. April trotz Regens rund 75 Radler:innen teil und fuhren unter Polizeibegleitung von Hofheim nach Lorsbach und wieder zurück. Um die breite Unterstützung für diesen Radweg zu unterstreichen, nahmen parteiübergreifend die Ortsbeiräte von Hofheim-Kernstadt und Lorsbach sowie andere lokale Mandatsträger teil. Auch Landrat Michael Cyriax kam zur Unterstützung. *Holger Küst*

## Radlertreff in Offenbach ab sofort unter neuer Adresse

Da das Restaurant HesseWirtschaft, wo wir uns seit Jahren treffen, nun seinen Sitz verlegt und Ende April den Standort in der Senefelderstraße schließt, mussten wir leider ab Mai 2022 einen neuen Treffpunkt für den monatlichen Radlertreff suchen.

Wir haben die regelmäßigen Besucher des Radlertreffs befragt und so einen klaren Favoriten gefunden:

**Das ESSZIMMER am Offenbacher Tennisclub (OTC),  
Helene-Mayer-Straße 10, 63069 Offenbach am Main**

Erster Termin dort: 10. Mai 2022 um 19.30 Uhr. Danach jeden zweiten Dienstag im Monat (außer Dezember), wie bisher.

Im Esszimmer gibt es eine interessante, teilweise wechselnde Speisenauswahl zu angemessenen Preisen, gute Getränke, eine schöne



Terrasse und obendrein noch einen sehr freundlichen Service. Wer möchte, kann unter dem Link schon mal schnuppern, was uns dort erwartet: [www.esszimmer-offenbach.de](http://www.esszimmer-offenbach.de)

*Detlev Dieckhöfer*



## Bad Vilbel

# Mehr **Sicherheit** für den Radverkehr, **Schwachstellen** identifizieren!

Mitte März des Jahres haben wir zugunsten der Weiterentwicklung der Bedingungen für den Radverkehr in Bad Vilbel ein neues Werkzeug zur Verfügung gestellt. Damit werden Gefährdungsstellen und verbesserungswürdige Wegeführungen auf einer interaktiven Karte dokumentiert. **VilRadMonitor** – so nennt sich unsere Datenbasis. Die zugehörige digitale Karte ist über den Link [tinyurl.com/2vsxa6fv](https://tinyurl.com/2vsxa6fv) allgemein erreichbar.

Grundlage ist ein elektronisches Planungswerkzeug für den Radverkehr, das der ADFC-Bundesverband für seine Arbeit nutzt und zur Erfassung, Dokumentierung und Nachverfolgung von Gefährdungsstellen entwickelt hat. Jede und jeder Interessierte kann über die Karte die Radverkehrssituation erfassen und darüber hinaus Vorschläge zur Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur einbringen. In Bad Vilbel und vielen anderen Städten haben Radfahrerinnen und Radfahrer, darunter viele ADFC-Mitglieder, dieses Planungsinstrument bereits mit Daten bestückt.

Wer das Angebot nutzen möchte, ruft mittels des oben angegebene-

nen Links unsere regionale, skalierbare Wegekarte auf. Rund 70 Gefährdungsstellen sind darin ausgewiesen. Klickt man auf die Symbole, die die Stellen kennzeichnen, so öffnen sich Textfelder mit Hinweisen auf die Art der Gefährdung.

Die Radelnden kennen die Problempunkte auf ihren Strecken am allerbesten, und deshalb: Jede und jeder, der/die eine Schwachstelle oder einen Gefahrenpunkt entdeckt, kann und sollte diese an uns melden. Wir übertragen die Stelle in die Karte – sofern sie dort nicht bereits markiert ist. Meldungen nehmen wir gerne entgegen: [VilRadMonitor@adfc-bad-vilbel.de](mailto:VilRadMonitor@adfc-bad-vilbel.de). Jede Meldung sollte genaue Anga-

ben über den Ort bzw. die Lage der betreffenden Stelle sowie eine kurze Beschreibung der Gefährdung enthalten. Eine Angabe zur Kontaktierung hilft bei etwaigen Rückfragen. Natürlich freuen wir uns auch über Ideen und Vorschläge für Verbesserungen.

Wir haben uns bei der Entwicklung des VilRadMonitors an bestehenden, häufig befahrenen Radrouten in Bad Vilbel orientiert. Der VilRadMonitor verkörpert allerdings keine Wunschliste im Hinblick auf das ideale Radverkehrswegenetz; stattdessen dient er der Nachverfolgung der vielen kleineren und größeren Schwachstellen, die uns Radfahrende behindern oder gar

gefährden. Eine eigens eingerichtete Arbeitsgruppe überprüft jeden Hinweis und stuft ihn nach einem fixen Kriterienkatalog ein.

Wir arbeiten darauf hin, dass der VilRadMonitor auch von den Verantwortlichen in unserer Stadt genutzt wird. Wir verstehen ihn als Ergänzung der bestehenden Radverkehrspläne der Stadt. Sein Vorzug besteht darin, dass er die Nutzerinnen und Nutzer der Radwege einbezieht. Ideal wäre es, könnten wir die Schwachstellen Punkt für Punkt aus der Karte wieder entfernen, weil die Stadt wirksame Maßnahmen ergreift – so lange, bis sie allesamt verschwunden sind.

Walter Baumann



Ausschnitt aus der digitalen Karte des VilRadMonitor

## Professionelle Beratung in folgenden Rechtsgebieten:

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

### W | S | H | P Rechtsanwälte und Notare

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

Friedrich-Ebert-Anlage 56  
60325 Frankfurt am Main  
Telefon +49 (0) 69 75699-0  
Telefax +49 (0) 69 75699-105

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

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

## Theos Kolumne

# Männerspielzeug!?

In den meisten Innenstädten wurden die Straßen in einer Zeit gebaut, in der es noch keine Autos gab. Die Menschen gingen zu Fuß. Wenn sie fuhren, geschah dies mit Fuhrwerken oder Kutschen. Die Zugkraft der Pferde und Ochsen begrenzte die Abmessungen der Fuhrwerke. Große und breite Straßen gab es nur zu Repräsentationszwecken des Hochadels, kleiner Fürsten und auch fürs Militär.

Karl Benz meldete 1886 seinen Motorwagen zum Patent an. Als Initialzündung für die Automobilindustrie gilt die Pariser Weltausstellung im Jahr 1889. Frankreich hatte zu dieser Zeit die besten Straßen. Von da an nahm die Verbreitung des Autos seinen Verlauf. Zunächst ging das noch gut. Jedes Auto wurde einzeln angefertigt. Dabei orientierte man sich in Größe und Aussehen an Kutschen. Und nur wenige konnten sich ein Auto leisten. Mit der Einführung der Fließbandproduktion 1913 begann Henry Ford, Fahrzeuge wesentlich preisgünstiger herzustellen. Die

Verbreitung des Automobils beschleunigte sich, und Männer hatten fortan ihr Spielzeug.

Der Zweite Weltkrieg bremste diese Entwicklung. Viele Städte fielen in Schutt und Asche. Danach waren Menschen auch wieder unterwegs – zu Fuß oder mit dem Fahrrad, wer es sich leisten konnte, mit der Bahn. Motorräder erlebten einen kurzen Boom und vereinzelt sah man auch wieder Autos.

Man begann mit dem Wiederaufbau. Der Städtebau war (und ist) eine Männerdomäne. Das kam ihnen insofern zupass, sie brauchten für ihr Spielzeug nämlich eines: Platz. Da Vieles sowieso kaputt war, orientierte Mann sich im Straßenbau vorwiegend am Auto. Auch glaubte Mann im Zeichen des Wirtschaftswunders an die autogerechte Stadt. Das ging auch zulasten des Fuß- und des Radverkehrs, denn meistens waren es nicht die Männer, die volle Einkaufstaschen nach Hause trugen oder Kinderwagen quer durch die Stadt schoben.

Und heute? Zu viele und zu große Autos. In den Städten herrschen Stau, Lärm und Gestank. Haben wir uns damit in eine Sackgasse manövriert? Da fahren wir doch wenigstens am Wochenende mit dem Auto ins Grüne – und stehen schon wieder mit Gleichgesinnten im Stau. Am Ziel angekommen, sehen wir uns dann an, wie gerade der letzte freie Parkplatz belegt wird.

Würden Frauen andere Maßstäbe beim Städte- und Straßenbau setzen? Würden sie kleinere und praktischere Autos bauen, nicht diese PS-strotzenden Boliden? Würden sie stärker auf den öffentlichen Nahverkehr und aufs Fahrrad setzen? Oder haben sie gerade das Männerspielzeug für sich entdeckt? Warum denn werden so viele Kinder von Frauen mit SUV zur Kita oder zur Schule gebracht? Es sind nach wie vor meist die Frauen, die das tun. Sind das alles Jägerinnen, Bergbäuerinnen? Oder sind sie Angehörige des Militärs? Wer sonst braucht solche Autos? *Theo Sorg*

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

BRONZE-GEWINNER

UMWELTORIENTIERTES  
UNTERNEHMEN DES JAHRES



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



# ZARBOCK

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



Umweltorientiertes  
Unternehmen des Jahres



Am Eingang wird penibel kontrolliert

(ps)



Hier erhältlich: Die neue Wetterau-Radkarte



Auch Spanien umwirbt Radtouristen



Intensive Gespräche sind wieder möglich

(ps)



Da sollte man auch mal hinfahren



Dagmar Berges (4)

## Endlich wieder RadReiseMesse

Nach der Corona-Pause findet die Veranstaltung zum 24. Mal statt

**Viele Besucher haben sie schmerzlich vermisst, die RadReiseMesse des ADFC Frankfurt im Saalbau Bornheim. „Endlich wieder ...!“ entfähr es einem Mann, der die strenge Kontrolle zum Impfstatus klaglos über sich ergehen lässt. Die allermeisten Besucher sind inzwischen darin geübt, die 3G-Regeln (die in Hessen zum Zeitpunkt der Veranstaltung noch gelten) zu ertragen und beherrschen den Umgang mit QR-Code, Impfpass, Smartphone und Personalausweis souverän. Aber auch der ADFC hatte sich auf die Situation eingestellt und ausreichend ehrenamtliches Personal aktiviert, das die Einlasskontrollen zügig abwickelt.**

Endlich wieder ...!“ fand auch ein Aussteller aus dem Breisgau, der die Region rund um Freiburg, bis hinauf in den Schwarzwald, bewirbt. Die RadReiseMesse sei für ihn ideal, nirgendwo sonst komme ein solch interessiertes Publikum zusammen. Auf größeren Touristikmessen strömten viele achtlos am Stand vorbei, hier jedoch erreiche er auch bei geringeren Besucherzahlen genau seine Zielgruppe. Der Breisgau biete schöne Radrouten, sei gar nicht weit von Frankfurt entfernt und auch mit der Bahn leicht zu erreichen, ergänzt er. Ob es dann im Schwarzwald nicht doch ziemlich steil bergan ginge, fragt der Besucher. „Dann nehmen Sie halt ein E-Bike“, geht der Südbadener weiteren Einwänden aus dem Weg.

Radreisen in Europa oder in Kanada, Tourismus-Regionen wie Kraichgau, Romantische Straße oder Saar, eine Weinkönigin aus Kitzingen am Main, Reiseverlage, eine Fahrradschmiede und ein Radlabor („Mehr Freude. Mehr erreichen.“) werben um Besucher. Selbst nahegelegene Destinationen wie Vogelsberg, Taunus oder die Wetterau präsentieren sich aufwändig im Saalbau Bornheim. Aber auch das Elsass ist vertreten, und selbst Spanien umwirbt Radfahrende.

Der ADFC ist mit einem großen Infostand dabei, dazu ein Extratisch, an dem das Frankfurter Radtourenprogramm beworben wird, und

ein Verkehrsquiz, bei dem knifflige Radverkehrsfragen beantwortet werden müssen. Direkt daneben wird für die Verkehrswende Hessen geworben (über die wir in *Frankfurt aktuell* bereits mehrfach berichtet haben). Auf dem Freigelände vor dem Saalbau hat sich das Codierteam eingerichtet. 49 Räder werden codiert, ein durchaus achtbares Ergebnis in Zeiten der Pandemie. Unter der litten leider auch die Besucherzahlen, die unter den Werten der Vor-Corona-Messen lagen. Das wurde schon bei der Einlasskontrolle deutlich: Viele Interessierte wollten vorab wissen, wie voll die Halle sei, um gegebenenfalls auf einen Besuch zu verzichten. Trotzdem waren dann auch die Lichtbildvorträge, wohl auch wegen der weitläufig aufgestellten Stuhlreihen, recht gut besucht. Da helfen dann leider auch Maskenpflicht und Impfkontrollen nur bedingt weiter – wer ängstlich ist, geht größeren Menschenansammlungen weiterhin lieber aus dem Weg.

Die komplette Organisation der Veranstaltung lag wieder in den (ehrenamtlichen) Händen von Sigrid Hubert, die seit vielen Jahren den Kontakt zu Ausstellern hält und sich mit ihrem Team für einen reibungslosen Ablauf der Messe engagiert.

Gut 30 Helfer sind bei der RadReiseMesse aktiv. Viele von ihnen sind langjährige Mitglieder des ADFC, einige aber sind erst seit Kurzem im Verein engagiert und nun zum ersten Mal dabei. Damit zeigen wir wieder einmal, was wir in rein ehrenamtlichem Engagement auf die Beine stellen können. Und dass wir neue Aktive gewinnen und es auch für diese „Neuen“ Möglichkeiten gibt, sich zu engagieren. Und sei es nur, um dem Reinigungsteam der Saalbau Paroli zu bieten. Das Team hatte am Vorabend der Messe alle Standmarkierungen, die bereits auf das Parkett der Halle geklebt waren, fein säuberlich wieder entfernt. Da blieb den engagierten Ehrenamtlichen am Sonntagmorgen nur, sich zähneknirschend und in aller Eile noch einmal mit Hallenplan und Klebestreifen über das Saalbau-Parkett herzumachen.

Peter Sauer

# Autofreie Sonntage 2022 (alle Angaben ohne Gewähr)

Wann?	Was?	Wo?	Kontakt
15.05. 10–18 Uhr	<b>SaarPedal</b>	Merzig – Kons, 40 km	<a href="http://www.merzig.de/veranstaltung/saar-pedal-2022/">www.merzig.de/veranstaltung/saar-pedal-2022/</a>
15.05. 10–17 Uhr	<b>WIEDer ins TAL</b>	Neuwied – Seiffen, 50 km	<a href="http://wieder-ins-tal.de/">wieder-ins-tal.de/</a>
15.05. 10–18 Uhr	<b>RheinRadeln</b>	Worms – Oppenheim, 25 km	<a href="http://www.rheinradeln.de/">www.rheinradeln.de/</a>
06.06. 9–17 Uhr	<b>radTOURpur</b>	Weismain – Kleinziegenfeld, 35 km	<a href="http://www.stadt-weismain.de/weismain-entdecken/radtourpur-von-autos-keine-spur/">www.stadt-weismain.de/weismain-entdecken/radtourpur-von-autos-keine-spur/</a>
12.06. 10–18 Uhr	<b>Tour de Ahrtal</b>	Blankenheim – Altenahr, 50 km	<a href="http://www.blankenheim.de/de/freizeit/events/tour-de-ahrtal">www.blankenheim.de/de/freizeit/events/tour-de-ahrtal</a>
19.06. 10–19 Uhr	<b>Jedem Sayn Tal</b>	Bendorf-Sayn – Selters, 25 km	<a href="http://www.jedem-sayn-tal.de/">www.jedem-sayn-tal.de/</a>
03.07. 9–18 Uhr	<b>Siegtal pur</b>	Siegburg – Siegen, 100 km	<a href="http://naturregion-sieg.de/radfahren/siegtal-pur">naturregion-sieg.de/radfahren/siegtal-pur</a>
10.07. 10–18 Uhr	<b>Autofreies Gelbachtal</b>	Montabaur – Weinähr, 25 km	<a href="http://www.gelbachtaltag.de/">www.gelbachtaltag.de/</a>
07.08. 10–18 Uhr	<b>Autofreies Taubertal</b>	Rothenburg o.d.T. – Bad Mergentheim, 45 km	<a href="http://www.liebliches-taubertal.de/Events/Autofreier-Sonntag.html">www.liebliches-taubertal.de/Events/Autofreier-Sonntag.html</a>
geplant für Sep.	<b>Kinzigtal Total</b>	Sinntal-Sterbfritz – Hanau, 80	<a href="http://www.spessart-tourismus.de/kinzigtal-total">www.spessart-tourismus.de/kinzigtal-total</a>
18.09. 10–18 Uhr	<b>Autofreier (Erlebnis-) Sonntag Ebsdorfer Grund</b>	Hassenhofen – Roßdorf, 26 km	<a href="http://www.ebsdorfergrund.de/autofreier-sonntag/">www.ebsdorfergrund.de/autofreier-sonntag/</a>

Kurzfristig können sich hier Veränderungen ergeben. Bitte informieren Sie sich kurz vor dem Termin beim Organisator, ob die Veranstaltung stattfindet. Weitere Informationen unter [www.adfc-frankfurt.de/autofrei](http://www.adfc-frankfurt.de/autofrei)

**reisewelt**  
TEISER & HÜTER GMBH

*Bleiben Sie aktiv - traumhafte Routen  
mit Ihren Experten für Radreisen!*

- ✓ **Komfortabler Zustieg in Frankfurt**
- ✓ **Sicherer Radtransport im hochmodernen reiseWelt-Fahrradanhängers**
- ✓ **Reparaturservice und Ersatzräder bei den Radreisen**
- ✓ **Erstklassige Radfahrer**



**JETZT  
KATALOG  
ANFORDERN!**

**Beratung & Buchen: 06655 9609-0**

reisewelt Teiser & Hüter GmbH | Fuldaer Str. 2 | 36119 NeuhoF

[www.reisewelt-neuhof.de](http://www.reisewelt-neuhof.de)

# Zwischen Wupper, Wald und Eisen

## Panorama-Bahnradwege: Kleine Runde durch das Bergische Land

Höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands: Müngstener Brücke bei Solingen

Peter Sauer (alle)

**E-Mails mit dem Absender „DB Reisebegleitung“ lassen nichts Gutes ahnen. So ist es dann auch am Sonntagmorgen vor Ostern. Der IC nach Siegen wird mit 10-minütiger Verspätung angekündigt. Kurz darauf werden daraus 25 Minuten. Wenig später dann heißt es: Ihre Fahrt von Frankfurt(Main)Hbf nach Siegen Hbf heute um 09:51 Uhr fällt aus. Zu diesem Zeitpunkt stehen wir bereits ziemlich durchgefroren auf Gleis 16 des Frankfurter Hauptbahnhofs, auf dem aber zum Glück der Folgezug, der RE99 nach Siegen, pünktlich einfährt. Zwar ohne den zweiten Zugteil, der normalerweise dazu gehört, aber das soll uns zu diesem Zeitpunkt nicht belasten – „unser“ Zugteil nach Siegen ist da, wir werden unser Ziel erreichen, wenn auch mit einstündiger Verspätung (wie schon häufig in letzter Zeit). Die vorgesehene Rad-Etappe ist davon glücklicherweise kaum betroffen, wir Skeptiker planen immer vorausschauend mit der Deutschen Bahn!**

In Siegen, direkt hinter dem Bahnhof, beginnt der ausgeschilderte Radweg mit dem in Nordrhein-Westfalen praktizierten Knotenpunkt-System. Knotenpunkt Nummer 44 ist unser nächstes Ziel, wir machen uns auf den Weg. Zwischen den gewaltigen Betonsäulen, die die über uns liegende Bundesstraße tragen, kommen wir nach Kreuzthal. Rechts und links große Industrieanlagen, Eisen, Stahl (Deutsche Edelstahl, Thyssen) prägen die Landschaft in den Tälern. Auch an einem ruhigen Sonntag ist nicht zu übersehen, dass hier hart gearbeitet wird, Metallbetrieb reiht sich an Metallbetrieb, dazwischen die Höfe der Speditionen mit ihren ordentlich aufgereihten Lkw-Flotten, über oder unter uns die mehrspurige B54, irgendwo dazwischen eine Bahnlinie, daneben Gütergleise. Wer in Frankfurt vergessen haben sollte, wie Industrie

aussieht, fahre mit dem RE99 hinauf ins Siegerland, hochinteressantes Anschauungsmaterial findet sich direkt am Wegesrand. Die Radroute ist beschildert, doch auch hier verwirren immer wieder verdrehte Schildermasten oder ausgeblichene und dadurch unkenntliche Richtungspfeile, so dass eine gute Landkarte (oder ein verlässliches Navigationssystem) unerlässlich ist.

Mit einer langgezogenen Steigung verlassen wir das Tal auf einer schmalen, verkehrarmen Straße, unterqueren oben auf der Höhe nochmals die B54, die es irgendwie ebenfalls hier hinauf geschafft hat, und befinden uns unvermittelt in einer ländlichen Umgebung, mit kleinen Dörfern und landwirtschaftlichen Betrieben. Der Duft von Kuhdung zieht in die Nase. Das Sträßchen windet sich bergab zwischen Feldern und durch Dörfer dahin, ein Bach mäandert durch nasse Wiesen, die Sonne scheint – Sonntagsidylle im Sauerland, das wir nach Un-

terqueren der B54 erreicht haben. Doch die Neubaugebiete am Rande der Dörfer, in denen Häuschen an Häuschen steht, zeugen auch hier von der unmittelbaren Nähe der Industriearbeitsplätze. Das ändert sich bis Olpe kaum, wo in der Nähe der Autobahn 45, der Sauerlandlinie, Gewerbegebiete an den Talhängen hochwachsen und der Radweg sich immer wieder um monströse Betonstützpfiler von Hochbrücken windet. Olpe selbst lohnt jedoch einen Abstecher, und sei es nur, um am alten Marktplatz eine Tasse Kaffee zu trinken und auf dem Weg dorthin einige hübsche Ecken zu entdecken.

Drolshagen, einige Kilometer westlich von Olpe, erreichen wir auf einem Bahntrassenweg nahezu steigungsfrei. Ein netter Ort, in dem einige Straßenzüge herausgeputzt sind, die Häuser mit den für die Region typischen grauen Schieferplatten verkleidet, hin und wieder sind einzelne Fachwerkelemente zu sehen. Hier im Sauerland gibt es sie noch, die Dorfjugend, die mit knatternden Mopeds die Hauptstraße beschallt, immer zwischen Kirche, Dönerladen, Gasthof und der Bushaltestelle am Marktplatz unterwegs. Hat so nicht auch der Sauerländer Friedrich Merz, aktuell Chef der CDU, angefangen, der in seiner Jugend ebenfalls als Mopedrocker aufgefallen sein will? Und aus dem ist ja dann auch noch etwas geworden, könnte man den Jungs auf ihren Mopeds zurufen, doch da ist bereits Ruhe eingekehrt im beschaulichen Drolshagen.

Im Gasthof „Zur alten Quelle“ landen die besten Bratkartoffeln seit langem auf unseren Tellern, die Portionen sind nicht zu bewältigen. „Sie hatten doch zwei wahrscheinlich sehr hungrige Personen angemeldet“, lässt uns die Bedienung wissen, „da wollten wir die Portion nicht zu knapp halten“. Lobenswert, durchaus,



In Siegen ist der Radweg wettergeschützt

aber leider trotzdem nicht zu schaffen. Die Bratkartoffeln, übrigens, gibt es nur am Wochenende. Werktags hat die Küche geschlossen, nach Corona ist eine Wiedereröffnung fraglich. Es gibt kein Personal, stöhnt die Wirtin, freut sich aber sichtlich über unsere Lobeshymne. Selbstgemacht seien die Bratkartoffeln, aus richtigen Pellkartoffeln, nicht aus der Tiefkühltheke.

Nach einer überraschend ruhigen Nacht, ganz ohne Mopedlärm, wachen wir an einem frostigen Montagmorgen auf, Raureif liegt über den Dächern der Häuser, im Sauerland ist noch Winter. Wir sind froh darüber, dass der Bahnradweg, den wir nach einem ausgiebigen Frühstück nun weiterhin befahren, leicht ansteigt, nicht gerade schweißtreibend, aber doch die Betriebstemperatur erhöhend. Hinter dem Wegeringhauser Tunnel (bis vor wenigen Tagen noch als Fledermaus-Winterquartier geschlossen) dann senkt sich das Asphaltband und wir rollen gemächlich durch die Sonne – und wechseln dabei vom Sauerland ins Bergische Land. Bei „Pernze Industrie“ verlassen wir die Bahntrasse, folgen dem Symbol „Bergischer Panoramaradweg“ und quälen uns auf einer Landstraße bergauf. Das ist dann bereits schweißtreibend, wenigstens bis zum Abzweig zur Aggertalsperre, deren Stausee einer von vielen ist in der niederschlagsreichen Region. Jenseits der Staumauer lockt ein Lokal zu einem ersten Kaffee. Das in der Staumauer-Bruchsteinarchitektur der 1920er Jahre errichtete Bauwerk bietet thailändische Küche, aber erst nach 17 Uhr und Kaffee gar nicht. Also weiter entlang des Stausees, bis zu dem arg steilen Anstieg nach Unnenberg. Hier wird es nun wirklich schweißtreibend, wir schieben mühsam und freuen uns über die Sitz-

### Fernsicht über Sauerland und Bergisches Land

bank, die ein freundlicher Anwohner am Ortseingang aufgestellt hat. Oben dann, auf der Weiterfahrt nach Dannenberg, schweift der Blick weit über das Land – und offenbart enorme Waldschäden. Wo die Straße vor einigen Jahren noch durch einen Wald verlief, verläuft sie nun auf einer offenen Hochfläche mit Resten von Baumstümpfen. Riesige Hangflächen sind kahl oder von umgestürzten Bäumen geprägt. Wir kennen das von den Brachflächen im Taunus, sind aber doch erschüttert über den Umfang der Waldschäden hier im nun Bergischen Land. Zwanzig Jahre, mindestens, prognostizieren Fachleute, bis hier wieder etwas Ähnliches wie Wald zu erkennen sein wird. Bis dahin gilt: Fernsicht über das südliche Sauerland und das Bergische Land genießen.

In Marienheide finden wir einen türkischen Gemüseladen und den Anfang der Bahntrasse, auf der der „BEPA“, wie der Bergische Panoramaradweg in der Landkarte kenntlich gemacht ist, weiter verläuft. Das Flüsschen neben uns heißt Wipper und wird später, so viel sei hier schon verraten, zur deutlich bekannteren Wup-

per. Doch vorher kommen wir nach Wipperfürth, den Älteren unter euch sicherlich durch die Bekleidungsfirma „Müller-Wipperfürth“ geläufig, die in früheren Jahren mit vielen Filialen im Land präsent war. Der Ort ist das, was wir unter einem hübschen Städtchen verstehen (nicht nur wegen des Cafés am alten Marktplatz). Eine lebendige Einkaufsstraße, schiefergraue Häuser, verkehrsberuhigte Innenstadt und einladende Markierungen auf dem Radweg – hier hat jemand mitgedacht. Wipperfürth war, für uns überraschend, in früheren Jahren Mitglied der Hanse, so dass es auf Postkarten mit dem Zusatz „Hansestadt“ wirbt. Am Ortsende auf dem Areal des ehemaligen Bahnhofs dann ein alter Schienenbus, mit dem an das Durchgangslager erinnert wird, in dem viele Flüchtlinge am Ende des Zweiten Weltkriegs betreut wurden.

In Hückeswagen, nur wenige Kilometer weiter, radeln wir von Kreisverkehr zu Kreisverkehr, um am letzten dieser Kreisel auf eine Fahrrad-Reparaturstation zu stoßen, gespendet von der örtlichen CDU. Ist's Wahlwerbung (in NRW steht die Landtagswahl bevor) oder einfach nur eine gute Tat? Prompt kommt „Mona“, die Landesvorsitzende der Grünen in NRW, uns auf ihrem Wahlplakat mit einem Rennrad entgegen. Ob auch die paar Kilometer bis nach Hückeswagen, um sich von der CDU helfen zu lassen? Das werden wir erst nach der Wahl erfahren.

Apropos Kreisverkehr: es könnte einem schwindlig werden ob all der Kreisverkehre im Bergischen Land. In Olpe, in Wipperfürth, in Hückeswagen, aber auch hier in Wermelskirchen wird fleißig im Kreis gefahren. Das ist manchmal etwas verwirrend, vor allem, wenn Einheimische den Ortsfremden die Wegeführung erläutern wollen („... vor bis zum Kreisel, dort rechts, dann kommt wieder ein Kreisel, an dem fahren Sie geradeaus, dann am nächsten Kreisverkehr gleich rechts abbiegen, ...“ usw.), sorgt aber für eine deutliche Beruhigung des Verkehrs und spart Wartezeit an roten Ampeln.

Wermelskirchen ein schönes Städtchen zu nennen, wäre vermessen, doch wer ursprünglich aus Hanau oder Kassel stammt, ist da nicht empfindlich. So kann man auch hier neben der Sparkassenarchitektur der 70er Jahre und der darauffolgenden Bürgerhaus-Phase ein paar alte, im bergischen Stil erhaltene Bauten entdecken. Schön ist die verkehrsberuhigte Einkaufsstraße, allerdings mit viel Leerstand in der Ladenzeile. Schön ist auch der historische Gasthof „Zur Eich“ am westlichen Kreisverkehr der Einkaufsmeile. Doch auch hier, wie so oft, gibt es zwar Übernachtungsbetrieb, aber keine Küche. Die gut erhaltenen Gasträume werden nur noch zum Frühstück genutzt, der Gastgarten ist schon lange geschlossen. Schade, doch hungern muss niemand. Im Ort gibt es eine Vielzahl von landestypischen Restaurants, vom Döner bis Pizza oder von griechisch bis indisch ist alles da. Gut, dass wir Bratkartoffeln bereits am Vorabend auf dem Teller hatten. Die hätten wir hier sicherlich nicht gefunden. >>



Von Nummer zu Nummer: Knotenpunktsystem



Bremsbereit machen: Hinweis vor Wipperfürth



Sollte die Grüne Landesvorsitzende bis nach ...



... Hückeswagen rasen: Hier hilft ihr die CDU



Schloss Burg oberhalb der Wupper



Typisch: grauer Schiefer, grüne Läden



Kurze Steilrampen unterbrechen die Idylle



Bandwebstuhl in Wuppertaler Museum

» Am Morgen des nächsten Tages tun wir uns ein wenig schwer, in Wermelskirchen den Wiedereinstieg in den „BEPA“ zu finden. Mit Hilfe von Passanten orientieren wir uns hin zur Autobahnauffahrt und entdecken dann doch noch die Wegweisung zur Radstrecke nach Schloss Burg. Hier geht es unvermittelt wieder ländlich zu, nicht ganz steigungsfrei, aber dafür entschädigen weite Blicke über das Land. Auf einer Anhöhe, neben einer etwas heruntergekommenen Tennisanlage, findet sich ein Schild mit der Aufschrift „Schloss Burg“. Zu sehen ist von einem Schloss allerdings nichts, so dass wir etwas enttäuscht bergab in das Dorf rollen. Dort folgt die Überraschung – Schloss Burg gibt es wirklich, es liegt direkt am Ortsausgang vor uns, wir müssen heftig bremsen, um auf der steilen Straße nicht vorbeizufahren. Wie sich herausstellt, ist das Schloss ein berühmtes Ausflugsziel oberhalb der Wupper, das in NRW offensichtlich den meisten bekannt ist, uns aber bisher nicht. Die gewaltige Anlage ist leider eingerüstet und wird saniert, was bei den Nachbarn am Caféhaustisch für Verärgerung sorgt. Wenn man das gewusst hätte, hätte man sich die Reise erspart, lamentieren sie nicht ganz zu Unrecht, so sei das ja nur der halbe Spaß. Richtig, aber besichtigen kann man das Schloss, das eher eine Burg ist (vielleicht deshalb der Name „Schloss Burg“?), trotzdem. Auch die Seilbahn, die den Höhenunterschied zwischen Wupper und Schloss überwindet, ist in Betrieb, selbst ein Fahrrad kann man auf diese Weise in die Höhe befördern. Uns, die wir von Oben gekommen sind, hilft das nicht, und bergab ins Wuppertal rollen wir schneller auf der Straße.

Entlang der Wupper führt eine schmale Straße durch den Wald (hier im tiefen Taleinschnitt stehen die Bäume noch) bis fast unter die Müngstener Brücke. Nur fast, denn um die Eisenkonstruktion hoch über dem Tal genauer betrachten zu können, müssen wir die Wupper überqueren, hier mangels Brücke mit einer „Schwebefähre“ genannten Vorrichtung. Dabei ist fleißiges Mit-Kurbeln nötig, um die auf zwei dicken Tauen ruhende Fährplattform in Bewegung zu setzen und dadurch das andere Ufer des Flusses zu erreichen. Es gelingt, die Arm-Arbeit beim Kurbeln ist eine willkommene Abwechslung zur Bein-Arbeit beim Radfahren. Erholen kann man sich dann unter der höchsten Eisenbahnbrücke Deutschlands auf Ruhebänken, von denen man eine grandiose Aussicht auf die Hochbrücke hat.

Und dann kommt Solingen. Nach einer langgezogenen Steigung auf einem Waldweg erreichen wir leise fluchend die Bahnlinie, die über die Müngstener Brücke führt, 110 m über unseren Ruhebänken. Auf der Höhe ist Solingen bereits zu sehen, oder wenigstens das, was wir für Solingen halten. Die Radroute verläuft durch kleine Straßen in Vororten, auf und ab, quert eine alte Genossenschaftssiedlung und landet unvermittelt wieder auf einer ehemaligen Bahntrasse, der Korkenziehertrasse. Nun fährt man nicht mehr durch, sondern über Solingen hin-

weg, kreuzt Straßen, rollt durch Tunnel, alles autofrei und sehr bequem. Um am Ende, am Abzweig nach Wuppertal, festzustellen, dass man immer noch keine rechte Vorstellung von Solingen gewonnen hat. Das müssen wir bei anderer Gelegenheit nachholen.

In Wuppertal haben wir das gleich getan. Auch hier fahren wir auf einem sehr schönen Bahnradweg durch die Stadt, auf der „Nordbahntrasse“, die über zwanzig Kilometer quer durch Wuppertal führt, auf halber Höhe der steilen Hänge, an denen die Stadt hochgewachsen ist. Wir verlassen die Trasse jedoch am ehemaligen Mirker Bahnhof, der jetzt zu einer „Utopiastadt“, einem alternativen Kulturzentrum, entwickelt wird, und rollen hinunter in die Mitte von Elberfeld, zum Hotel in Sichtweite der Schwebebahn. Dort endet unsere Tour vorerst, die Räder werden am Treppengeländer des Hotels abgeschlossen und wir erwerben am nächsten Kiosk eine Zweitageskarte für den Öffentlichen Nahverkehr. Um sich auf die Spuren von Industriegeschichte, Friedrich Engels oder der legendären Schwebebahn zu begeben, ist das Fahrrad in der Stadt mit ihren steilen Straßenzügen nur bedingt geeignet.

### Auf den Spuren von Engels, Textilindustrie und Schwebebahn

Wuppertal ist geprägt von der typisch westdeutschen Nachkriegsarchitektur. Interessantes zu entdecken gibt es aber durchaus, ob Museen zur Geschichte der Textilindustrie (schön ist das kleine Bandwebermuseum, in dem man in einer Führung die Entwicklung der Bandwebe-Technik gezeigt bekommt), Skulpturenpark in einem Waldstück über der Stadt, das historische Luisenviertel mit seinen alten Häusern und vielen Kneipen oder der ehemalige Gaskessel in Oberbarmen am östlichen Ende der Schwebebahntrasse, von dessen Dach (hier heißt es „Skywalk“) man einen weiten Blick über die Stadt hat und in dessen Inneren uns „Fantastische Shows auf Europas größter 360°-Leinwand“ erwarten. Aber das ist eine eigene Geschichte, mehr Wuppertal würde hier den Platz sprengen.

Auf der bereits erwähnten Nordbahntrasse, die wir bürgerschaftlichem Engagement verschiedener Wuppertaler Initiativen verdanken (siehe dazu unbedingt [nordbahntrasse.de](http://nordbahntrasse.de)), verlassen wir die Stadt und folgen nun der „Balkantrasse“, die ebenfalls überwiegend auf ehemaligen Bahnstrecken verläuft. Balkantrasse heißt sie, weil hier früher ein Personenzug verkehrte, der im Volksmund Balkanexpress genannt wurde. Und warum das? Weil, recherchiert der Hotelier in Burscheid, unserem nächsten Tagesziel, die Bahn kurvenreich durch damals dünn besiedeltes Gebiet fuhr – so stellte sich die städtische Bevölkerung in Leverkusen oder Wuppertal (beides Städte, die es damals noch gar nicht gab und die erst durch Zusammenschlüsse im Jahr 1930 zu ihren Namen kamen) wohl den Balkan vor.



Radweg über Wuppertal: Nordbahn-Viadukt



Typisch bergisch: Eisen, Stahl, Radtouristen



Historischer Marktplatz in Remscheid-Lennep

Noch ist die Radtrasse nicht durchgehend auf Bahnwegen zu befahren, so dass hinter Wuppertal ein schmaler Weg durch ein idyllisches Tal führt, vor dem uns ein überholender Pedelecfahrer warnt. Es sei sehr schön dort, meint der Mann, aber es erinnere auch ein wenig an die Alpen, schließt er seine Ankündigung und schaut skeptisch auf unsere nicht motorisierten Räder. Als schön stellt sich die Strecke dann wirklich heraus, ein Bach plätschert durch den Wald und zwischen Wiesen daher, der Weg windet sich bergan, doch an alpinen Dimensionen gemessen ist die Gegend hier um Remscheid eher als hügelig zu bezeichnen und von uns durchaus zu bewältigen. Der Idylle folgt, wie so oft, eine Autobahnanunterquerung und ein Stahlbaubetrieb mit einem sehenswerten Schrottlager, danach ein verlassenes Bahnhofsgebäude und ein Vorort, der laut Beschilderung zu Remscheid gehört. In Lennep, auch das gehört zu Remscheid, lohnt ein Abstecher in den historischen Ortskern, dessen Gastronomiebetriebe offensichtlich auf größere Touristengruppen eingerichtet sind. Davon ist jedoch am kühlen Karfreitag nichts zu sehen,

so dass wir uns ganz der hier nun historischen Idylle hingeben können.

Am Bahnhof von Lennep beginnt dann wieder ein Bahnradweg, auf dem die Balkantrasse mit leichtem Gefälle noch einmal nach Wermelskirchen führt und von dort weiter nach Burscheid. Die Landschaft wird flacher, der Rhein ist bereits zu erahnen. Von Burscheid fahren wir am nächsten Morgen auf der Bahntrasse nach Leverkusen. Hier endet der Bahnweg, ab hier ist es etwas mühsam, die Orientierung zu behalten, die Beschilderung weist erhebliche Mängel auf. Doch wir schaffen es mit Hilfe von Einheimischen, die Rheinfähre bei Hitdorf zu finden, queren den Fluss und fahren auf dem Uferweg bis hinein nach Köln. Die letzten Kilometer wieder durch großflächige Industrieanlagen wie zu Anfang im Siegerland, hier jedoch heißen sie Ford-Werke und strahlen am Ostersonntag eine tiefe Ruhe aus. Das ist anders vor dem Kölner Hauptbahnhof, wo uns die Menschenmassen zwischen Dom und Bahnhof daran erinnern, dass das Bergische Land nun hinter uns liegt und wir uns besser wieder auf großstädtischen Verkehr einstellen sollten.

Peter Sauer

## Bergische Panorama-Radwege

Die Panorama-Radwege im Bergischen Land (dessen Name nicht von Bergen – die es dort allerdings auch gibt –, sondern vom früheren Herzogtum Berg kommt) sind über Köln oder Siegen relativ leicht per Bahn mit Fahrradmitnahme zu erreichen. Die ADFC-Regionalkarte „Bergisches Land“ (BVA BikeMedia) hilft bei der Orientierung. Wer nicht gar zu weit von der Radroute entfernt übernachten will, sollte sich rechtzeitig kümmern. Die Region liegt im Einzugsbereich der großen Städte an Rhein und Ruhr, Hotels oder Gasthöfe sind zu Messezeiten schnell ausgebucht.

Unter „einfach-bergisch-radeln.de“ gibt es reichlich brauchbare Informationen. Routenskizzen und Höhenprofile sind hier gut zusammengestellt (und können telefonisch auch in gedruckter Version bestellt werden). Wer bei der Planung nur kurze Etappen vorsieht, hat Zeit für all die Dinge, die es im „Bergischen“ zu entdecken und zu besichtigen gibt.

## 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](mailto:frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de)

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

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

**Anzeigen:** [werbung@adfc-frankfurt.de](mailto:werbung@adfc-frankfurt.de)

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

**Vertrieb:** Elke Bauer [e.bauer@web.de](mailto:e.bauer@web.de),

Sabine Schewitz [sabine.schewitz@t-online.de](mailto:sabine.schewitz@t-online.de)

**Satz und Layout:** Peter Sauer

**Druck:** Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, **Auflage:** 5.000

**Redaktionsschluss** für die Juli/August-Ausgabe: 17. Juni 2022

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

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

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

**Zweirad Ganzert GmbH**  
Mainzer Landstraße 234,  
Galluswarte (Anzeige Seite 14)  
[www.zweirad-ganzert.de](http://www.zweirad-ganzert.de)

**Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH**  
Otto-Fleck-Schneise 10a  
[www.gfr-cycling.de](http://www.gfr-cycling.de)

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

**Radsporthaus Kriegelstein**  
Hofheimer Straße 5  
(Frankfurt-Zeilsheim)  
(Anzeige Seite 28)  
[www.radsporthaus-kriegelstein.de](http://www.radsporthaus-kriegelstein.de)

**Main Velo**  
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 9)  
[www.mainvelo.de](http://www.mainvelo.de)

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

**Per Pedale**  
Adalbertstraße 5  
(Anzeige Seite 17)  
[www.perpedale.de](http://www.perpedale.de)

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

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

**Fahrradhaus Wagner**  
Wooogstraße 21  
(Anzeige Seite 17)  
[www.fahrradwagner.de](http://www.fahrradwagner.de)

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



## System relevant?

Zu Beginn der Corona-Pandemie wurden hierzu einzelne Berufsgruppen als „systemrelevant“ eingestuft. Wir hatten diese Kategorie um einige Berufe ergänzt, etwa die Biegelsetzer (Ausgabe 3\_2020), die Rotfärber (4\_2020) oder die Fräser (5\_2020). Inzwischen befindet sich die Pandemie auf dem Rückzug, das Wort „systemrelevant“ ist kaum noch zu hören, gearbeitet wird aber weiterhin an für uns (radverkehrs-)systemrelevanten Stellen. Deshalb neh-

men wir nun nachträglich die „Trennelementemontierer“ in unseren Kanon der systemrelevanten Berufe auf.

Die Trennelementemontierer kommen erst, nachdem Fräser sowie Rotfärber das Feld verlassen haben. Sie legen sich die Einzelteile der Trennelemente auf den Flächen zurecht, die ihnen die Rotfärber gelassen haben. Mit kräftigem Tritt fixieren sie die Teilelemente auf dem dafür vorgesehenen Straßenbereich und mar-

kieren die Stellen, an denen diese im Asphalt befestigt werden sollen. Anschließend wird Bohrloch für Bohrloch gesetzt und danach Trennelementeteil für Trennelementeteil durch lange Schrauben auf der Straße verankert, wobei zwischen den einzelnen Teile jeweils ein Verbindungsstück mit einem Reflektor eingesetzt wird. So dass Autofahrende die Wegweisung für Radfahrende auch in der Dunkelheit erkennen. Alles klar? *Peter Sauer*

## Das Geheimnis des alten Schlosses

Es war eine Begegnung an einem der öffentlichen Bücherschränke, bei der es nicht um Gedrucktes ging.

Mein Gegenüber hatte an meinem Fahrrad einige Besonderheiten entdeckt, die für mich längst alltäglich geworden sind. Es wäre ja auch ein Wunder, wenn ich mein Fahrrad nicht im Laufe der Jahre an meine Bedürfnisse angepasst hätte. Ein sehr nützliches Detail allerdings hatte ich bisher weder verstanden noch überhaupt bemerkt. Das solide Schloss, das an einer um die Sattelstütze geschlungenen dicken Kette baumelt, hat auf der Rückseite eine kleine kreisrunde Öffnung. Dadurch kann man, so erfuhr ich, einen abgebrochenen Schlüssel von der Rückseite her mit einem Dorn austreiben. Dieses nützliche Detail, das bekam ich auch noch erläutert, sei aber nicht bei allen so gebauten Schlö-

ssern anzutreffen. Schließlich sei es ja dazu da, in bestimmten Fällen die Lebensdauer eines Schlosses zu verlängern, anders ausgedrückt also den Kauf eines neuen Schlosses zu verzögern.

Mit diesem Wissen sah ich mir ein zweites Schloss an, das ich an einem anderen Fahrrad verwende. Es ist von gleicher Bauart, etwas moderner, deutlich größer und schwerer – und es hat kein Loch auf der Rückseite. Erst später machte ich mir klar, dass hier der Schlüssel auch ganz anders aussieht, so dass man ihn kaum jemals wird abbrechen können.

Es war reiner Zufall, dass ich einige Tage später beim Eisenwarenhändler um die Ecke eine ganze Reihe solcher Fahrradschlösser am Verkaufsregal hängen sah. Ich drehte sie alle um – und alle hatten diese kleine charakteristische Öffnung auf der Rückseite. Dies ist

also wohl nach wie vor Standard. Der Ladeninhaber teilte gleich mein Interesse an rundlichen Fahrradschlössern, obwohl auch er nie davon gehört hatte, wozu dieses Detail gut ist. Er riss gleich die Verpackung des Produkts eines anderen Herstellers auf. Auch da war das Loch an genau der richtigen Stelle vorhanden.

Wie dem auch sei, wer sein Schloss pfleglich behandelt, wird nicht so bald ein neues brauchen. Ich kenne da einen Fahrradhändler, der nicht nur die in Auftrag gegebenen Reparaturen durchführt, sondern gleich auch noch das Fahrradschloss mit einem Tropfen Spezialöl versieht, damit es länger hält. Es gibt also noch mehr Menschen, die mitdenken und etwas dafür tun, dass empfindliche Feinmechanik möglichst lange klaglos ihren Dienst versehen kann.

*Ingolf Biehuse*



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

# SCHRAUBE & RAD

## MEISTERWERKSTATT

### ÖFFNUNGSZEITEN & INFOS

Mo. – Fr., 10 – 19 Uhr  
Sa., 10 – 15 Uhr  
069 905 00 420  
@schraube\_und\_rad

Eckenheimer Landstraße 16  
60318 Frankfurt am Main

[www.schraube-rad.de](http://www.schraube-rad.de)

## Radreisen in DEUTSCHLAND und ganz Europa

Rückenwind   
Erlebnisreisen mit dem Rad

**Ihr Radurlaub  
in guten Händen**

Rückenwind Reisen GmbH  
Am Patentbusch 14  
26125 Oldenburg  
Tel. 0049 (0) 441 485 97 0  
Fax 0049 (0) 441 485 97 22  
[info@rueckenwind.de](mailto:info@rueckenwind.de)

[www.rueckenwind.de](http://www.rueckenwind.de)



**Z E G**

ELEKTRO - & FAHRRÄDER  
MEISTERBETRIEB SEIT 1925  
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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

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

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



[www.radsporthaus-kriegelstein.de](http://www.radsporthaus-kriegelstein.de)

  
**200€**  
**geschenkt\***

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

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

Nur bei Vorlage dieser Anzeige und nur bis zum 31.12.2022 gültig.

**RADSPORTHAUS  
KRIEGELSTEIN  
GmbH**