

FRANKFURT *aktuell*

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

Die Sommerblockade

Baustellen, Partys und Events: warum

müssen sie immer die Radwege versperren?



Radentscheid:

Erste Hürde weit übersprungen!

35.000 Unterschriften für Bürgerentscheid



Geschafft und zufrieden: Zum Zeitpunkt ihrer Überreichung ans Wahlamt füllen die 35.717 Unterschriften für den Radentscheid Frankfurt insgesamt ein Dutzend Aktenordner. Ein Tag zum Durchatmen für Radentscheid-Aktivist Falko Görres und seine Mitstreiter. Aber das Rad dreht sich weiter. Mehr auf Seite 10.

Editorial

Wer auf seinem Computer neue Software installieren möchte, muss schauen, dass die Hardware, also der Prozessor im PC, dafür ausreichend leistungsfähig ist. Bei Automobilen wird dieses Verhältnis gern auf den Kopf gestellt: Da hat die Software schon mal den Zweck, das Versagen der Hardware, etwa mangelnde Abgasreinigung im Dieselmotor, zu verschleiern. Die technisch mögliche Nachrüstung der Hardware ist ein so großes Tabu, dass die Autoindustrie lieber tatenlos zusieht, wie eine Stadt nach der anderen Diesel-Fahrverbote verhängt.

Aber auch bei Fahrrädern, nicht zuletzt denen zum Ausleihen, spielt die Qualität der Hardware eine wichtige Rolle. Nachdem vergangenen Herbst in Frankfurt drei neue Leihrad-Systeme förmlich aufpoppten, testete auch die Lokalpresse die Funktionalität dieser Räder. Das Schlusslicht in den Vergleichen bil-

dete regelmäßig das inzwischen insolvente Unternehmen Obike. Jan-Keno Janssen, Redakteur der Computerzeitschrift c't, bezeichnete das gelb-silberne Gefährt aus Singapur gar als „das Leihfahrrad aus der Hölle“. Das Rad fühle sich so an, „als würde man ständig bergauf fahren.“ So zieht er das Fazit: „Die Teile sind so schwergängig, dass schnödes Gehen weniger Energie und Zeit kostet.“

Bemerkenswert ist, dass den Nachteil schlechter Automotor-Hardware vor allem die Umwelt, den der Fahrrad-Hardware dagegen der Nutzer selbst zu spüren bekommt. Wenn die mangelnde Akzeptanz der Kunden aufgrund mieser Hardware-Qualität zum Niedergang von Obike geführt hat, funktionieren hier offenbar die Marktkräfte, um die sich die Autoindustrie erfolgreich herumschummelt.

Nun, da das Pleite gegangene Unternehmen sich offenbar nicht

kümmert, steht die Stadt Frankfurt vor dem Problem, wie sie die schwergängige Hardware legal und ohne eigene Kosten aus dem öffentlichen Raum bekommt. Das ist zugegeben knifflig. Relativ leicht ist es dagegen, die falsch abgestellte automobilen Hardware aus dem öffentlichen Raum zu entfernen, wo sie wesentlich gefährlichere Hindernisse schafft als ein paar hundert Obikes. Ein gutes Beispiel ist in diesem Heft auf Seite 7 zu lesen. Darüber würden wir gern häufiger berichten.

Doch zurück zur Fahrrad-Hardware: Wenn sie gut funktioniert und ausgereift ist, wie die Beiträge über den legendären „Long John“ (Seite 24) oder das klassische Bäckerrad (Seite 26) in diesem Heft zeigen, transportiert sie nicht nur die Person auf dem Sattel, sondern außerdem eine ganze Menge schwerer und sperriger Hardware.

Torsten für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e. V. und Infoladen:

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

Öffnungszeiten Infoladen:

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

Vorstand

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

Schatzmeister: Helmut Lingat

Kontoverbindung

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

IBAN

DE69 5019 0000 0077 1119 48

BIC (SWIFT-CODE)

FFVBDEFF

Arbeitsgruppen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Senioren-Beauftragte:

Margret Wiener
margret.wiener@live.de

Stadtteilgruppen:

Nord: Sigrid Hubert

Nordwest: Stephan Nickel

West: Klaus Konrad

Kontakte

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

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

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

Stephan Nickel

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

Ralf Paul

☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

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

Denis Reith

denis.reith@adfc-frankfurt.de

Peter Sauer

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

Egon Schewitz

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

Gisela Schill

☎ 069/670 11 14

Klaus Schmidt-Montfort

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

Alexander Schulz

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

Anne Wehr

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

Dieter Werner

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

Eckehard Wolf

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



Junghofstraße: Künftige Mega-Doppel-Baustelle „Junghof-Carree“ und „Four“ an der Junghofstraße: erst mal alle Fußgänger und Radfahrer wegsperren. Die Umleitung für Radfahrer durch die Neue Rothofstraße endet an der Neuen Mainzer Straße. Wer zur Junghofstraße zurück muss, kann nur illegal auf dem Bürgersteig weiterfahren



Radweg Ende: Was nun? Getrennter Geh- und Radweg oder „Radweg Ende“? Warum überhaupt Radweg Ende? Etwa wegen der Baustelle 100 Meter weiter hinten?

Sommer-Trendsport bei Bauherren und

Jeder baut – wenn’s ihm nützt, auch im öffentlichen Raum

Jetzt im Sommer könnte man doch so schön durch das lichtdurchflutete Frankfurt radeln! Aber nein, Pressluftschlämmer von links, Ballermann-Mucke von rechts, rot-weiße Sperrbake von vorn: es ist wieder die Hochzeit von Baustellen und Open-Air-Events. Allein das ASE (Straßenbauamt) hat 40 Baustellen in eigener Regie in diesem Sommer – gleichzeitig! Dann gibt es noch die Stadtentwässerung, die NRM (Netzdienste Rhein-Main) im Auftrag der Mainova, die Tele-

kom, die Deutsche Bahn, VGF und RMV, alle greifen mit Baustellen in den Straßenraum ein. Und dann noch hunderte privater Bauherren, deren Baustellen auffallend häufig Bürgersteige und Radwege einkassieren. Frankfurt ist halt dynamisch, Fußgänger und Radfahrer sind da anscheinend Störfaktoren. Siehe dazu beispielhaft die folgenden Abbildungen oben:

- > Junghofstraße
- > Radweg Ende
- > Bauzaun

Jeder macht Party – wer nicht mitfeiert, kommt nicht durch

Dass die Eventveranstalter den Sommer nutzen, versteht sich von selbst. Insbesondere kurz vor und kurz nach den Schulferien ist überall Party, dass die Schwarte kracht. Das freut uns auch, wir ADFCler sind schließlich keine Kinder von Traurigkeit. Leider bringt es aber das Leben so mit sich, dass man nicht immer mitfeiern kann.

Manchmal ist auch was anderes zu tun. Und dann ist es schon ärgerlich, wenn man an Opernplatz und Hauptwache wegen diverser Wein- und Wurstfestivals mit dem Rad nicht mehr durchkommt, oder wenn wegen eines Kinderfests gleich das südliche Mainufer für Radfahrer gesperrt ist.

Wir wollen weder Frankfurts Baudynamik hemmen noch irgendjemandem die Partylaune vermiesen. Wir erwarten aber von der Stadt – ASE, Bauaufsicht, Straßen-



Adickesallee: Schwieriges Problem Radverkehrsführung an der Baustelle Adickesallee: Die kleinen Klebehütchen sind für Frankfurter Autofahrer nicht robust genug.

Torsten Willner



Radfahrer absteigen: Wer dieses Schild aufhängt – hier übrigens auch noch in falscher Richtung – ist zu dumm oder zu faul oder beides, eine legale und sichere Radverkehrs-Umleitung an seiner Baustelle einzurichten!

Foto-AG ADFC Frankfurt



Bauzaun: Eine private Baustelle an der Eschersheimer Landstraße. Muss das Baufeld wirklich den Bürgersteig mit einschließen? Oft wird anderswo auch noch der Radweg zugestellt. Die Frage nach der Notwendigkeit stellt sich bei vielen Baustellen!



Opernplatzfest: Da möchte jeder gern auf einen Schoppen dabei sein. Geht aber nicht immer. Man muss auch manchmal einfach nur durchkommen können, oder wenigstens drum herum.

Bertram Giebeler (4)

Partyveranstaltern: Stopp den Radler!

verkehrsbehörde, Servicecenter Veranstaltungen, Ordnungsamt – den öffentlichen Verkehrsraum erst einmal zu schützen und dem Wunsch nach Aufhebung von Fuß- und Radwegen seitens Bauherren und Veranstaltern nicht gleich zuzustimmen. Erst wenn zweifelsfrei erwiesen ist, dass die Baustelle oder die Party wirklich nicht anders funktionieren kann – Mehrkosten oder Ständeinnahme-Einbußen sind kein ausreichendes Argument – sollte die Aufhebung von Geh- und Radwegen genehmigungsfähig sein.

Siehe dazu Abbildung oben:
> Opernplatzfest

Beispiel Baustelle Adickesallee: Trial and Error im Zeitraffertempo

An der Nordseite der Adickesallee baut die NRM eine Fernwärmeleitung. Der Seitenraum ist dort sehr großzügig, wird aber für die Verlegung der Leitung dennoch in voller Breite in Anspruch genommen, sodass Fußweg und Radweg entfallen. Frage 1 wäre hier: muss das wirklich sein? Kann man auf einem so breiten Baufeld Fuß- und Radverkehr nicht irgendwie unterbringen? Nein, das ist dem Ingeniör

wohl doch zu schwören. Das Straßenverkehrsamt musste das Problem auf der Straße lösen.

Als erstes wurde in gelb ein Schutzstreifen auf die existierende Fahrspur markiert. Das funktionierte überhaupt nicht, was auch niemanden überraschen kann. Dann wurde der Schutzstreifen mit rotweißen Baken gesichert und der rechte Kfz-Fahrstreifen aufgehoben. Eine mutige Maßnahme, der Shitstorm der Autofahrer kam prompt. Vor den Schulferien hatte dies tatsächlich einen größeren Rückstau produziert. Dann wurde der Straßenraum mit gelber Markierung komplett neu aufgeteilt, auch in der Gegenrichtung (Respekt für die Sorgfalt und Mühe!), es wurden vier engere Fahrstreifen, ein Begegnungs-Trennstreifen in der Mitte und ein Radstreifen markiert. Der Radstreifen wurde mit Baken gesichert.

Diese Baken standen aber in dicken schwarzen Kunststofffüßen innerhalb des Radstreifens, dessen Breite sich dadurch auf nur noch 1 Meter verringerte, streckenweise sogar weniger. Prompt stürzte ein Fahrrad-Anhänger-Gespann, es gab wieder Proteste, diesmal der Radfahrer, auch vom ADFC. Noch am gleichen Tag (!) besann man sich dann auf eine Lösung, die

bis heute (Redaktionsschluss) Bestand hat: kleine Klebehütchen sollen jetzt den Radstreifen sichern, der dadurch wieder in ganzer Breite befahrbar ist. Leider waren nach einer Woche die Hälfte der Klebehütchen weggefahren worden. Eigentlich müssten sie täglich (!) kontrolliert und erneuert werden!

Vier Varianten in kürzester Zeit! Wir beobachten das Resultat und hoffen, dass es irgendwie funktioniert. Ohne wenigstens symbolischen Schutz durch die Hütchen

ist der Radstreifen dort, bei dem starken Schwerlastverkehr, nur etwas für Hartgesottene. Eine Umfahrung hinter dem Gelände der School of Finance ist zwar physisch möglich, aber sehr umwegig.

Ab Ende 2018 soll der vorherige Rad- und Fußweg wieder hergestellt und nutzbar sein. Die Stadt sollte den Bauträger drängen, ihn so schnell wie irgend möglich wieder herzustellen.

Siehe dazu Abbildung:
> Adickesallee



Fahrgasse: Die Radverkehrs-umleitung in der City rund um die Straßenerneuerungs-Baustelle an der Fahrgasse / Reineckstraße ist beispielhaft

Peter Sauer



Friedrich-Ebert-Anlage: die Umleitung um die Baustelle an der Friedrich-Ebert-Anlage / Schumannstraße (mittlerweile fertig gebaut) zeigt, wie man es richtig macht.

Peter Sauer (2)



Adam-Riese-Straße: Ein gutes Beispiel ist auch die „Deblockierung“ der privaten und sonst gesperrten Straße der Commerzbank an der Adam-Riese-Straße im Gallus.

➤ Noch zwei „No-Go's“ aus Radfahrersicht

Zwei Ärgernisse seien hier noch angesprochen: die Unsitte muss ein Ende haben, die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung aufzuheben, sobald irgendwer dort eine Baustelle eröffnet. Wenn es

eng wird, muss im Baustellenbereich eben Tempo 10 gelten – also Schrittgeschwindigkeit. Wenn's ganz eng wird, muss halt mal vorübergehend auf ein paar Autoparkplätze verzichtet werden. Und noch eins: das Schild „Radfahrer absteigen“ sollte auf Frankfurter Gemarkung tabu sein! Siehe dazu Abbildung: > Radfahrer absteigen

Es geht auch besser

Es gibt natürlich auch positive Beispiele. Hier nur drei Bildmotive, die beispielhaft zeigen, wie es besser gehen kann:

- > Fahrgasse
- > Friedrich-Ebert-Anlage
- > Adam-Riese-Straße

Es muss auch bei Events nicht immer ein Abblocken derjenigen geben, die nicht an der Party teilnehmen wollen. Beim allfreitäglichen Public Drinking am Friedberger Platz bleibt die Bornheimer Landstraße immer frei – nun ja, fast hätten wir's vergessen, da fahren auch Autos durch.

Bertram Giebler




**FAHRRÄDER ALLER ART
MEISTERBETRIEB
REPARATUREN · ERSATZTEILE**

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

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

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

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













PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

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

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

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

Kinder- und Jugendräder

von Puky, Falter, Kokua, Morrison und Stevens

Falträder von Brompton, Riese & Müller
und Strida

**Qualifizierte Beratung und Service
in unserer Meisterwerkstatt**

www.perpedale.de

PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT



Das muss Schule machen!

„Klemmfixe“ zur Falschparkerabwehr

Meine Güte, war das ein Kraftakt für eine Gruppe von etwa einem halben Dutzend Aktiven aus der ADFC-Verkehrs-AG, die Stadt für eine seit Jahren überfällige Maßnahme gegen das notorische Falschparken auf einem Radstreifen endlich zur Umsetzung zu treiben! An der besonders gefährlichen Stelle der Obermainanlage direkt hinter der Flößerbrücke wird seit Anfang Juni endlich das Falschparken physisch erschwert. Seitdem passiert es nur noch ganz selten, dass sich ein Schlaumeier mit einem schmalen Pkw auf den Radstreifen stellt. Die Maßnahme zeigt die gewünschte Wirkung, es funktioniert.

Dies kann erst der Anfang sein – ein Signal, dass die Stadt das Falschparkerproblem ernst nimmt. Die nächste notwendige Schutzmaßnahme in ähnlich gefährlichem Szenario wird hoffentlich zügiger umgesetzt. Es gibt allein im Citybereich einige Straßenabschnitte, wo Radstreifen ständig zugeparkt sind: Düsseldorfer Straße stadteinwärts, vordere Mainzer Landstraße, Rathenauplatz/Goetheplatz, Große Eschenheimer Straße. Zwingend notwendige Parkplätze rechts daneben gibt es dort nicht, es spricht also nichts dagegen, in diesen Abschnitten wie an der Obermainanlage den Radstreifen mit „Klemmfixen“ (eigentlich ist das der Herstellername) zu schützen.

Diese Variante hat natürlich auch Nachteile, weshalb wir sie

auch nur für kurze Abschnitte empfehlen können. Die auf diese Weise geschützten Radstreifen sind zu schmal, einen langsameren Rad-

Punktuell sinnvoll und nötig, es gibt aber auch Nachteile

fahrer zu überholen. Die weißen Plastikwülste, auf denen die rot-weißen Baken montiert sind, sind nicht überfahrbar; wenn sich doch mal ein besonders dreister Autofahrer auf den Radstreifen zwängt, sitzt der Radfahrer in der Falle. Bei künftigem Einsatz dieser Schutzmethode sollte der weiße Plastikwulst daher in Abständen meterweise unterbrochen sein.

Was wir an der Obermainanlage sehen, ist eine aus der Not geborene Defensivmaßnahme auf kurzen Abschnitten und keine „Führungsform“ des Radverkehrs wie der bauliche Radweg auf Bordsteinelevel oder der Radstreifen auf der Fahrbahn. Es ist auf keinen Fall gleichzusetzen mit der für Deutschland neu adaptierten Führungsform „protected bike lane“ oder „Geschützter Radstreifen (GRS)“. Ein GRS hat die Breite eines Kfz-Fahrestreifens, also insgesamt mindestens 2,85 m, davon mindestens 2,00 nutzbare Breite und 85 cm für Trennelemente. Auf solch einem geschützten Radstreifen ist ein Überholvorgang prinzipiell möglich. Er kann städtebaulich gestaltet werden und eignet sich als längere linienhafte Führungsvariante. Er kann dort zum Einsatz kommen,



Endlich geht die Stadt zu effektiver Falschparkervergrämung über. Weiter so!

Bertram Giebler

wo die Straße mehrstreifig und gemessen an der Verkehrsbelastung überdimensioniert ist. Ein Kfz-Streifen kann dann zugunsten des GRS entfallen. In Berlin mit seinen gewaltig breiten Straßen, wo derzeit einige davon in Planung sind, ist dies oft der Fall. In Frankfurt ist dies seltener, aber am Anlagenring und Cityring wäre ein geschützter Radstreifen durchaus eine denkbare und vorteilhafte Option.

Es geht nicht ohne Abschleppen!

Die „Klemmfix“-Variante hat auch deshalb ihre Grenzen, weil sie nicht überall einsetzbar ist. Sind Parkplätze im rechten Seitenraum des Radstreifens vorhanden und werden partout für unverzichtbar erachtet, scheidet diese Methode aus. Für Schutzstreifen ist sie prinzipiell nicht anwendbar.

Es wird also auch weiterhin jede Menge Schutz- und Radstreifen geben, die theoretisch zugaparkbar sind und praktisch auch immer zugaparkt werden, wenn es einen Anreiz dazu gibt – Geschäfte, Gastronomie etc.

Es führt kein Weg daran vorbei, dass das Falschparken auf Radstreifen mit dem Abschlepprisiko verbunden sein muss. Bislang ist es das definitiv nicht. Obwohl gerade Verkehrsteilnehmer ohne eine Tonne Blech um sich herum dadurch zu gefährlichen Manövern gezwungen werden, stufen Polizei und Ordnungsbehörden es nicht als Verkehrsgefährdung ein und lassen nicht abschleppen. Dies muss sich dringend ändern! Andernfalls wird die Unbenutzbarkeit von Rad- und Schutzstreifen die Fortschritte der letzten Jahre im Radverkehr wieder zunichte machen!

Bertram Giebler

Geduld zahlt sich aus

In unserer letzten Ausgabe hatten wir darüber berichtet, dass Herr D. um Geduld bittet. Dabei ging es um eine Kabelbrücke, die ein Rettungsdienst quer über den Radweg der Eschersheimer Landstraße verlegt hat, irgendwann zu Ende des vergangenen Jahres. Diese für den Radverkehr extrem hinderliche Barriere sollte nun durch ein Gerüst ersetzt werden. Doch leider, leider gelang es den Helden vom Rettungsdienst nicht,

die Baubehörde von der Dringlichkeit des Vorhabens zu überzeugen, eine Genehmigung für den Gerüstbau liegt bislang nicht vor.

Nach umfangreichem E-Mail-Verkehr zwischen Rettungsdienst, Radfahrbüro und mir kam es jetzt zu einem Durchbruch in der Sache. Irgendjemand kam auf die Idee, statt der klobigen Kabelbrücke einfach schwere Gummimatten über das Kabel auf dem Radweg zu legen. Genial! Wobei:

Als ich exakt diese Idee Ende Januar einem Mitarbeiter des Rettungsdienstes vorschlug, gab der zu bedenken, dass damit für Fußgänger Stolperfallen entstehen könnten. Jetzt liegen die Matten aber doch auf dem Radweg und es entsteht keineswegs der Eindruck einer Stolperfalle. Dass für diese einfache Lösung mehr als ein halbes Jahr Zeit benötigt wurde, macht mich aber weiterhin fassungslos.

Peter Sauer



(ps)

Test bestanden: Joachim Hochstein, Leiter des Radfahrbüros, löst mit einer Annäherung von hinten rechts das Warnsignal beim Fahrer aus, der gerade rechts abbiegen will. Schon die geringste Einschlagbewegung genügte, um ihm zu signalisieren: sofort voll bremsen.

Torsten Willner



Unter dieser unscheinbaren schwarzen Abdeckung an der rechten Seite des Fahrzeuges arbeitet der Abbiegeassistent.

Bertram Giebeler

Radfahrer-Lkw-Unfälle:

FES geht voran beim Abbiegeassistenten!

Insgesamt ist das Radfahren in den letzten Jahren – bei steigendem Radverkehrsanteil – pro gefahrenem Rad-Kilometer zwar sicherer geworden in Deutschland, aber die besonders gefährlichen und für Radfahrer oft tödlichen Unfälle mit rechts abbiegenden Lkw haben leider in den letzten Jahren wieder zugenommen.

Die Forderung des ADFC nach Installation von Abbiege-Assistenten, die den Lkw-Fahrer vor Fußgängern und Radfahrern im toten Winkel seiner Spiegel warnen, findet nach Jahren endlich immer mehr Gehör. Auch Bundesverkehrsminister Scheuer sieht Handlungsbedarf. Frankfurts Entsorgungsbetrieb FES geht jetzt mit

gutem Beispiel voran. Neufahrzeuge ab 7,5 Tonnen Gewicht (ab Kleinlastler) werden mit eingebautem Abbiegeassistenten bestellt. Die neuere Mercedes-Flotte hat dies schon. Für kleinere Fahrzeuge und Fahrzeuge anderer Hersteller ist die Technik derzeit noch nicht verfügbar. Eine Nachrüstung älterer Großfahrzeuge wird aktuell umfassend geprüft. Schon heute sind 20 Prozent der FES-Müllsammelfahrzeuge mit dem Abbiegeassistenten ausgerüstet. Das System kostet pro Fahrzeug knapp 2.000 Euro.

Am 4. Juli bekamen der ADFC Frankfurt und das Radfahrbüro das System von der FES demonstriert. Stefan Kratz, Leiter Fuhrparkmanagement, sein Kollege Norman

Wiesener, der Kraftfahrer Maximilian Schiewer sowie Pressesprecher Stefan Röttele hatten auf dem Parkplatz beim Ginnheimer Blau-Gelb-Sportverein zur Demonstration geladen. Mehrere Kreisvorstandsmitglieder ließen es sich nicht nehmen, auf beiden Seiten des Geschehens zu testen, ob und wie das System arbeitet. Im Führerhaus war wahrzunehmen: sobald sich eine Person (Fußgänger oder Radfahrer) im Toten Winkel befand, leuchtete rechts im Führerhaus ein gelbes Licht auf. Machte der Fahrer eine auch nur ganz geringe Lenkbewegung nach rechts, leuchtete ein rotes Licht auf und ein akustisches Warnsignal ertönte. Der geschulte Fahrer wusste: sofort Vollbremsung!

Es ist lobenswert, dass ein teilöffentliches Unternehmen wie die FES seine Verantwortung wahrnimmt und einen wichtigen Beitrag zur Unfallverhütung leistet. Jetzt müssen auch andere nachziehen, auch wenn es Geld kostet. Das wird ein zähes Ringen mit der Speditionsbranche geben. Deshalb wird es auch noch lange dauern, bis solche Systeme allgemeiner Standard bei allen schweren Nutzfahrzeugen und Bussen sind.

Für Radfahrer/-innen wird an Kreuzungen weiterhin die eiserne Regel gelten: nie rechts neben dem LKW halten! Entweder eindeutig vor dem Lkw Aufstellung nehmen oder dahinter bleiben! Auch wenn das mal eine Ampelphase kosten kann. Bertram Giebeler

Velotaxis sagen Scherben den Kampf an

Seit 15 Jahren sind die e-mobilen Frankfurter Velotaxis rund um die City im Einsatz. Bis zu 5.000 Kilometer legt ein Fahrradtaxi-Fahrer pro Saison zurück. In der täglichen Wartung werden auch immer wieder kaputte Schläuche geflickt und Reifen erneuert. Vor allem an den Wochenenden und während der vielen Stadtfeste liegt viel kaputtes Glas auf den Rad- und Gehwegen. Ein schnelles Ausweichen ist für die Velotaxis oft nicht möglich und so werden sie, wie viele andere Radfahrende, durch achtlos weggeworfene Flaschen oder Bruchglas ausgebremst. Das brachte Velotaxi-Inhaber Matthias Graf auf die Idee, sogenannter „Saubereitspate“ der Frankfurter Entsorgungsservice GmbH (FES) zu werden. Dazu wurden zehn der ins-

gesamt 22 Fahrzeuge von der FES mit Kehrblech, Besen und Schutzhandschuhen ausgestattet, um „mal eben schnell das Glas vom Radweg zu fegen“, so Graf.

„Wir freuen uns, dass Velotaxi sich als Saubereitspate engagiert. Die Mitarbeiter sehen störenden Müll auf den Radwegen oft eher, als wir mit der Straßenreinigung im Stadtteil unterwegs sind. Das ist eine tolle Unterstützung“, sagt FES-Sprecherin Stephanie Pieper. Matthias Graf hofft, „die Anzahl der kaputten Fahrradschläuche aller Fahrradfahrer etwas reduzieren zu können“.

Torsten Willner

Kehrblech an Bord: Die Velotaxis helfen der FES, Wege scherbenfrei zu machen.



TERMINE

Mo.	23.07.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	27.07.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	06.08.	F	Foto-AG
Mo.	13.08.	VS	Vorstandssitzung
Di.	14.08.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	15.08.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	16.08.	N	Radlertreff im Norden, 18 Uhr
Fr.,	24.08.	G	GPS-Basisseminar (siehe Seite 12)
Sa.	25.08.	G	GPS-Smartphone-Seminar (siehe Seite 12)
Fr.	31.08.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Sa.	01.09.	ADFC bike-night, 20 Uhr Römerberg	
Mo.	03.09.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	04.09.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Mo.	10.09.	F	Foto-AG
Di.	11.09.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	19.09.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	20.09.	N	Radlertreff im Norden, 18 Uhr
Mo.	24.09.	VS	Vorstandssitzung

TREFFPUNKTE

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

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 5/2018: 21. August 2018

REPARATUR-WORKSHOPS

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
28.07.	Udo Müller	069 / 46 93 99 17 oder udobmueller@web.de
11.08.	Martin Schnabel	0176 / 22 06 50 72
25.08.	Paul Ruhnau	069 / 61 76 70

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

FREIGEHALTEN



Im GrünGürtel wurde gebaut. Der Radweg sollte freigehalten werden. Das hat wohl jemand falsch verstanden. Nun liegt das Rohr nicht auf dem Weg, sondern schwebt darüber.

Maria Bandur

ADEC BIKE-NIGHT

Die ADFC bike-night findet in diesem Jahr am Samstag, 1. September, statt. Treffpunkt ist um 20 Uhr vor dem Römer. Gesucht werden wieder Helfer/-innen, die den Fahrradcorso durch die nächtliche Stadt begleiten und die Polizei bei der vorübergehenden Absperrung von Straßen unterstützen (siehe Kasten auf Seite 11).

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

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

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

*Ihre Druckerei
im Herzen
von Rhein-Main*

seit 1846 der
zuverlässige Partner
für Qualitäts-
drucksachen aller Art



info@cadelman.de
www.cadelmann.de

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

Radentscheid gewinnt erste Etappe mit Bravour!

Unseren herzlichen Glückwunsch an die Initiatoren und die vielen Aktiven des Radentscheids zu diesem großen Erfolg!



Einen Tag nach dem selbstgesetzten Kampagnentag 26. Juni kam die erlösende Rundmail aus dem Leitungsteam der Radentscheid-Initiative: Geschafft! 23.000 Unterschriften lagen dem Team vor. Und dann kam es noch dicker: von überall her kamen noch ausgefüllte Listen an, bis zur Übergabe am 6. Juli im Wahlamt waren es 35.717! Das wird allemal reichen für die erforderlichen rund 15.100 gültigen Unterschriften für das Bürgerbegehren.

Das städtische Wahlamt wird seine Zeit brauchen, die offizielle Zahl der gültigen Unterschriften zu ermitteln, aber bei diesem „Überschuss“ kann davon ausgegangen werden, dass das Bürgerbegehren erfolgreich war: es sind genug Unterschriften da, um einen Bürgerentscheid durchführen zu können.

Eine tolle Kampagne!

Das jetzt erfolgreiche Bürgerbegehren zum Radentscheid war wirklich eine bewundernswerte Kampagne. Es war eine massive Kraftanstrengung für die Aktiven der Initiative, die teilweise monatelang zu nichts anderem mehr kamen. Ausnahmslos alle Veranstaltungen und Events in Frankfurt zwischen Anfang April und Ende Juni, bei denen eine größere Zahl von Radfahrern zusammenkam, wurden zum Unterschriftensammeln aufgesucht. Es wurden Dutzende von Firmen und Organisationen gewonnen, bei denen die Listen ausgelegt wurden. Es wurden alle Register des

Campaigning gezogen, von T-Shirts und Fahnen und Aufklebern und Flyern; auf allen Kanälen in Print, Radio/Fernsehen, Social Media wurde die Trommel gerührt, es gab Fahrradkorsos und Kurzdemos, und es gab sogar einen pressewirksamen Sturz in den Main!

ADFC und Radentscheid

Ein kleiner Exkurs zur Rolle des ADFC in dieser Kampagne: obwohl ein großer Teil der Aktiven und auch einer der Erstinitiatoren beim Radentscheid ADFC-Mitglieder sind, und obwohl wir (nach anfänglicher Zurückhaltung und längeren Diskussionen) Partner des Radentscheids sind, wollen wir uns nicht mit fremden Federn schmücken: die Initiative ging nicht vom ADFC Frankfurt aus.

Darüber ärgern wir uns im Nachhinein nicht. Im Gegenteil, es wird uns hoffentlich noch öfters passieren, dass auch andere Leute gute Ideen zur Förderung des Radverkehrs haben. Wir begrüßen das, auch wenn es unterschiedliche Nuancen bei konkreten Forderungen geben mag. Radfahrer/innen sind nun mal verschieden, es gibt langsame und schnelle, es gibt souveräne und sicherheitsbedürftige. Wir wollen, dass es für alle diese Radfahrer/innen bessere Bedingungen gibt!

Jetzt ist die Stadt am Zug – Blockieren bringt's nicht!

Wie geht es jetzt weiter? Das Wahlamt zählt erst mal die Unterschriften. Es wird reichen. Was dann?

Von Seiten des Magistrats wäre es schlechter Stil und auch in der Sache völlig daneben, mit juristischen Spitzfindigkeiten den Bürgerentscheid torpedieren zu wollen. Was jetzt gefragt ist, ist politischer Wille zu einer massiven und nicht mehr nur tröpfchenweisen Radverkehrsförderung!

Was spricht für den Magistrat eigentlich dagegen, die Forderungen des Radentscheids schlicht und einfach zu übernehmen und per Beschluss der Stadtverordnetenversammlung mit Koalitions-Mehrheitsbeschluss auf die Agenda zu setzen? Der aktuelle Forderungskatalog des Radentscheids ist schließlich das Ergebnis langer Diskussionen, auch mit dem ADFC, und beinhaltet nichts, was die fünftgrößte Stadt Deutschlands

nicht in der Lage wäre zu stemmen – wenn sie denn will.

Es gibt hier dutzende Kilometer Straßenabschnitte mit Tempo 50 und ohne die geringste legale und sichere Radverkehrsführung. Existierende Radwege sind über Kilometer marode und/oder zu schmal, gerade ältere Rad- und Schutzstreifen sind oft falsch markiert, sodass sie eher gefährden als nützen. Dutzende von Kreuzungen sind so gestaltet, dass viele Radfahrer/-innen sie nur mit mulmigem Gefühl passieren. Viele Straßen wären gut geeignet, als Fahrradstraßen dem Radverkehr Vorrang zu bieten – hier kann Frankfurt demnächst von Offenbach lernen, wo dieses Konzept systematisch genutzt werden wird. Es gibt aus den 60er und 70er Jahren eine mancherorts völlig über-



Radfahrer gehen unter: Die wohl pressewirksamste Aktion der Radentscheid-Initiative war ein Sprung in den Main. Das Rettungsboot der DLRG schwamm sicherheitshalber in Rufweite.

Radentscheid



links: Gespannte Erwartung vor der Adresse Zeil 3: Gleich erfolgt die Übergabe der Unterschriftenlisten an das Wahlamt der Stadt Frankfurt.

rechts: Kistenweise Unterschriften – die Initiator/-innen des Radentscheid haben allen Grund zum Feiern. **Torsten Willner**

dimensionierte Autoverkehrs-Infrastruktur; so manche Autofahrspur kann zugunsten eines (möglichst geschützten) Radstreifens entfallen. Es gibt viele Siedlungs-Neubauprojekte, die von vornherein mit großzügiger Radverkehrs-Infrastruktur geplant werden müssten. Es gibt also genug zu tun, und was der Radentscheid fordert, passt voll in die Realität.

Es kostet halt was. Es braucht dafür planerische Personalkapazität und Etatmittel. Ernsthaft Geld für Radverkehrsinfrastruktur auszugeben, wie in den Niederlanden oder Dänemark, ist in Deutschland und auch in Frankfurt erst einmal ein ungewohnter Gedanke. Ein Flughafenterminal entsteht hier schnell; unsägliche Radverkehrs-Hindernisse wie etwa das „Bockenheimer Schlammloch“ bei der FTG-Sportfabrik dagegen brauchen Dekaden, bis sie behoben werden.

Radverkehr kostet – Nichtstun kostet noch mehr!

Fragen wir einmal umgekehrt: was kostet es, wenn die Stadt die Förderung des Radverkehrs weiterhin nur in homöopathischer Dosierung

betreibt? Frankfurt wächst Jahr für Jahr um 10.000 bis 15.000 Einwohner. Diese Verdichtung spürt man jetzt schon nicht nur auf dem Wohnungsmarkt, sondern auch im Straßenraum. Gelingt es nicht, einen höheren Anteil der Verkehrsteilnehmer als bisher auf platzsparende Mobilität wie das Rad fahren zu orientieren, kommt noch mehr Dauerstau und Parkplatzstress, und es werden zwangsläufig noch mehr Flächen fürs Auto zubetoniert. In Rödelheim kommt schon die Forderung auf, die Vorgartensatzung abzuschaffen – Parkplätze statt Vorgärten, eine geile Idee!

Autogerechte Infrastruktur ist aufwändig, platzgreifend und teuer. Tiefgaragen verteuern den Bau von Wohngebäuden enorm. Auch die „wilde“ Verdichtung mit immer mehr Lieferverkehren und sonstigen Falschparkern im öffentlichen Raum ist teuer: sie kostet Aufenthaltsqualität und urbane Attraktivität, und das sind heute Standortfaktoren! Von Gesundheitsbelastungen wegen CO₂, NO_x, Lärm und Feinstaub reden wir noch gar nicht.

Spürbar mehr Frankfurter/-innen aufs Fahrrad zu bringen als heute wird aber nur gelingen, wenn die Bedingungen stimmen. Es muss für breite Kreise der Bevölkerung eine attraktive Alternative sein, zumindest kürzere Distanzen mit dem Fahrrad zurückzulegen – und längere mit der multimodalen Kombi Fahrrad-ÖPNV. Diese Bedingungen zu schaffen – und darum geht es beim Radentscheid – kostet Mühe und Geld. Aber: nichts oder zu wenig zu tun kommt teurer!

Eckehard Wolf, Bertram Giebeler

Endlich mal die anderen

anhalten können...

...als Ordner/-in zur bike-night!



Tour-Guides für den 1. September gesucht

Der ADFC sucht wieder Ordner/-innen, um die Tour sicher durch die Stadt zu führen. Sie übernehmen in Kooperation mit der Polizei die Sperrung der Seitenstraßen. Die Ordner/-innen werden per E-Mail informiert und eine Stunde vor dem Start gegen 19 Uhr in ihre Aufgabe eingewiesen. Voraussetzungen sind etwas Kondition und ein verkehrstüchtiges Fahrrad. Bitte melden unter Ordner@adfc-bike-night.de oder auf www.adfc-frankfurt.de/bike_night/ordner.php

leguano®



Schuhe

Unsere Weine sind aus:

Rheingau
Rheinhessen
Österreich

Vinum & Neum



Wein & Schuhe

Jens Pinhard

Wein & Schuhe

Anschrift:
Alt-Eschersheim 38
60433 Frankfurt am Main
nahe U-Bahn-Station Weißer Stein
und S-Bahnstation Eschersheim

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

ADFC Frankfurt bietet Orientierung

Basiskurs zur Satellitennavigation

Wie kann man GPS-Geräte auf Rad- und Wandertouren einfach und bequem nutzen? Der ADFC Frankfurt bietet für alle, die sich für dieses Thema interessieren und die sich vielleicht ein für die Outdoor-Navigation geeignetes GPS-Gerät zulegen möchten (oder bereits gekauft haben), einen Basiskurs zur Satellitennavigation an.

Geleitet wird der Kurs von Thomas Froitzheim, einem bundesweiten Experten auf diesem Gebiet, der seit über 15 Jahren bundesweit Schulungen zur GPS-Navigation durchführt.

Die Kursteilnehmer erhalten eine Übersicht über GPS-Empfänger, Smartphones, geeignete Apps, digitale Karten und die zur Planung notwendige Software. Es sind keine Vorkenntnisse erforderlich. Die benötigten Geräte werden

für die Dauer des Kurses zur Verfügung gestellt. Die Teilnahme kostet 40 Euro Person.

Dieser Kurs findet am Freitag, 24. August von 16 bis 20 Uhr im Saalbau Bockenheim am Kurfürstenplatz, Schwälmer Straße 28, statt. Weitere Infos findet man unter www.naviso.de, die Anmeldung erfolgt per E-Mail an: office@naviso.de

Mit dem Smartphone navigieren

Laut statistischem Bundesamt verfügen 96 Prozent aller Haushalte in Deutschland über mindestens ein Smartphone. Wenn praktisch jeder eins besitzt – warum es dann nicht auch zum Navigieren bei der Radtour benutzen?

Hauptbarriere dazu ist das fehlende Know-how. Doch das lässt sich ändern: Der ADFC Frankfurt bietet im August zwei Spezialkurse für alle, die Interesse an digi-



Thomas Froitzheim, bundesweit bekannter Experte für GPS-Navigation, leitet die Seminare des ADFC Frankfurt privat

taler Planung am PC und Navigation mit dem Smartphone haben oder vorhandene Kenntnisse vertiefen möchten. Erfahrungen in der GPS-Navigation werden nicht vor-

ausgesetzt, die Arbeit mit dem PC aber sollte den Teilnehmern geläufig sein. Ziel der vom GPS-Experten Thomas Froitzheim geleiteten Seminare ist es, selbstständig eine Radtour am PC mit geeigneter Software zu planen, auf das Smartphone zu übertragen und dieses zielsicher zu bedienen. Auch Fragen zu Apps, Stromversorgung und Schutz des Smartphones während der Tour werden behandelt.

Fürs Seminar wird ein Trainings-Laptop zur Verfügung gestellt. Bitte bringt Euer eigenes Smartphone mit. Jeder Teilnehmer erhält gedruckte und digitale Materialien zur Nachbereitung. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Die Kursgebühr beträgt 45 Euro. Weitere Infos unter www.naviso.de

Diese Kurse finden am Samstag, 25. August im Bürgerhaus Bornheim (Clubraum 3), Arnsburger Straße 24, statt. Von 9 bis 13 Uhr für iPhone/iPad, von 14 bis 18 Uhr für Android-Geräte. Die Anmeldung erfolgt per E-Mail an: office@naviso.de *Wolfgang Preisng*

„Kein Radverkehr vor Baustellen!“



Es ist einfach ärgerlich: Kaum stellt man seinen Kombi in der Gutleutstraße ab, kommt einer von diesen Aktivisten mit einem großen Eimer gelber Farbe und malt einen Radstreifen auf die Fahrbahn. „So schnell kannst du gar nicht vom Gerüst runter, wie die hier alles gelb malt“ mault der Bauarbeiter. „Wie soll denn hier einer von diesen Radspinnern fahren, mitten auf dem Baustellen-Parkstreifen ...“, sinniert der

gute Mann und lässt den Satz gedankenverloren im Verkehrslärm nachklingen. „Ratz-fatz malen die dir ihre Sch...ß-Fahrrad-Bildchen unter Auto“, fügt er dann noch hinzu. Da müssen wir ihm jetzt wirklich Recht geben. Und skandieren laut: „Kein Radverkehr vor Baustellen, verdammt!“ und brüllen dem nächsten Radfahrer nach: „Ab auf die Fahrbahn mit dir, du Feigling!“ (ps)

Rainer Mai



Dank ADFC-Guide gelangte die Radgruppe aus Lohne zum historischen Luftbrückendenkmal

Per Fahrrad-Guide zum Flughafen

Der Heimatverein Lohne in Niedersachsen ist sehr rührig. So hat eine 40-köpfige Reisegruppe zwischen 28. Juni und 1. Juli vom Standort Offenbach aus mehrere Rad-

touren nach Aschaffenburg, Grube Messel, Mainz und Rüdesheim unternommen. Auch Frankfurt und der Rhein-Main-Flughafen standen auf dem Programm.

Eine besondere Herausforderung war die Strecke zum Frankfurter Flughafen, wo eine Flughafen-Rundfahrt gebucht war. Hier bot der ADFC Frankfurt Unterstützung. In der Touren-AG gibt es ein Team, das für solche Anfragen zur Verfügung steht. In diesem Fall hat Michael Bunkenburg die Gruppe vom Maintower zum Flughafen gebracht. Der Treffpunkt zur Besichtigung war das Terminal 1 Halle C.

Es war schon eine große Herausforderung, die Gruppe im Flughafenbereich zu lotsen. Dass man mit dem Fahrrad zum Terminal 1 kommt, ist bislang nicht wirklich vorgesehen. Es musste auch ein geeigneter Platz zum Abstellen der 40 Räder, überwiegend Pedelecs, gefunden werden.

Vor der Führung hatten wir noch etwas Zeit und haben diese genutzt, um zum Luftbrückendenkmal zu fahren. Gerade im Juni hatte die Luftbrücke ihr 70-jähriges Jubiläum begangen. Das Interesse an dieser Tour ist so groß, dass Ende August eine weitere Gruppe aus Lohne hier sein wird.

Michael Bunkenburg (Text und Bild)



Vorfreude bei besten Bedingungen:
Gleich geht's los!

Michael Bunkenburg

ADFC-FR-Tourensonntag bei „Kaisergeburtstagswetter“

Ein strahlend schöner Sommersonntag, dieser erste Juli, nicht zu heiß, ein erfrischendes Lüftchen, ideales Radfahrwetter für den „Touren-Sonntag“ von ADFC und Frankfurter Rundschau. In der Zeitung war er prominent angekündigt und dann kamen auch rund hundert Teilnehmer und Teilnehmerinnen. Drei Touren unterschiedlicher Länge waren im Angebot, Ziele waren jeweils besonders markante Bäume im Umland von Frankfurt. Elke Herzog, Günter Tataara und Matthias Uhlig waren die Tourenleiter.

Alle Jahre wieder steigt der Tourensonntag, eine gelungene Kooperation zwischen Lokalzeitung und Radfahrerverband. Wir freuen uns schon auf die Fortsetzung 2019!

Bertram Giebeler



Ansgar Hegerfeld

Hochzeit mit Velotaxi

Wer jeden Tag mit dem Rad zur Arbeit fährt und insgesamt über 5.000 Kilometer im Jahr auf dem Fahrrad zurücklegt, will auch am schönsten und wichtigsten Tag auf keinen Fall aufs Fahrrad verzichten. So legte ADFC-Mitglied Wolfgang Schwander die ersten Meter nach der Trauung mit Ehefrau Gabriele stilecht im schneeweißen Hochzeits-Velotaxi zurück. Auch wenn die Gattin nicht ganz auf solche Kilometerzahlen kommt, ist sie bei Touren immer wieder gerne dabei. Ob auf zwei oder auf drei Rädern – wir wünschen den beiden, dass sie immer die richtige Balance finden!

Torsten Willner

„Eine stärkere Lobby für das Fahrrad“

Der ADFC überschreitet in Hessen die 15.000-Mitglieder-Schwelle. Ein Grund zum Feiern – beim ADFC-Radler-Fest in Frankfurt.

Die neunte Auflage des Radler-Fests am Alten Flugplatz in Bonames bot mit seinen mehreren Tausend Besuchern den perfekten Rahmen, das 15.000. Mitglied im ADFC Landesverband Hessen zu ehren. Und das kam keineswegs allein, sondern gleich als vollständige Familie: Denn Alexander Scheid hat mit Ehefrau Carina und den drei Söhnen im Alter von acht, sechs und drei Jahren im Frühling von der Möglichkeit einer Familienmitgliedschaft Gebrauch gemacht.

Es ist wichtig, dass das Fahrrad eine stärkere Lobby bekommt“, begründet Alexander Scheid den Beitritt zum ADFC. Seine Begeisterung resultiert nicht aus Freizeitradtouren, sondern durch die Erfahrung, dass das Rad in der Stadt ein sehr praktisches Verkehrsmittel ist, das hohe Lebensqualität in den Alltag bringen kann. Anlass für den ADFC-Beitritt war ein Fahrradaktionstag seines Arbeitgebers, wo Alexander Scheid als Ingenieur beschäftigt ist. Hier ließ er das Lastenrad, mit dem der Nachwuchs zu Kindergarten und Schule transportiert wird, vom ADFC codieren. Nach einem Gespräch mit Anne Wehr vom Frankfurter Kreisvorstand am Codierstand war der Familienvater vom ADFC überzeugt.

Diebstahlprävention für hundert Räder

Auch beim ADFC-Radler-Fest ist der Codierstand traditionell einer der

wichtigsten Anziehungspunkte. Klaus Schmidt-Montfort, im Frankfurter Kreisvorstand für Codierungen zuständig, legte mit seinem Team an fast 150 Rädern das Codiergerät an. Obwohl der Codiervorgang mit dem modernen „Nagler“ sehr viel rascher erfolgt als mit den herkömmlichen Graviergeräten, war der Andrang so groß, dass in der Warteschlange immer wieder Geduld gefragt war.

Bei den ausstellenden Radhändlern nutzten viele Besucher die Möglichkeiten zu Testfahrten. An zahlreichen Ständen gab es radtouristische oder verkehrspolitische Infos. Kinder testeten ihr Können im Geschicklichkeitsparcours, vergnügten sich auf der Hüpfburg – oder einfach radelnd, rennend, skatend auf der riesigen Landebahn.

Radentscheid: Über 1.000 Unterschriften an einem Tag

Auch der Radentscheid Frankfurt nutzte das Fest, um Unterschriften zu sammeln. Dabei halfen originelle Aktionen wie mit dem „Gehzeug“, einer sperrigen Konstruktion aus Holzplatten, die den Platzbedarf eines Autos simuliert – viel nutzloser Raum um einen einzigen Menschen, der damit in dicht besiedelten Orten – wie dem Radler-Fest – natürlich immer wieder aneckt.

Kreativität, die sich lohnt: Organisator Norbert Szép freute sich über mehr als 1.000 Frankfurterinnen und Frankfurter, die den Rad-



Denis Reith (ganz links) vom Frankfurter Kreisvorstand überreichte eine hochwertige Standluftpumpe und Paul Fremer (ganz rechts) vom hessischen Landesvorstand hatte spannende Fahrradbücher als Präsent für Familie Scheid mitgebracht.



Viel Raum für nichts – das „Gehzeug“ des Radentscheids Frankfurt führt vor Augen, wie unpraktisch so ein Auto doch eigentlich ist.

Torsten Willner

entscheid Frankfurt beim ADFC-Radler-Fest unterzeichnet hatten – ein nicht unerheblicher Beitrag

zum Gesamterfolg des Radentscheids (siehe dazu Beitrag auf Seite 10).

Torsten Willner

Landkarten Schwarz

GmbH & Co. KG

Kornmarkt 12

(am Parkhaus Hauptwache)

60311 Frankfurt am Main

Telefon 069 - 55 38 69 & 069 - 28 72 78

Fax 069 - 59 75 166

www.landkarten-schwarz.de

Montags - Freitags 10:00 - 19:00 Uhr

Samstags 10:00 - 18:00 Uhr

Rund um die Welt
- alles in Karten.



Anhänger
Dreiräder
Falträder
Liegeräder
Reha-Specials
Tandems
Transporträder

Main Velo
Spezialräder und Anhänger

info@mainvelo.de
www.mainvelo.de

Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt
06101 / 48 9 58

Grenzerfahrungen beim Radler-Fest

Das Radler-Fest des ADFC Frankfurt fand am 27. Mai bei trockenem und warmem Wetter statt und entsprechend hoch waren die Besucherzahlen. Gut dran war, wer nicht die ganze Zeit in der prallen Sonne stehen musste. Die meisten der diversen ADFC-Stände waren zum Glück unter Schattenspendenden Bäumen aufgebaut, was in früheren Jahren nicht immer so sehr aufgefallen war.

Ein fester Bestandteil des Besucherstroms sind seit 2016 die Bewohner der nahegelegenen Flüchtlingsunterkunft, für die der Radler-Fest-Sonntag sicherlich eine willkommene Abwechslung darstellt. Beim Technik-Check des ADFC wurde so schon manches Fahrrad repariert, das sonst weiterhin geklappert hätte oder gar verkehrsunsicher geblieben wäre.

Am Stand des ADFC-Infoladens blätterte ein junger Mann in diversen Landkarten und Reiseführern und fragte immer wieder: „Ist das Deutschland?“ Ich antwortete jeweils nur: „Ja, aber es ist nur ein Teil von Deutschland.“ Ich überlegte mir, welche Region ich denn nun am besten herausuchen sollte, bis mir klar wurde, dass mein Gegenüber sich gerade für das ganze Deutschland interessierte. Da gibt es die Übersichtskarte „Radfern-

wege Deutschland“, die gut geeignet ist, Reiseplanungen zu erleichtern. Ich holte ein Exemplar und breitete es aus. Der junge Mann sah plötzlich sehr viel zufriedener aus als vorher und auf einmal waren wir beiden auch nicht mehr alleine, sondern ein paar Nachbarn teilten mit uns das Vergnügen, diese Karte zu studieren. Ich zeigte auf Frankfurt, auf Köln, Hamburg, Berlin, Stuttgart und München und ein paar von diesen Ortsnamen schienen durchaus bekannt zu sein. Aber der richtige Volltreffer waren meine Erläuterungen noch immer nicht, denn es kam die Frage: „Wo sind die Grenzen?“ Da dachte ich an die Fortsetzungsgeschichte über eine Deutschland-Umradelung aus den ersten vier Heften 2017 von „Frankfurt aktuell“ und zeigte nacheinander die Grenzen zu Frankreich, Dänemark und Polen. Keine Reaktion. Bei den Grenzlinien zu Tschechien und vor allem zu Österreich, wurde es dagegen lebhaft. Das alles hätte ich mir natürlich eher denken können, aber ich kam jetzt erst darauf, dass hier wahrscheinlich Menschen vor mir standen, denen nie richtig klar gemacht worden war, wo sie eigentlich gelandet waren und wie weit das Land um sie herum ist. Die nächste Frage lernt man normaler-



Der Autor dieses Beitrags, nachdenklich am Infostand des ADFC auf dem Radler-Fest

Foto-AG ADFC Frankfurt

weise schnell in einem fremden Land: „Was kostet?“ Da konnte ich beherzt die ernstesten Minen aufhehlen. Die Karte kostet gar nichts und ich verschenkte im Handumdrehen drei oder vier Stück davon. Die Gruppe ging auseinander, nicht ohne ein weiteres wichtiges Wort aus dem Fremdwörterschatz, ein aus dem Herzen kommendes „Danke“.

Ich blieb sehr nachdenklich zurück. Natürlich bin ich oft an Orten gewesen, deren Namen ich vorher noch nie gehört hatte. Aber selbst wenn es sich nur um eine Zwischenlandung handelte oder um eine ungeplante Umleitung, wusste ich immer einigermaßen genau, wo ich war oder fand es bald danach heraus. Was muss das für ein Gefühl sein, wochen- oder monatelang in einem fremden Land mit fremder Kultur und fremder Sprache zu leben, ohne eine Vorstellung davon zu haben, wo dieses Fleckchen Erde überhaupt liegt.

Der nächste Kunde brachte mich auf andere Gedanken. Er wollte an der Mosel entlang radeln und setzte ganz selbstverständlich voraus, dass ich alles im Kopf hatte: Die Anreise, das Höhenprofil, die Radwegqualität, die Übernachtungsmöglichkeiten. Wie einfach ist doch regionaler Tourismus.

Ingolf Biehuse

So sehen Sieger aus!

Team ADFC beim Stadtradeln ganz vorne

Wir haben es wieder geschafft, sogar eindeutiger als im Jahr zuvor: Das Team ADFC hat beim Stadtradeln 2018 mit 84 Teilnehmern insgesamt 36.697 Kilometer zurückgelegt und damit die Industrieparkradler auf den zweiten Platz verwiesen. 5.211 kg CO₂ wurden von uns auf diesem Weg für die Umwelt eingespart, 5.137 kg ersparten die Industrieparkradler der Frankfurter Luft, indem sie 36.174 Kilometer zurücklegten.

Wie schon im letzten Jahr, bestätigt sich auch diesmal wieder: Stadtradeln ist eine Teamleistung, bei der jeder Kilometer zählt und jeder Teilnehmer willkommen ist. Wirklich jeder und jede, auch wenn an dieser Stelle der Blick auf die Spitzenkraft im Team ADFC geworfen werden soll. Jockel Hofmann alleine hat uns unglaubliche 360,9 kg CO₂ erspart.

Dass er dazu in drei Wochen 2.541,6 Kilometer zurückgelegt hat, hebt ihn selbst aus der Riege der fünf „Tausender“ (fünf Teilnehmer haben die 1.000-Kilometer-Marke überfahren) heraus. Jockel sieht das aber ganz gelassen. Sein Arbeitsweg beträgt halt täglich 77 km (hin und zurück), eine Geschäftsreise nach Bremen legte er – motiviert durch das Stadtradeln – in 19 Stunden velomobil zurück (nur hin!), die Rückfahrt erfolgte mit Übernachtung bei Freunden immerhin in zwei Tagen. Danach stellte er das aerodynamisch verkleidete Velomobil (ohne Motor, hebt Jockel hervor) ab und legte im Urlaub die Beine hoch – auf dem Liegerad fuhr er, zusammen mit seiner Frau, noch gemütlich an die Nordsee. Trotz dieser enormen Kilometerleistung kommt Jockel ganz ohne Starallüren daher und findet: „Ich bin ja



nicht der ultimative Maßstab, sondern habe lediglich ein besonders geeignetes Fahrrad. Aber es zählt wirklich jeder Kilometer! Respekt daher auch für einstellige Kilometerleistungen!“ Dem können wir uns nur anschließen.

Peter Sauer /

Christiane Beckort (Teamkapitänin)

Mehr Wege für die Nahmobilität!

Neugestaltung des „Kurpark West“ droht wichtige Radverbindungen zu kappen

Wie in der letzten Ausgabe berichtet, hat die Stadt ihren Bürgerinnen und Bürgern Anfang des Jahres einen Bebauungsplanentwurf für das westliche Areal des Kurparks in Bad Vilbel vorgestellt, der eine neue Stadthalle mit gläserner Orangerie und angeschlossenen Hotel sowie die Integration des unter Denkmalschutz stehenden Kurhauses vorsieht.

Wie bereits berichtet, hatten wir gegenüber dem Magistrat der Stadt Bad Vilbel bemängelt, dass der Bebauungsplanentwurf zwar ein großes Kontingent neuer Pkw-Stellplätze vorsah, demgegenüber der Radverkehr hingegen zunächst leider „vergessen“ wurde. Auf unsere Intervention hin enthält die beschlossene Bausatzung nun immerhin die Vorgabe „mehr als 100 Radabstellplätze“ zu errichten, wobei die Debatte über die Errichtung eines „City-Fahrradparkhaus“ noch aussteht.

Die weitgehende Nichtbeachtung der Nahmobilität in den Festsetzungen zum Bebauungsplan „Kurpark West“ betrifft allerdings nicht nur den „ruhenden“ Radverkehr sondern auch die künftige Radverkehrsführung im Kurpark und seinem unmittelbaren Umfeld. Die zuvor vorhandenen Fuß- und Radwegebeziehungen entfallen nämlich im Zuge der Neubebauung des westlichen Teils des Kurparks. Alternative Wege wurden (noch?) nicht geplant. So steht zu befürchten, dass für die Nahmobilität äußerst wichtige und notwendige Verbindungen in Ost-West- und Südrichtung sowie der Knotenpunkt zwischen Kasseler Straße / Schwarzer Weg und dem für Fußgänger und Radfahrende außerordentlich wichtigen Nidda-Uferweg ersatzlos entfallen.

Der neue Bebauungsplan weist auf der der Kasseler Straße zugewandten Westseite des Hotelgebäudekomplexes eine Lieferantenzufahrt aus. Außerdem stellt er zwischen der westlichen Außenmauer des Hotels und der Grenze des Kurparks eine rund 17 Meter breite Freifläche dar. Die besagte Zufahrt verläuft auf dieser Fläche und endet auf Höhe der südlichen Außenmauer des Hotels. Eine Wei-

terführung dieses Weges bis zum Nidda-Uferweg ist also allem Anschein nach nicht vorgesehen.

Ausgehend von dieser Feststellung haben wir der Stadt während der Offenlage des Planentwurfs empfohlen, Verbesserungen für die Nahmobilität vorzusehen. So könnte man die geplante Lieferantenzufahrt zur Mitnutzung durch den Fuß- und Radverkehr festlegen und bis zum Nidda-Uferweg fortführen. Um möglichen Konflikten mit dem Anlieferverkehr aus dem Weg zu gehen, bestünde die bessere Alternative jedoch darin, westlich der geplanten Lieferantenzufahrt einen separaten Fuß- und Radweg als direkte Verbindung zwischen dem Schwarzen Weg und dem Nidda-Uferweg zu etablieren.

Ohne die vorgeschlagene Verbindung würden sich die Bedingungen für Radelnde und Fußgänger gegenüber dem derzeitigen Zustand deutlich verschlechtern. Wies doch die Bestandskarte gleich mehrere Wege für Fußgänger und Radfah-



Der für den Fuß- und Radverkehr wichtige Knotenpunkt im westlichen Kurparkareal (links) entfällt durch das geplante Hotel mitsamt Zufwegen (rechts)

Quelle: Bebauungsplan 82 „Kurpark West“, Stadt Bad Vilbel

rende zwischen der Kasseler Straße bzw. dem Schwarzen Weg und dem Nidda-Uferweg aus, die allesamt durch eine sternförmige Wegekreuzung bzw. Wegegabelung miteinander verbunden waren.

Es ist bereits bedauerlich genug, dass es nach dem Bebauungsplan keine direkte Fuß- und Radwegeverbindung mehr zwischen der Kasseler Straße und dem Nidda-

Uferweg geben soll. Hierdurch geht eine wichtige Anbindung einer Hauptstraße an das Freischwimmbad und die Sportanlagen westlich der Bahnlinie verloren. Zumindest der „kleine Umweg“ über den Schwarzen Weg muss deshalb zwingend erhalten werden.

Bezüglich des von uns bevorzugten, zweiten Änderungsvorschlags haben wir der Stadt empfo-



Vormals sternförmig angeordnete Fuß- und Radwege im Kurpark, noch mit altem Baumbestand; Zustand im Frühjahr (links) und im Juni 2018 (rechts) ohne Bäume nach Bodenarbeiten



Die barrierefreie Verbindung zwischen der Kasseler Straße und dem westlichen Teil des Kurparks (links) ist bereits ersten Erdarbeiten zum Opfer gefallen (rechts).

Christian Euler

Fahrradstraßen in Bad Vilbel: Mehr Mut zum großen Wurf!

Seit kurzem hat Bad Vilbel Fahrradstraßen – und dann auch gleich noch zwei. Zum einen ein rund 400 Meter langes Stück der Saalburgstraße. Im Westen knüpft die Straße an das landwirtschaftliche Wirtschaftswegenetz an. Sie war und ist für den motorisierten Individualverkehr eine Sackgasse. Bereits zuvor war die Geschwindigkeit in der Straße auf 30 km/h begrenzt. Außer ein paar Schildern und einem Verkehrszeichen auf der Straße ändert die Erklärung zur Fahrradstraße praktisch nichts.

Zweitens hat die Stadt ganze 150 Meter der Wiesengasse, einer wichtigen Verbindung zwischen Nidda-Radweg und der innerstädtischen Frankfurter Straße, zur Fahrradstraße erklärt. Wer in Richtung Nidda fährt, wird allerdings herb enttäuscht, heißt es doch vor der Nidda-Brücke „Radfahrer absteigen“.

In Richtung Innenstadt ist die Wiesengasse weder sicher noch komfortabel angebunden. Wer von der Nidda kommend nach rechts auf den farblich abgesetzten 1,20 Meter schmalen Radweg abbiegt, muss feststellen: Durch den ebenfalls viel zu schmalen Bürgersteig, der durch Möblierung der Außengastronomie und Bürgersteigparkplätze erheblich beeengt ist, sind Konflikte mit dem Fußverkehr vorprogrammiert.

Die Wiesengasse als verkehrsberuhigten Bereich zu bestimmen,

wäre wohl die bessere Alternative, zumal auch hier die Bürgersteige viel zu schmal und oft mit Mülltonnen oder Schildern zugestellt sind.

Wenn diese Maßnahmen auch ein Anfang sein mögen: Den großen Wurf erkenne ich nicht.

Ich hätte dem Magistrat vorschlagen, stattdessen die Frankfurter Straße in der Innenstadt als Fahrradstraße auszuweisen. Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sagt zur Fahrradstraße: „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ Der einzige fließende Verkehr in der Innenstadt zu Hauptverkehrszeiten ist ohnedies der Radverkehr. Der motorisierte Individualverkehr staut sich. Dafür sorgen vor allem Falschparker und der Lieferverkehr. Der Verkehr staut sich zurück bis zum Biwer-Kreisel. Bad Vilbel über die Stadtgrenzen hinaus: ein einziger Stau.

Die Frankfurter Straße in der Innenstadt als Fahrradstraße? Ist das wirklich utopisch? Die Ordnungshüter müssten sich nicht mehr um ein paar gegen die Einbahnstraße fahrende Radelnde kümmern. Sie hätten Zeit, das Falschparken zu ahnden und damit Platz auf den Bürgersteigen zu schaffen für alle, denen er zusteht – unter anderem Eltern mit Kinderwagen oder ältere Menschen mit Rollatoren.

Radfahrende würden nicht mehr vor den Autos auf die Bürgersteige



Die Wiesengasse von der Frankfurter Straße aus gesehen.

Theo Sorg

flüchten. Es würden mehr Menschen ihre täglichen Besorgungen per Fahrrad erledigen, was zur Verringerung des Kraftfahrzeugaufkommens führen würde. Man könnte in der Bad Vilbeler Innenstadt wieder entspannt spazieren gehen, einkaufen und die Straßengastronomie genießen. Und Busse könnten fahren – zwar nur maximal

30 km/h, aber sie könnten fahren.

Von Konfuzius stammt der folgende Satz: „Auch der weiteste Weg beginnt mit dem ersten Schritt.“ Wollen wir hoffen, dass weitere Schritte, nicht nur Trippelschrittchen, in Richtung zeitgemäßer Verkehrsplanung folgen, und wünschen wir unserem Magistrat den Mut dazu.

Theo Sorg

Fahrradstraße – was ist das?

Fahrradstraßen sind laut StVO dem Radverkehr vorbehalten. Mit anderen Fahrzeugen dürfen sie nur benutzt werden, wenn es ein entsprechendes Zusatzzeichen anzeigt. Es bietet sich an, den Verkehr anderer Fahrzeuge nur für Anlieger oder nur in einer Fahrtrichtung zuzulassen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h. Mit Fahrrädern nebeneinander zu fahren ist erlaubt. Wer mit einem Kfz unterwegs ist, muss seine Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrenden zu vermeiden.

➤➤ len, eine Ausführung wie beim Nidda-Uferweg mit einer drei Meter breiten Asphaltstrecke für Fahrradfahrer und einer zwei Meter breiten Pflasterung für Fußgänger zu realisieren. Je nach Platzkontingent könnte auch ein „abgespeckter“ gemeinsamer, mindestens vier Meter breiter Fuß- und Radweg infrage kommen.

Weiterhin haben wir empfohlen, die zwischen Hotel und Kurhalle auf dem 16 Meter breiten Grünstreifen vom Schwarzen Weg ausgehende Feuerwehrezufahrt für Fußgänger und Radfahrende in einer Ausbaubreite von mindestens 3,5 Metern bis zum Nidda-

Uferweg weiterzuführen. Die Stadt sollte darauf achten, dass hier nicht – wie im Fall der Bibliotheksbrücke – eine ausladende Gastronomie im Außenbereich eine durchgängige Befahrung des Wegs verhindert. Dieser schwerwiegende Fehler war anfänglich vom Ma-

gistrat bei der Bibliotheksbrücke ausgeschlossen worden. Es wäre traurig, würde er hier wiederholt.

Die Stadt Bad Vilbel ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität in Hessen (AGNH). Als solches hat sie sich die Selbstverpflichtung auferlegt, den Belangen der Nahmobilität ausreichend Rechnung zu tragen. Diesen Belangen würde ohne die von uns vorgeschlagenen Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr nicht entsprochen – für eine auf Jahrzehnte festgelegte Neuplanung ein kurzsichtiger und fataler Fehler.

Christian Euler,
Ute Gräber-Seißinger

ADFC Bad Vilbel e.V.

Dr. Ute Gräber-Seißinger
Tel. 0 61 01 / 54 22 56
Christian Martens
Tel. 0 61 01 / 12 84 26
www.adfc-bad-vilbel.de

Stadtradeln in Bad Vilbel

Es ergeht ein Aufruf an alle Buben und auch Madeln, für drei Wochen mitzutun beim ersten Vilbeler Stadtradeln.

Fahrrad statt Auto – dem Klima zuliebe, wenn's künftig bei den drei Wochen nicht bliebe, Hülf's nicht nur dem Klima, sondern stärkt' auch Herzen und Wadeln.

Karl Pfeil

Themen-Radtouren ab Hofheim

Im Juni starteten zwei Themen-Radtouren des ADFC Main-Taunus am Hofheimer Busbahnhof, zum einen ging es um „Physik & Rad“, kurz darauf folgten die „Kräuterhexen on Fahrradtour“.

Das Thema „Physik“ ist bei vielen durch die Schule verbrannt, doch im Alltag sind physikalische Aspekte allgegenwärtig, so auch beim Radfahren. Reibung? Die möchte man beim Radfahren zum Beispiel bei schleifenden Bremsen natürlich nicht haben, weil sonst das Vorwärtskommen mühsam ist. Doch ohne Reibung funktioniert das Radfahren nicht! Das merkt man spätestens, wenn man in einer Kurve auf Sand oder Eis ausgerutscht ist. Hier ist die Haftreibung am Boden wichtig, damit das Fahrrad im Gleichgewicht bleibt. Dieser Aspekt und weitere wurden im Verlauf der Tour angesprochen. Das Ziel der Tour war die Experimente in Frankfurt, hier können viele physikalische Aspekte isoliert an Versuchen ausprobiert werden.

Bei den „Kräuterhexen on Fahrradtour“ ging es dann um ein ganz anderes Thema: die heimischen Pflanzen und ihre Anwendung in der Heilkunde. Die Tour hatte als Ziel den Apothekergarten in Wiesbaden, der in einer schönen Anlage einen Überblick über alle in Europa gebräuchlichen Heilpflanzen bietet. Viele unterwegs schon gesichtete Kräuter konnten die Teilnehmer hier noch einmal ausführlich kommentiert wiederfinden.

Für diejenigen, die diese Thementouren verpasst haben, gibt es noch die Gelegenheit an zwei weiteren Thementouren in diesem Jahr teilzunehmen: am 26. August gehen die Kräuterhexen wieder auf Tour. Dabei wird ganz bewusst noch einmal dieselbe Strecke gewählt, weil zu der Zeit völlig andere Pflanzen hervorstechen als im Frühsommer. Am 2. September stehen die „Quellen im Vordertaunus“ auf dem Programm, dort können die Teilnehmer im Rahmen einer landschaftlich reizvollen Tour Wasser aus ganz unterschiedlichen Heilquellen probieren. *Sabine und Holger Küst*



Der ADFC ist zwar am Zug, doch eine alte Dampflokomotive ist selbst für die Aktiven des ADFC manchmal interessanter als der eigene Informationsstand *Holger Küst*

Bahnhofsfest Eppstein

Am 23. Juni feierte Eppstein sein 700-jähriges Stadtjubiläum mit einem Bahnhofsfest. Der ADFC Hofheim, Eppstein, Kriftel hat dies mit einem Informationsstand begleitet, ebenso bot der ADFC einen Fahrradparcours für Groß und Klein an. Das Repaircafé konnte einige der zuvor reparierten Fahrräder an Interessierte verkaufen. Die Hauptattraktion des Fests war die Dampflokomotive der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V., die im Pendelverkehr zwischen Frankfurt-Höchst und Idstein achtmal durch Eppstein fuhr. Entsprechend viele Fans von Dampflokomotiven waren auch vor Ort. Viele Eppsteiner kamen mit Kind und Kegel vorbei und nahmen die Angebote der Vereine in Augenschein, für das leibliche Wohl war ebenfalls gesorgt. An unserem Informationsstand gab es viele interessante Gespräche und auch die neue Radkarte des Main-Taunus-Kreises war sehr gefragt. Ein wichtiges Thema war die unzureichende Verbindung für Radler zwischen Eppstein und Bremthal entlang der Bundesstraße 455. Dort sind die Radler derzeit gezwungen, auf der Fahrbahn zu fahren, wenn sie nicht sehr viele überflüssige Höhenmeter überwinden wollen. *Holger Küst*

Peter Dudek verstorben

Als Ende April viele Hände des ADFC aus Eschborn, Niederhöchst und Schwalbach beim diesjährigen Fahrrad-Aktionstag zupackten, fehlten zwei fleißige Hände: die von Peter Dudek. Da war Peter bereits schwer erkrankt, er verstarb wenige Tage später, am 2. Mai, infolge seiner Krankheit. Damit verliert der ADFC ein aktives und engagiertes Mitglied, das sich der Sache des Radelns verschrieben hatte.

Peter Dudek war vor 24 Jahren eines der Gründungsmitglieder des ADFC Eschborn/Schwalbach. Viele Jahre lang war er Vorstandsmitglied und trug die Mitgliederzeitschrift „Frankfurt aktuell“ in einem Teil Niederhöchst an die dortigen Mitglieder aus. Beim Codieren an den ADFC-Ständen in Eschborn und Schwalbach gravierte er vielen Dutzenden Rädern die Eigentümer-Identifikation



Nummer ein und war zudem in weiteren Vereinen Eschborns aktiv. Trotz eines von früher Kindheit herrührenden Handicaps ließ er

es sich nicht nehmen, Tennis zu spielen und Fernreisen zu unternehmen. In der Christkönig-Gemeinde Eschborns leitete er viele Jahre die Pfadfindergruppen.

Mit Peter Dudek verlieren wir einen Aktiven, der mit seinem ausdauernden Einsatz für unsere Ortsgruppe und auch mit seinem lausbüßischen Humor bleibende Eindrücke bei denen hinterließ, die mit ihm zu tun hatten. Oft sahen wir ihn mit seiner lieben Frau Edeltraut durch Eschborn und Niederhöchst radeln, bis sein Gesundheitszustand schließlich einen Strich durchs Pedalieren machte. Peter verstarb Anfang Mai im Kreise seiner Familie. Wir werden ihn als engagierten Menschen und aktiven ADFCler in bester Erinnerung halten. Wir gedenken seiner.

Der Vorstand des ADFC Eschborn/Schwalbach



Hier wird selbst Hand angelegt: Schrauberstand der AG fahrrad



Infostand des ADFC mit der neuen MTK-Radkarte

Fahrrad-Aktionstag in Eschborn:

Wann kommt der Radverkehrsbeauftragte?

Es war wieder soweit: Am letzten Samstag im April trafen sich alle wieder auf Eschborns Rathausplatz, die nur irgendetwas mit dem Rad zu tun haben. Da versteigerte die Stadt Eschborn einige Dutzend Fundräder, die man gleich am Fahrrad-Checkstand der städtischen AG fahrrad prüfen lassen konnte. Schön, zu sehen, dass ein defektes Rad nicht gleich in den Schredder wandert.

Und war das Rad dann von den Schraubern überholt worden, schob man es gleich zum Codierstand des ADFC – bereits zum zweiten Mal mit neuer Gravurtechnik, mit Hilfe der Kollegen aus dem Hochtaunuskreis. Nebenan befand sich der Infostand des ADFC Eschborn/Schwalbach. Hier gaben ADFCler Auskunft auf viele Fragen und verteilten vielfältiges Infomaterial. Renner war die vom ADFC herausgegebene „Jubiläumskarte 90 Jahre Main-Taunus-Kreis“ im MeKi-Verlag mit den Radrouten und Infos über den heimatischen Landkreis.

Informationen zur Nahmobilität

Zu den weiteren Akteuren des Fahrrad-Aktionstages gesellte sich der Main-Taunus-Verkehrsverbund (MTV) mit Infos zum öffentlichen Nahverkehr und zur Nahmobilität ohne Auto. Die mobile Fahrradwerkstatt biketempel positionier-

te sich am Rande des Platzes und beim Stand von Byke fühlte man vor, wie es sein könnte, in Eschborn ein Radverleihsystem zu haben.

Am Fahrradflohmart konnte man anbieten, handeln, verkaufen, was man loswerden oder haben wollte: Kinderräder, Citybikes und weitere Räder aller Klassen, Felgen, Sattelstützen, Strahler und brauchbare Ersatzteile. Ein bunter Trubel – auch wegen der Kinder, die mit Go-Karts auf dem Parcours um den Brunnen ihre Runden drehten.

Zwischendurch besuchte eine Rennradgruppe auf dem Weg zum Glauberg den Aktionstag. Heinz Wertges vom ADFC hatte in Schwalbach zu dieser Tour aufgerufen. Man sieht: Auch in diese Sparte des Radelns dringt der ADFC vor.

Der Radverkehrsbeauftragte soll kommen!

Der Schirmherr der Veranstaltung, Bürgermeister Mathias Geiger, war gern gesehener Gast. Auch weil er auf Nachfrage des ADFC mitteilte, dass die Stellenausschreibung für den Radverkehrsbeauftragten so gut wie fertiggestellt sei und bald geschaltet werde.

Zudem empfahl der Bürgermeister, sich bald wieder in der Rad-AG zusammensetzen, da einiges anstünde. Das hört man gerne beim ADFC. Schließlich stöhnen viele in Eschborn über den dichten, belastenden und teilweise gefährlichen örtlichen Straßenverkehr. Hier gibt es einiges zu tun, an Vorschlägen des ADFC mangelt es nicht. Nur: Es wäre prima, wenn man endlich eine Person in der

Stadtverwaltung hätte, die man in Sachen Radverkehr und mehr ansprechen kann und die die Kompetenz hat, auf andere Ämter wie Bauamt, Ordnungsbehörde, Stadtpolizei in Sachen Radverkehr einzuwirken.

Aber auch die örtlichen Supermärkte könnten etwas für die Förderung des Radverkehrs tun, indem sie bessere Radabstellanlagen aufstellen. Die örtliche Stellplatzsatzung wurde vor einigen Jahren mit Unterstützung des 1. Stadtrats Thomas Ebert ergänzt, nach der bei Neubauten auch Stellplätze für Räder errichtet werden müssen. Auch Stadtrat Helmut Bauch, Dezernent für Seniorenangelegenheiten, zeigte sich. Er hatte zuvor auf die Mobilitätsmöglichkeiten für Senioren mit einem Pedelec hingewiesen: Am Aktionstag konnte man das mal ausprobieren.

Nach bewegten Stunden lud der ADFC alle Mitwirkenden und Helferinnen und Helfer ins nahegelegene Eiscafé ein. Mit der kalten Süßspeise kühlte man sich vom hitzigen Tag und dem Trubel ab und wechselte noch ein paar abschließende Worte: Wetter war gut, alles gut gelaufen, nächstes Jahr wieder!

Helge Wagner



„Knäcke“ (Karl-Heinz Niemann, rechts im Bild) von der städtischen Arbeitsgemeinschaft „fahrrad“ scheint dem Reparaturwunsch skeptisch zu begegnen

Helge Wagner (3)



Wo geht's hin mit der Radverkehrsförderung im Main-Taunus-Kreis – nach rechts oder links oder weiter geradeaus über den unbefestigten Trampelpfad?

Gabriele Wittendorfer

Jetzt müssen die Kommunen die Kurve kriegen!

Kreistag beschließt kreisweites Radverkehrskonzept für Main-Taunus-Kreis

Die gute Nachricht: Mit dem Konzept und den damit verbundenen 1,5 Millionen Euro für dessen Umsetzung bestärkt die politische Spitze im Main-Taunus-Kreis ihr Bekenntnis zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr. In 72 Maßnahmen werden Kommunen-spezifische, aber auch -übergreifende Projekte aufgelistet, die zwar altbekannt, aber bisher immer noch nicht gelöst wurden.

Die schlechte Nachricht: Zeitgleich mit diesem Startschuss für die Umsetzung der hinterlegten Maßnahmen flattert die Kündigung des Nahmobilitätsbeauftragten im Main-Taunus-Kreis auf den Tisch. Ein auf zwei Jahre beschränkter Arbeitsvertrag kann gute Leute eben nicht halten.

Die Gefahr dahinter: Politische Entscheider und Kreisverwaltung lehnen sich bis auf weiteres zurück, denn wo keine Kapazität, kann auch keine Leistung abgerufen werden...

Jetzt zeigt sich, welche Kommune wirklich hinter der Radverkehrsförderung steht!

Zu kurz gedacht, liebe Bürgermeisterinnen und Bürgermeister im Main-Taunus-Kreis:

Nahezu jede Kommune hat im Konzept eine oder mehrere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen in ihren Aktionsplan zur Radverkehrsförderung geschrieben bekommen. Für deren Umsetzung braucht es keinen Kreis und damit auch keinen Kreis-Nahmobilitätsbeauftragten.

Hofheim hat mit sieben Projekten kurzfristig am meisten zu tun, gefolgt von Hattersheim mit sechs Projekten. Bad Soden könnte mit der

schnellen Umsetzung von fünf Projekten punkten. Schwalbach, Krißfeld und Eschborn haben jeweils drei kurzfristige Projekte auf ihrer Agenda. Flörsheim und Hochheim haben zwei Projekte und Kelkheim, Eppstein und Sulzbach haben mit je einem Projekt auf die Schnelle am wenigsten zu tun.

Mit der Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept im Main-Taunus-Kreis wird aus den bloßen Worten praktizierte, kommunale Radverkehrsförderung!

Hinter vielen der kurzfristigen Maßnahmen stecken echte Erleichterungen. Diejenigen, die sich per Pedale im Main-Taunus-Kreis fortbewegen, mögen sich vorstellen, welche Verbesserung es brächte,

- wenn man zwischen Liederbach und Bad Soden eine Querung der Limesstraße entlang der Regionalparkroute hätte
- wenn man entlang der K 792 zwischen Bremthal und Niederjosbach einen ausreichend breiten Bordsteinradweg in zwei Richtungen hätte
- wenn man die Regionalparkroute zwischen Eschborn und Steinbach direkt fahren und dabei die L 3006 sicher queren könnte
- wenn man zwischen Massenheim und Wicker einen durchgängigen, straßenbegleitenden Radweg hätte
- wenn man die Staustufe Eddersheim auch ohne zu schieben überbrücken könnte

- wenn es zwischen Hochheim und Wicker einen durchgängigen Radweg entlang der Frankfurter Straße gäbe
- wenn man in Hofheim zwischen Ende des Feldwegs aus Liederbach und Ortseingang einen Radweg hätte
- wenn es eine Querung der B 519 zur Roten Mühle gäbe und zwischen Roter Mühle und Königstein einen alltagstauglichen Radweg
- wenn die Alltagsradfahrenden in Krißfeld nicht mehr entlang des Schwarzbachs fahren müssten und stattdessen eine durchgängige Parallelführung bekämen
- wenn es entlang der L 3015 zwischen Bad Soden/Schwalbach und Kronberg einen durchgängigen Radweg gäbe
- wenn es von der KiTa Zuckerrübe bis zur Schwalbacher Straße in Sulzbach einen Lückenschluss nach Eschborn Süd gäbe.

Wenn das Wörtchen wenn nicht wär...

Nun bleibt abzuwarten, wie fruchtbar der Boden ist, auf den das Radverkehrskonzept im Main-Taunus-Kreis fällt. Wir vom ADFC Main-Taunus stehen mit Rad und Rat zur Verfügung, sollte die eine oder andere Kommune der Ehrgeiz packen auf dem gemeinsamen Weg zu mehr umweltfreundlicher Mobilität von Eschborn bis Hochheim.

Und bei alledem drücken wir ganz feste die Daumen für die schnelle Besetzung der Position des Kreis-Nahmobilitätsbeauftragten!

Gabriele Wittendorfer

Der MTK-Radtag ist in diesem Jahr eine Radnacht

Die Radnacht startet am 18. August um 19 Uhr am Landratsamt in Hofheim und führt das durch Polizeifahrzeuge abgesicherte Teilnehmerfeld auf Straßen in einem Rundkurs zum Gimbacher Hof nach Kelkheim und zurück nach Hofheim. Wer mit dabei ist zeigt, dass Radverkehr auch im Main-Taunus-Kreis eine

Rolle spielt. Außerdem radeln wir für einen guten Zweck zugunsten der Main-Taunus-Stiftung. Auf deren Homepage gibt es auch weitere Infos zur Veranstaltung:

www.main-taunus-stiftung.de

Der ADFC Main-Taunus ist Mitveranstalter und hat natürlich eine eigene Gruppe angemeldet. Wer in der ADFC-Gruppe mitfah-

ren möchte, meldet sich bitte mit Name, Vorname und Wohnort bis spätestens 31. Juli an: kontakt@adfc-mtk.de. Wer am 18. August beim ADFC mit einem ADFC-Trikot mitfährt (egal ob orange, gelb, blau oder selbst gebastelt), für den übernimmt der ADFC Main-Taunus die Teilnehmergebühr.

Gabriele Wittendorfer

18. August 2018

19.00 Uhr



MTK-Radnacht

zugunsten der Main-Taunus-Stiftung

Rundroute ab Landratsamt Hofheim über den Gimbacher Hof (rd. 25 km)
Startgeld: 5 Euro inkl. Getränk & Snack

Mit den richtigen Fragen punkten

Zugegeben: Ich bin kein Politiker und schon gar kein Radverkehrspolitiker. Dafür fehlt es mir an Geduld und Frustrationsresistenz. Umso mehr verdrießt es mich, wie engagierte Radverkehrspolitiker im ADFC eifrig und vergebens auf ihre lokalen Aktionslisten blicken und erkennen müssen, dass nicht viel vorangeht. Da stehen so Dinge wie etwa „Öffnung der Einbahnstraße XY“ oder „Beseitigung des Pollers an der Ecke XY. Das sind mitunter Dutzende von Punkten, die jahrelang verwaltet werden, um sie der Kommunalpolitik und der Verwaltung jederzeit unter die Nase halten zu können. Und die Kommunalpolitik ist dankbar dafür, kann sie doch kleine Erfolge groß feiern und bei unerledigten Dingen auf die jeweiligen hohen Kosten verweisen.

Ich möchte an dieser Stelle meine, zugegeben begrenzten, Erfahrungen zum Besten geben. Sie mögen als guter Rat dienen:

Ich pflege Kommunalwesen (Politiker oder Verwalter) zu Beginn zu fragen: „Wollen Sie in Ihrem Bericht mehr Radverkehr?“ Das ist eine geschlossene Frage, auf die es nur die Antworten „ja“ oder „nein“ geben kann. Wenn die Antwort „nein“ lautet, ist das Gespräch sofort beendet. Es wird aber kaum jemand mehr wagen, mit „nein“ zu antworten, soviel hat der ADFC immerhin erreicht. Also wird die Antwort ein mehr oder weniger gequältes oder unwilliges „ja“ sein. Jetzt kann man in Führung gehen, indem man fragt: „Wie hoch ist

der Radverkehrsanteil in Ihrem Bericht, und wie hoch soll er in fünf Jahren sein?“ Hier müssen fast alle passen, weil sie die Prozentzahlen nicht kennen und sagen, sie wüssten nicht, wie man sie ermittelt. Jetzt kann man seine Führung ausbauen, indem man Städte nennt, die diese Werte durchaus kennen (zum Beispiel Frankfurt). Und sie könnten sich ja dort erkundigen, wie man sie ermittelt. Aber gesetzt den Normalfall, dass man den prozentualen Anteil des Radverkehrs nicht kennt: Man kann dann immer noch fragen, um wie viel Prozente der Wert in fünf Jahren steigen soll. Jetzt will doch fast jeder Politiker Engagement zeigen; er wird also einen Wert nennen, meiner Erfahrung nach in der Regel „10 Prozent“. Und nun hat man fast gesiegt: Die nächsten Fragen können lauten: „Auf wessen Kosten soll die Steigerung gehen? Motorisierter Individualverkehr, Fußgänger, öffentlicher Nahverkehr?“ Und: „Mit welchen Maßnahmen wollen Sie die Steigerung erreichen?“

Jetzt wird meist herumgedrückt. Also antworte ich selbst. Auf die erste Frage: motorisierter Individualverkehr, auf die zweite: Verminderung des Raumes für Autos aller Art, Steigerung des Raumes für sicheren Radverkehr durch Radwege oder Radstreifen. Erfahrungsgemäß kommt jetzt gequälte Zustimmung, einfach deshalb, weil dem Kommunalpolitiker nichts Besseres einfällt. Und auf die versprochenen 10 Prozent kann man ihn später immer wieder hinweisen.

Günter Gräning

Multiplikatoren gesucht!

ADFC Hochtaunus sucht Unterstützer für Fahrradklima-Test

Am 1. September startet die achte Auflage des ADFC Fahrradklima-Tests. Als Beauftragte für dieses Thema im ADFC Hochtaunus e.V. suche ich Multiplikatoren, die uns hierbei unterstützen möchten. Am Fahrradklima-Test sollten sich alle beteiligen, die mit dem Rad im Alltag oder in der Freizeit unterwegs sind, aber auch diejenigen, die sich aufgrund schlechter Radverkehrsinfrastruktur nicht trauen.

Mein Ziel für 2018 ist es, insbesondere Schulen, Firmen und Vereine zu involvieren, die man per Rad erreichen kann. Daher suche ich im ersten Schritt Menschen, die hier über die Umfrage informieren und Aktionen vorbereiten möchten. So könnten Schulen die Umfrage im Rahmen von Projekttagen oder -wochen mit den Schülerinnen und Schülern vorbereiten oder an Elternabenden darüber informieren. Firmen oder Vereine können über interne Kommunikation und Infostände für die Umfrage werben.

Hier sind die Kommunikationswege aufgrund der Sommerferien oder seltener Sitzungstermine oft etwas länger. Oft fehlen einfach nur die richtigen Ansprechpartnerinnen oder -partner vor Ort. Daher wäre es schön, wenn die Ideen und Kontakte nun schon vorbereitet werden könnten.

Für die eigentliche Laufzeit des Projektes vom 1. September bis 30. November gilt es dann, die Aktionen zu unterstützen und auch einmal Umfragen an einem Infostand zu sammeln.

Übrigens: Der ADFC Fahrradklima-Test startet, wenn die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ und das Stadtradeln in Oberursel und Kronberg enden.

Kontakt: susanne.bittner@adfc-hochtaunus.de



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



www.facebook.com/zweirad-ganzert

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



Stadtradeln im ganzen Hochtaunuskreis

Neues vom Stadtradeln: In diesem Jahr kann der gesamte Landkreis bei der dreiwöchigen Aktion mitmachen. Denn nicht nur einzelne Orte wie Friedrichsdorf, Kronberg, Königstein oder Oberursel nehmen zu teils unterschiedlichen Terminen teil, sondern vom 12. August bis 1. September auch der Hochtaunuskreis insgesamt!

Am 12. August lädt Landrat Ulrich Krebs zu einer Auftakttour für den Landkreis ein. Geadelt wird von der 1200-Jahrfeier in Weißkirchen (Bleiche) zum Festtagsumzug des Burgfests in Königstein. Darüber hinaus gibt es andere Auftakte – oder Ihr könnt sie noch organisieren.

Gründet Teams und werdet Team Captain und motiviert Eure Nachbarn, Vereine, Klassen, Firmen

zum Mitmachen. Ab sofort kann man sich auf www.stadtradeln.de für den Hochtaunuskreis oder seinen Wohnort registrieren.

Stadtradeln-App bringt Licht ins Informationsdunkel

Eine weitere wesentliche Neuerung beim Stadtradeln betrifft die neue App, die nicht nur die gefahrenen Kilometer zusammenrechnet, sondern auch alle genutzten Wege aufzeichnet. Dabei wird nicht nur der genaue Streckenverlauf festgehalten, sondern beispielsweise auch die Wartezeit an einer roten Ampel.

Die Daten werden anonymisiert an das Forschungsprojekt MOVEBIS der Technischen Universität Dresden geleitet. Damit erstellt MOVEBIS Karten der Radverkehrs-

ADFC-Kontakte im Hochtaunuskreis

ADFC Hochtaunus e.V.

info@ADFC-Hochtaunus.de, <http://adfc-hochtaunus.de>
Vorsitzender: Günther Gräning, Tel. 0 61 72/98 57 40

ADFC Bad Homburg/ Friedrichsdorf

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

ADFC Kronberg

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

ADFC Glashütten

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

ADFC Oberursel/Steinbach

Susanne Bittner
Tel. 0 61 71/97 18 97
oberursel@adfc-hochtaunus.de
www.adfc-oberursel.de

ADFC Usinger Land e.V.

Neu-Anspach, Usingen, Wehrheim

usinger-land@
adfc-hochtaunus.de
Stefan Pohl
Tel. 0 60 81/5 84 65 35

ADFC Weilrod

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

ströme der jeweiligen Städte und Landkreise, die dann für eine bessere Infrastrukturplanung genutzt werden können. Das ist ein großer Fortschritt, denn bisher gibt es wenige verlässliche Zahlen für den Radverkehr.

Schaffen wir Daten. So kann man die ersten Wochen nach den Sommerferien nutzen, um Alltagswege und Ausflüge, Radtouren, Mountainbike-Tracks oder Radrennstrecken aufzuzeichnen und so ein Netzwerk der tatsächlich genutzten Strecken erstellen.

Achtung: Für die Kampagnensaison 2018 steht die neue Stadt-

radeln-App leider ausschließlich als Android-Version zur Verfügung. Die iOS-Version konnte aufgrund unerwarteter Schwierigkeiten nicht rechtzeitig fertiggestellt werden.
Susanne Bittner

*Radurlaub
Andalusien*

GENUSSRADELN MIT KULTUR
AM SCHÖNSTEN ORT SPANIENS

www.radurlaub-conil.com

Telefon: 0152 - 535 779 32

SCHÖNE
TASCHEN
FÜRS
FAHRRAD

www.zimmer-fahrradtaschen.de

zimmer



Offener Brief aus Offenbach... ... an den Frankfurter Stadtrat Klaus Oesterling

Sehr geehrter Herr Oesterling,

am 5. Juni veröffentlichte die FAZ ein Interview mit Ihnen über Ihre Verkehrspolitik. Sie sprachen neben anderen Aspekten des Radfahrens auch über das Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander in Frankfurt: „Rüpelhaftes Verhalten nimmt zu“.

Als Verkehrsteilnehmer, der alternativlos nur das Fahrrad benutzt, habe ich jeden Tag Erfahrung mit dem Verhalten von Verkehrsteilnehmern in verschiedenen Städten. Nach wie vor haben vor allem Radfahrer permanent große Probleme mit Autofahrern, so auch ich. Mir und anderen Befragten scheint aber die Frankfurter Stress- und Befindlichkeitslage im Vergleich zu der Offenbachs besonders schwer zu ertragen zu sein.

Woran liegt das? Ist es die schiere Größe Frankfurts oder die Häufung von „Kampfrädlern“? Diese Phänomene haben wir im Verhältnis 1:7 auch in Offenbach, aber weniger „rüpelhaftes Verhalten“ – auch in dieser Relation. Eine kleine Umfrage bestätigte das. Warum also deutlich weniger Ärger und Aggression in Offenbach, obgleich das bekannt negative Image unserer Stadt etwas anderes sagt?

Seit vier Jahren läuft unter der Federführung des hiesigen ADFC die Kampagne „Offenbach fährt fair“. Sie setzt sich aus drei zivilgesellschaftlichen und drei städtischen Einrichtungen zusammen und arbeitet mit Plakaten im



ÖPNV, mit Flugblättern und so genannten Multiplikatoren aus allen Bevölkerungsschichten, darunter auch der Fahrer Ihres Vorgängers, Mehmet Kalin. Zur Information sende ich Ihnen einen Teil unserer Werbematerialien.

Ich denke, Sie könnten sich für die Kampagne interessieren – freilich nicht zur Nachahmung, sondern als Anstoß für frankfurt-spezifische Handlungsmöglichkeiten.

Sollte unsere Kampagne Ihr Interesse geweckt haben, so kämen wir gerne zu Ihnen zum Vorstellen und Analysieren unserer Erfahrungen.

Mit den besten Grüßen aus der östlichen Nachbarstadt

Wolfgang Christian

Der Mandant steht im Mittelpunkt unseres Handelns.

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

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

Wiegand | Striether | Hofmann
 Rechtsanwälte und Notar

Freude an der Last

Ein Plädoyer für den Warenverkehr auf zwei Reifen

Ganz ohne elektrische Unterstützung: Der Long John, Urahn aller modernen Transporträder, bei einem Umzugseinsatz im Frankfurter Ostend. Der Besitzer, Chefredakteur dieser Zeitung, hat allerdings noch nie versucht, die angegebene Tragfähigkeit des Fahrzeugs von 100 kg voll auszunutzen.

Jörg Hofmann



Transporträder waren zu Omas Zeiten gang und gäbe – bis das Auto zum allgegenwärtigen Lastesel wurde. Angesichts verstopfter Straßen und schlechter Luft in den Städten steht dem Lastenrad möglicherweise eine Renaissance ins Haus.

Den Long John habe ich zum ersten Mal vor Jahren in Friedrichskoog gesehen – einem kleinen Kutterhafen an der Nordsee. Ein Pärchen war unterwegs auf Radtour von Odense in Dänemark zurück nach Hause irgendwo im Ruhrgebiet. Die beiden hatten den Long John direkt in der dänischen Manufaktur gekauft. Als jugendlicher Autohasser war ich sofort begeistert: ein Lastenrad aus schwerem Stahl, mit einer großen Ladefläche, die zwischen Vorder- und Hinterrad liegt, maximale Zuladung 100 Kilo, Ladehöhe plus/minus ein Meter. Ich fragte die zwei, ob ich mal fahren dürfe, und landete fast im Hafendeckel, weil der Wendekreis für ein Fahrrad enorm groß ist. Seitdem wollte ich auch einen Long John haben. Ich musste warten. Erst fehlte das Geld, dann der Platz. Wer in einem Mietshaus wohnt, kriegt den Long John schlecht unter. Für den Fahrradkel-

ler zu sperrig, und draußen rostet er vor sich hin. Seit 15 Jahren haben wir eine Garage und, ich gestehe, ein Auto. Direkt daneben aber steht der Long John. Als unsere Jungs klein waren, haben wir den Kindersitz auf die Ladefläche geschnallt. Die Kinder saßen da wie kleine Könige auf dem Thron. Und die Leute, die uns entgegenkamen, winkten fröhlich. Überhaupt: Egal wo wir mit diesem Riesen-Rad aufkreuzen, am Getränkecenter, um Wasserkisten zu holen, oder bei Aldi, um den Wochenendeinkauf zu erledigen, die Leute lächeln.

Umso mehr hat es mich all die Jahre gewundert, dass wir kaum jemals andere Leute mit Lastenrädern trafen. Dabei – davon bin ich nach wie vor überzeugt – ist das mehr denn je eine Alternative zum Auto; CO₂-frei einkaufen, kein Parkproblem, die eigene Pumpe kommt in Schwung. Wozu ein Zweitwagen, wenn es den Long John gibt. Wer eine Garage hat oder einen geräumigen Unterstand, hat auch Platz für so ein Fahrrad. Erst seit wenigen Jahren sehe ich gelegentlich andere Leute mit Lastenrädern – dem holländischen Bakfiets zum Beispiel, das Rad mit der hübschen Holzkiste, in der Kinder oder

Einkäufe verstaut werden. In den Niederlanden ein Renner, hier noch immer ein Exot, leider. Warum, frage ich mich, kommen die Deutschen in Sachen Transport per Fahrrad nicht in Schwung? Der Zweirad-Industrie-Verband hat noch nicht einmal eine eigene Kategorie für Lastenräder. Die laufen unter ferner liefen zusammen mit Spezialanfertigungen wie Liegerädern. Gerade mal ein Prozent aller Radfahrer nutzt ein Lastenrad. Und der Marktforschungsspezialist Sinus hat herausgefunden, dass 61 Prozent aller Deutschen noch nie von einem Lastenrad gehört haben. Das ist bemerkenswert, denn den Long John gibt es seit den 1930er Jahren.

Angesichts verstopfter Städte, des Klimawandels und der Diskussion um den Feinstaub ist jetzt aber etwas passiert, womit ich eigentlich kaum noch gerechnet hatte: Die Politik hat das Lastenrad auf dem Radar. Das Bundesverkehrsministerium hat vor einiger Zeit erstmals eine Studie zum Potenzial von Lastenrädern in Auftrag gegeben, die „Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr“. Verkehrsforscher vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) rechnen

darin durch, inwieweit Lastenräder den Geschäftsverkehr ersetzen können. Dank dieser Studie weiß ich jetzt, dass der Long John ein „Tieflader“ ist, aber auch, dass Lastenräder leicht ein Viertel aller Liefer- oder Kurierfahrten in den Innenstädten übernehmen könnten. Und siehe da: Die Paketboten von der Post oder von UPS treten hier und da schon ordentlich in die Pedale.

Wer in Sachen Lastenrad Oma und Opa fragt, der erntet Kopfnicken. Denn denen waren die Transporter auf zwei Rädern noch recht vertraut. Neulich kam ich vor einem Supermarkt mit einem älteren Stadtstreicher ins Gespräch, der ganz begeistert erzählte, dass er als Jugendlicher für eine Wäscherei unterwegs war. Ganz treffend heißt es in der DLR-Studie: „Fahrräder und Lastenräder waren in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ein selbstverständliches Transportmittel für Auslieferungs- und Werkverkehre. Auch für gewerbliche Tätigkeiten, bei denen der Gütertransport nicht im Mittelpunkt stand, etwa für Handwerker und Dienstleister, war das Fahrrad ein gebräuchliches Dienstfahrzeug. Die Automobilisierung der Gesellschaft führte in der zweiten

MAIN-LASTENRAD: Riesige Nachfrage zum Start

Seit Mitte Juni gibt es in den Stadtteilen Bockenheim, Bornheim und Gallus eine relativ einfache Möglichkeit, Einkäufe und andere schwere oder sperrige Gegenstände autofrei zu transportieren. MAIN-LASTENRAD heißt das Projekt des VCD Hessen zum kostenlosen Ausleihen von Transporträdern. Gefördert wird es vom Energiereferat der Stadt Frankfurt am Main, das einen Ideenwettbewerb zum Klimaschutz 2017 ausgeschrieben hatte. Wesentliche Starthilfe und die webbasierte Buchungsplattform erhielt das Projekt vom Forum Freie Lastenräder.

Um eines der drei jeweils elektrisch verstärkten Lastenräder ausleihen zu können, muss man sich zunächst über die Website www.main-lastenrad.de unter Angabe von E-Mail-Adresse, Telefon-

nummer und Adresse anmelden. Dort finden sich auch Infos über das allgemeine Prozedere und die Spielregeln des Ausleihens.

Das Projekt freut sich über Geldspenden, damit die Lastenräder gewartet und repariert werden können. Dazu stehen an jeder Ausgabe-Station Spardosen in Form kleiner Lastenräder.

Die Ausleihstandorte

Ausgeliehen – und wieder zurückgebracht – werden die Lastenräder in Bockenheim bei der Wein-Societät in der Leipziger Straße 42, in Bornheim bei tegut... gute Lebensmittel in der Berger Straße 195 – und im Gallus beim Mehrgenerationenhaus, Idsteiner Straße 91 (Eingang in der Kelkheimer Straße).

Das Mehrgenerationenhaus hat den Start des Lastenradver-



Lastenrad-Testfahrt beim Mehrgenerationenhaus im Gallus

leihs sogar mit einer kleinen Einweihungsparty gefeiert und die Nachbarschaft zu Testfahrten animiert.

Einen Wermutstropfen müssen interessierte Nutzer zur Zeit schlucken: Nicht jeder, der ein Lastenrad leihen möchte, kann

kurzfristig zum Zug kommen. In allen drei Verleihstationen sind die Lastenräder auf mehrere Wochen restlos ausgebucht. Das zeigt: Der Bedarf ist riesig, der Lastenradverleih muss intensiv ausgebaut werden.

Torsten Willner (Text und Bild)

Hälfte des 20. Jahrhunderts allerdings zu einer Fast-Verdrängung des Fahrrads als Nutzfahrzeug in den meisten Branchen“.

Wer weiß, vielleicht gilt für das Lastenrad schon bald „zurück in die Zukunft“, denn seit dem 1. März 2018 ist die „Kleinserien-Richtlinie zur Förderung der gewerblichen Nutzung von Lasten- bzw. Cargo e-Bikes“ in Kraft. Beim Kauf eines Lastenrads gibt es eine Prämie von bis 30 Prozent des Kaufpreises. Antrag beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Man darf gespannt sein, wie sich der Verkehr in den Innenstädten dadurch verändern wird.

Doch der Wirtschaftsverkehr ist nicht alles. Auch privat darf man sich gern aufs Lastenrad schwingen. Ich gebe zu: Bei Sauwetter nehme ich lieber das Auto, als den Einkauf auf der Ladefläche durchweichen zu lassen. Aber sonst? Was spricht gegen das Lastenrad? Bequemlichkeit? Sicher, das Rad hat Gewicht. Andererseits sieht es gut aus. Der Long John mit seinem kultigen 30er-Jahre-Design und den Mopedreifen wird leider nicht mehr gebaut. Dafür ist die neue Generation der Lastenräder mit Scheibenbremsen, Kettenschal-

tung oder E-Motor umso schicker und flotter. Ich warte derweil auf den Tag, an dem ich bei Aldi erstmals mit anderen Lastenradfahrern ins Gespräch komme. Das Warten dürfte sich lohnen, denn der Zweirad-Industrie-Verband attestiert dem Lasten- und Transportrad wachsende Bedeutung. Und auch die Marktforschungsgesellschaft Sinus sieht ein zunehmendes Interesse: Immerhin können sich sieben Prozent aller Befragten vorstellen, ein Lastenrad zu kaufen. Nur eines macht mich etwas stutzig: Laut Sinus haben vor allem Menschen aus den Gesellschaftsmilieus der „Expeditiven, Hedonisten und Liberal-Intellektuellen“ Interesse am Lastenrad. Das klingt für mich eher befremdlich, weil ich nicht ganz sicher bin, ob ich mit denen etwas zu tun haben möchte. Da sehe ich es lieber holländisch pragmatisch. Mit (Lasten-)Rädern ist einfach mehr Leben auf der Straße.

Tim Schröder, Wissenschaftsjournalist in Oldenburg

Dieser Text ist bereits auf Spektrum.de erschienen. Wir bedanken uns beim Autor und der Redaktion für die Abdruckgenehmigung.



Beratung & Service

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

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

www.FahrradWagner.de

W

Fahrradhaus
Wagner

Familientradition seit 1929

Wooqstr. 21
Tel.: 069 - 952 948 44

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

Öffnungszeiten:

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

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr



Erste Fahrversuche des Autors unter den Augen von Benjamin Worch vom Schallplattenladen „analogetontraeger“

Oliver Schmittke

Das Fahren macht dann wirklich Spaß

Probefahrten mit dem Bäckerfahrrad

So lange ist es eigentlich gar nicht her, dass ein Bäckerfahrrad ein alltäglicher Gebrauchsgegenstand war. In meiner Kindheit wurden damit nicht nur Lebensmittel ausgeliefert, sondern diese Fahrräder wurden auch von Handwerkern für Werkzeug und Material benutzt, sofern nicht der nächst größere Typ verwendet wurde, das dreirädrige Lastenfahrrad mit einem Kastenaufbau vorne. Schon damals interessierte mich die Technik des Bäckerrades, die ungleich großen Räder, der vorne starr angebrachte breite Gepäckträger und der Klapptänder als großer Bügel darunter.

Am meisten aber war ich immer von den Bremsen fasziniert. Hinten gab es eine Rücktrittbremse, das war bei allen Fahrrädern Standard. Vorne wurden die normalen Straßenräder durch ein Bremsgummi verzögert, das direkt von oben auf den Reifen gedrückt wurde. Dazu diente eine senkrechte Stange, die genau da saß, wo bei dem Bäckerfahrrad der Warenkorb montiert war. Deshalb wurde hier die Stange in das Lenkrohr verlegt, durch die lange Schraube hindurch, die unten in den Konus geschraubt ist. Ein kühner Bogen im Bremsgestänge lenkte die Kraft erst nach oben, dann senkrecht

nach unten (Bild rechts oben). Der Bremsklotz mit dem Bremsgummi saß dann direkt zwischen den Gabelrohren. Dieser Mechanismus hat mich immer begeistert. Ich musste ihn ja nicht bedienen und machte mir auch keine Gedanken über den Wirkungsgrad, der schon bei meinem normalen Fahrrad bescheiden genug war. Es gab ja nichts Besseres, jedenfalls nicht in Bremen, wo ich aufgewachsen bin. Dass es doch Alternativen gab, erfuhr ich erst 1960 in Norwegen, wo praktisch alle Fahrräder vorne eine Trommelbremse hatten.

Eine solche Trommelbremse steckt auch in dem Bäckerfahrrad, das ich gleich um die Ecke hier in Frankfurt immer wieder vor einem Schallplattenladen bewundern konnte. Viel bewegt wurde es offenbar nicht, aber eines Tages hatte es nagelneue Reifen, also wurde es jedenfalls gepflegt. Ich wäre gerne damit gefahren. Ob ich mal fragen sollte?

Als ich mich einmal wieder vor dem Laden über die Kisten mit Schallplatten-Sonderangeboten beugte und mein Fahrrad mit zwei großen ADFC-Taschen in Reichweite hatte, sprach mich prompt der Inhaber an. Ich sähe doch aus wie ein passionierter Radfahrer, und ob ich da nicht Lust hätte, gelegentlich mit seinem Bäckerfahrrad zu fahren, damit es auch mal benutzt und im Stadtviertel sichtbar wird. Mit dieser Art von Sonderangebot hatte ich wirklich nicht gerechnet, aber ich sagte natürlich sofort zu. Zu transportieren habe ich immer etwas.

Das Fahrgefühl ähnelt dem mit einem bepackten Reiserad mit vier Radtaschen

Es dauerte ein wenig, bis es zur ersten Fahrt kam, da ausgerechnet die Trommelbremse repariert werden musste. Als es endlich so weit war, näherte ich mich dem Fahrzeug so, wie es mir mein Motorradlehrer geraten hatte. Ich schob erst einmal nur, um ein Gefühl für das Gewicht und die Gleichgewichtslage zu bekommen. Beides ist beherrschbar. Das Fahrge-

fühl ähnelt dem mit einem bepackten Reiserad mit vier Radtaschen. Allerdings habe ich dort meine 21 Gänge, die ich bei dem Bäckerfahrrad sehr vermisse. Es hat keinerlei Gangschaltung und vorne 46 Zähne, hinten 20. Diese Kombination haben andere Fahrräder aus der Zeit auch, die nicht für den Transport von Lasten vorgesehen sind. Bei einem anderen Bäckerfahrrad habe ich dagegen hinten 22 Zähne gezählt. Diese Übersetzung erfordert nicht ganz so viel Kraft am Berg. Auch das Anfahren geht mit einem größeren Ritzel flotter. Der Antriebsstrang übrigens ist nicht kräftiger ausgelegt als bei einem normalen Straßenfahrrad. Auch der Rahmen ist nicht stärker dimensioniert, wenn man von dem doppelten Oberrohr und von dem Lenkrohr absieht, das wegen des kleinen 20-Zoll-Vorderrades entsprechend länger ausfällt.

Nicht beim Fahren, aber beim Rangieren kommt dann tatsächlich etwas Motorradgefühl auf. Jede Bewegung muss wohlüberlegt sein. Schiebt man das geparkte Fahrzeug nach vorne, bis der Ständer hochklappt, muss man das Gleichgewicht auch wirklich halten. Drückt man den Ständer mit dem Fuß auf die Erde und hebt das Fahrrad nach hinten in seine Parkposition, dann gibt es einen Punkt, von dem an sich die Bewegung nicht mehr aufhalten lässt, bis alles zum Stillstand kommt. Das merkte ich zum Glück rechtzeitig, als ich die Fuhre dicht an einem Laternenpfahl abstellen wollte. Ein paar Zentimeter weniger und der Lastenaufbau wäre gegen die Laterne geknallt.

Überhaupt will das Parken etwas trainiert sein. An einen Mast oder Pfahl muss man dicht heran fahren, um nicht zu viel Platz wegzunehmen. Dazu lässt sich dieses Fahrzeug auch in beladenem Zustand zwar immer noch leicht nach vorne oder hinten schieben, aber eben nicht seitlich. Besonders trickreich wird es, wenn es zwischen lauter Abstellbügel gerade noch für ein einziges Fahrrad reicht. Da muss dann nicht nur das Bäckerrad Platz haben, sondern auch der Mensch dazu. Mit einem Fuß drückt man den Klapptänder nach unten, eine Hand hält den Lenker, die andere hebt das Fahrrad samt Ladung an und zieht es nach hinten. Der zweite Fuß ist dabei auch nicht unwichtig. Er trägt

mindestens einen Teil der Last und das Gleichgewicht hält er auch noch.

Aber das Fahren macht dann wirklich Spaß. Die breiten Reifen schlucken viele Stöße, die aufrechte Sitzhaltung bietet gute Rundumsicht. Bei jeder Lenkbewegung merkt man, wie gut es ist, dass die Ladung am Rahmen und nicht an der Vordergabel befestigt ist. Natürlich ist das Fahrverhalten anders als gewohnt. Der Schwerpunkt ist trotz des kleinen Vorderrades deutlich erhöht. Man darf sich nicht schwingvoll in die Kurve legen, sonst kippt man leicht nach innen.

Diese Art Fahrrad ist zum Transportieren da und nicht zum Spazierenfahren. Für meine erste Tour hatte ich eine große Reisetasche voller Bücher gepackt, die ich in verschiedene öffentliche Bücherschränke stellen wollte. Das ging dann viel mühsamer als mit den Radtaschen, die ich sonst verwende. Nicht nur beim Fahren, sondern auch im Stehen hatte ich übersichtlich alles vor mir. Kein Buch verknickte und die unvermeidlichen Neuzugänge ließen sich leicht von den Beständen trennen, die ich abgeben wollte.

Die Holzkiste aus dem Sperrmüll passt ganz genau auf das Rad

Noch besser als die Tasche wäre eine Holzkiste und die entdeckte ich dann tatsächlich am Straßenrand inmitten von Sperrmüll. „Keller“ steht darauf. Das Teil passt millimetergenau. Ich musste nur die metallverstärkten Ecken etwas abpolstern, damit der Warenkorb meines Fahrrads nicht kratzt wurde. Die Tasche passte dann in die Kiste und weiter ging die Fahrt.

Wie verhalten sich die anderen Verkehrsteilnehmer? Ein Lasten-Kollege wollte mit seinem Truck einfach die Vorfahrt nehmen, weil ich nicht so flott an ihm vorbei brausen konnte wie gewohnt. Ich schrie ihn laut an, so dass er verschreckt doch noch auf die Bremse trat. Andere nehmen aber durchaus Rücksicht auf meine etwas schwerfälligere Gangart. In Einbahnstraßen, die für Radfahrer in beiden Richtungen geöffnet sind, bin dann aber ich oft derjenige, der freiwillig nachgibt. Ich mag das Gerangel um Zentimeter nicht, obwohl ich ja die breiteste Stelle meines Fahrzeugs direkt vor mir im Blick habe. Auch ist der Gepäckträger kaum breiter als der Lenker. Übrigens, auf Lenkbewegungen reagiert das Bäckerfahrrad alles andere als schwerfällig. Man kommt gut zwischen Pollern hindurch, wenn man genau zielt. Es stört überhaupt nicht, dass man das Vorderrad nicht sehen kann. Will man gezielt einem Schlagloch ausweichen, genügt es zu wissen, dass das Vorderrad immer in der Mitte ist.

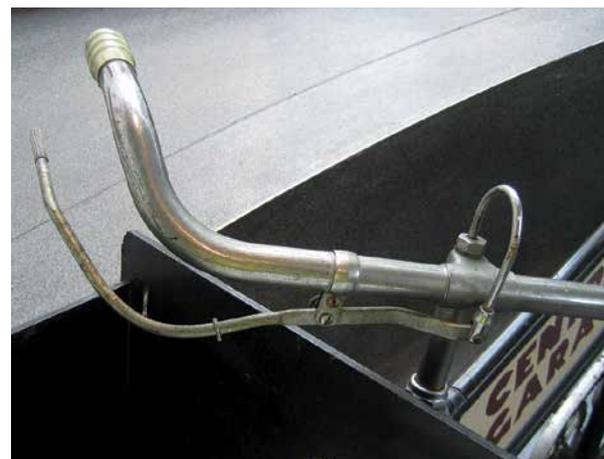
So altertümlich dieses Bäckerfahrrad auch wirkt, richtig alt ist es gar nicht. Auf dem Rahmen steht „60 Jahre Falter“. Die Fahrradfabrik Falter wurde 1927 gegründet, dem-

nach wäre das Fahrrad frühestens 1987 gebaut. Dabei sieht die Rahmenkonstruktion aus wie in den 1950iger Jahren. Das Rahmenheck ist oben geschraubt, die Hinterachse steckt in waagerechten Gabelenden mit Kettenspannern, Ösen für Schutzbleche und Gepäckträger gibt es nicht, alles muss zusammen mit der Hinterachse befestigt werden. Diese Konstruktion findet man an normalen Straßenrädern eigentlich seit etwa 1955 nicht mehr. Andererseits sind die Rahmenrohre direkt miteinander verschweißt und nicht durch gelötete Muffen miteinander verbunden, wie es im traditionellen Rahmenbau üblich ist. Zum Anbringen eines hinteren Gepäckträgers ist eine Pletscherplatte angeschweißt, auch das ist eine neuere Erfindung, ebenso wie die Platte zur Befestigung eines Mittelständers.

Für ein sperriges Fahrrad findet sich nur schwer ein geschützter Abstellplatz

An einem anderen Punkt hätte ich mir etwas mehr Modernität gewünscht, und zwar bei der Korrosionsvorsorge. Sorgen bereitet mir nämlich der Rost. Fahrräder sollten nicht Tag und Nacht draußen stehen. Je sperriger aber ein Fahrrad ist, desto schwerer findet sich ein geschützter Abstellplatz dafür. Und wenn die Fläche zwischen den beiden Oberrohren mit einer Firmenadresse verziert ist, dann soll sie auch jedermann sehen können. Damit ist das Schicksal eines Bäckerfahrrads eigentlich vorgezeichnet, es steht viel draußen herum. Aber ausgerechnet der Lastenvorbau samt Ständer ist sehr rostanfällig. Die zahlreichen Schweißnähte sind nicht glattgeschliffen, also voller Kanten und Vertiefungen. An den ebenso häufigen Schraubverbindungen rostet es auch. Die Lackierung könnte deutlich robuster sein. Das kann man korrigieren. Eine moderne Pulverbeschichtung hält den Rost jedenfalls auf der Fläche zuverlässig fern. Sie wäre aber nur auf Kosten des Originallacks möglich. Ein Überzug mit Leinöl verhindert ein Weiterrosten und konserviert die Patina. Besser aber soll Schellack sein, der vielleicht auch ganz gut zu den Schallplatten passt. Ohne weitere Erfahrungen und Beratungen wage ich mich aber an dieses Projekt nicht heran.

Auch noch nicht abgeschlossen ist der Versuch, das Bäckerfahrrad StVZO-konform auszustatten. Es hat einen tollen Scheinwerfer und ein sehr stilvolles, aber kaum sichtbares Rücklicht. Der erforderliche Reflektor vorne lässt sich am Korb anbringen, hinten wird es schon schwieriger. Und Speichenreflektoren, die nicht nur funktionieren, sondern auch passabel aussehen, fehlen auch noch. Eigentlich wäre es schade, dieses Fahrrad mit moderner Sicherheitstechnik zu verunzieren. Das passt alles nicht zu der Zeitreise, auf die man sich unweigerlich begibt, wenn man das Bäckerfahrrad auch nur an die Hand nimmt. *Ingolf Biehuse*



Gestängebremse: Die Hebelkraft wirkt senkrecht durch das Lenkrohr auf den Bremsgummi

Ingolf Biehuse



Mehr Sicherheit durch eine Trommelbremse: Die Perspektive des Radfahrenden

Oliver Schmidtko



Parken ist nicht ganz so einfach

Ingolf Biehuse (2)



Aus dem Sperrmüll: passgenaue Kiste für das Rad

Leser MEINUNGEN

Farbige Radverkehrsflächen

Beim Besuch der Ausstellung „Fahr Rad!“ im Deutschen Architekturmuseum ist mir als erstes aufgefallen, dass bei den meisten Radinfrastruktur-Projekten in den vorgestellten Städten die Radspuren in Rot/Orange bzw. in Hellgrün gestrichen sind. Sehr auffallend, sofort ins Auge springend.

Und wer mal in einer von diesen Städten war, kann sicher bestätigen, dass es nicht nur auf Luftbildern wie in der Ausstellung sondern auch den Verkehrsteilnehmern auf der Straße auffällt. Die eingefärbten Flächen sind Radfahrerland, da hat sonst niemand etwas zu suchen.

Warum gibt es das bei uns in Frankfurt nicht? Die vielen, zum Teil recht positiven neuen Radbereiche sind in der Regel nur mit dem Radsymbol, das in Abständen auf die Fahrbahn gemalt ist, gekennzeichnet. Das ist schon mal besser als nichts, insbesondere in den Einbahnstraßen für Radgegenverkehr aber nicht besonders auffallend.

Sind es Kostengründe, die gegen eine auffällige Bemalung oder Einfärbung der Radspuren spricht? Oder andere Argumente? Ich persönlich würde mich freuen, wenn Frankfurt die Sicherheit der Radfahrer durch auffällige Radspuren,

die in jedem Fall auch von nicht Ortskundigen aus dem Auto wahrgenommen werden, steigert. Sogar Fußgänger sollten es merken, dass etwas nicht stimmt, wenn sie auf einer grünen oder orangefarbenen Spur spazieren gehen.

Wilfried Panzer

Dazu Bertram Giebeler, Verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Frankfurt: Auch wir vom ADFC Frankfurt sind der Meinung, dass bei uns – andere Städte sind da weiter – viel zu wenig von dem Instrument der Einfärbung Gebrauch gemacht wird. Die Einfärbung sollte rot sein, weil sich dies in Deutschland als Regel durchsetzt und alles andere Verwirrung stiften würde. Sie sollte idealerweise die gesamte Infrastruktur des Radverkehrs auf der Fahrbahn erfassen. Mindestens halten wir es aber für geboten, in Kreuzungsbereichen die Radverkehrsflächen rot einzufärben.

Problem-Stadtteil Sachsenhausen

Seit mehr als einem Jahr wohne ich in Süd-Sachsenhausen und fahre täglich ans Museumsufer zur Arbeit. Um die Bahnstrecke (Südbahnhof) fahrend zu unterqueren, gibt es zwei Möglichkeiten: Am Wendelsplatz oder an der Unter-

führung Schweizer Straße. In der Regel entscheide ich mich für die Schweizer Straße und eiere dann zwischen Straßenbahnschienen, hupenden Autofahrern und entlang der Fahrbahn parkenden Autos vor zum Museumsufer, Schaumainkai. Ständig auf der Hut vor plötzlich sich öffnenden Türen. Bisher hatte ich Glück. Nun sind zu allem Überfluss kürzlich zwischen Hedderichstraße und Textorstraße weitere Parkplätze am Fahrbahnrand entstanden, die die Fahrbahn zusätzlich verengen. Muss das sein?

Die Alternative ist die Unterführung Wendelsplatz mit Nutzung der Busspur (derzeit Baustelle). Das funktioniert aber nur stadteinwärts. In der Gegenrichtung hört die Busspur etwa bei der Textorstraße auf, und bis zum Wendelsplatz wird es eng und aggressiv. Nicht nur ich weiche dann auf den Gehweg aus. Oder ich ziehe die Schweizer Straße vor.

Manchmal nehme ich die Unterführung Südbahnhof und schiebe dort mein Rad. Dann fahre ich durch die Diesterwegstraße, die allerdings beim letzten Mal noch nicht durchgehend in beiden Richtungen befahrbar war.

Als alter Nordendler konnte ich die Friedberger Landstraße immer ganz gut umfahren und war sehr zufrieden mit dem Netz, was in den letzten Jahren – vor allem auch mit

der Öffnung der Einbahnstraßen – entstanden ist. In Sachsenhausen aber, gerade rund um den Bereich Schweizer Straße, Mörfelder Landstraße und Darmstädter Landstraße, muss ich mich als Radfahrer wieder verdammt warm anziehen. Gibt es hier wirklich keine Lösung im Hinblick auf Verkehrsberuhigung, Tempolimit, Umwandlung von Parkplätzen in Fahrradwege? Sichere und durchgehende Fahrradwege? Was wird gerade entlang der Elisabethenstraße / Darmstädter Landstraße gebaut? Habt ihr da ein Auge drauf?

Danke für eure Arbeit und viele Grüße

Michael Besser

Neugestaltung des Schwanheimer Ufers

Das Schwanheimer Ufer wird verschönert, der Fahrradweg verbreitert, die Wege zu den Brücken über die Schnellstraße gepflastert, neue Ruheplätze mit Bänken geschaffen. Alles gut und schön, nur frage ich mich, ob die Planer überhaupt wissen, auf welcher Seite der Brücke zur Martinskirchstraße die Fahrradrampe ist?

Wenn ich von Schwanheim kommend nach Niederrad abbiegen will, muss ich im spitzen Winkel auf den Fahrradweg einbiegen. Komme ich von Niederrad und will



Endlich mal

an der Spitze des Pelotons fahren können?

Ordner/-in zur bike-night werden!

Ordner/-in zur bike-night am 1. September: Informationen auf Seite 11 in diesem Heft

Foto AG ADFC Frankfurt

zur Brücke nach Schwanheim, ist es genauso. Und was soll an der Stelle die Absperrung mit dem niedrigen Zaun? Zusätzlich werden die Radfahrer auf dem Weg zur Brücke seit Monaten durch einen Erdhügel behindert. Ein Hinweis an das Radfahrbüro führte bisher zu keiner Änderung.

Hedda Topp

Die Redaktion hat sich beim Radfahrbüro dazu erkundigt: An der genannten Stelle sind noch nicht alle geplanten Verbindungswege angelegt, auch der Erdhügel ist eine direkte Folge der aktuellen Bautätigkeit. Die neuen Wege, die vor allem auch die Anbindung Schwanheims an den Uferweg verbessern, sollen im Laufe des Herbstes fertiggestellt werden. Abgeschlossen ist in diesem Bereich bisher die Verbreiterung des Uferwegs auf 3,50 Meter.

Feedback zu Heft 3/2018:

1. Vielen Dank für das Thema Falschparken. Was nützt die beste Rad- und Fußgängerinfrastruktur, wenn sie als Parkplatz genutzt wird? Mein Eindruck ist, dass die Stadt passiven Widerstand leistet gegen die Verfolgung von Falschparkern (und das Zustellen von Radinfrastruktur). Ordnungshüter kümmern sich lieber darum, dass Autoparkplätze nur für die vorgese-

hene Dauer genutzt werden, als Fläche, die gar nicht für den motorisierten Verkehr vorgesehen sind, von Autos freizuhalten.

2. Vielen Dank für den Einsatz hinsichtlich der Westkreuzsanierung!

3. Vielen Dank für den Artikel: Das Auto ist eine Waffe! Sehr hilfreich!

Die Rücksichtslosigkeit im Verkehr nimmt immer groteskere Formen an, wobei die Gefährlichkeit, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, kaum berücksichtigt wird. Kleine Anekdote: Unterwegs in der Windeckstraße auf dem Fahrrad entgegen der Einbahnstraße werde ich ohne Not von einem UPS Fahrzeug an die Fahrbahnseite gedrängt, dass mir eine Weiterfahrt nicht mehr möglich ist. Fahrer hält an und zieht die Augenbrauen hoch: Nötigung in der falschen Überzeugung, dass ich dort nicht entgegen der Einbahnstraßenrichtung unterwegs sein darf... Da fehlen einem die Worte.

4. Asphaltierung von Parkwegen (Leserbrief): Ich stimme Bertram Giebeler zu und würde die Asphaltierung von Parkwegen befürworten. Im Vergleich zur versiegelten Fläche für den motorisierten Verkehr sind die erforderlichen Flächen vernachlässigbar. Außerdem weicht der Fahrradverkehr in solche Bereiche aus, damit man nicht durch den Autoverkehr gefährdet wird. Dann möchte man wenig-



Fahrrad Böttgen GmbH

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

Meisterwerkstatt

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

Jeden letzten Samstag im Monat Flohmarkt
 Finanzierung - Leasing - Versicherung





tens nicht noch schlammbedeckt am Ziel ankommen. Darüber hinaus ist es auch für die Funktionalität und Verschleiß des Rades von Bedeutung, ob es schon während

einer Fahrt über und über mit Dreck bespritzt wird.

Herzlichen Dank und Gruß – weiter so!

Jörn Paulini

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V.

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8-14,
(Anzeige Seite 29)
www.fahrrad-boettgen.de

Zweirad Ganzert GmbH

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

Internationaler Bund/ Bike Point

Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein

Leverkuser Straße 31
(Am Bahnhof FFM-Höchst)
(Anzeige Seite 6)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo

Alt-Harheim 27
(Anzeige Seite 14)
www.mainvelo.de

Per Pedale

Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 6)
www.perpedale.de

Radschlag

Hallgartenstraße 56
www.radschlag.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH

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

terranoVA Zimmermann

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

Fahrradhaus Wagner

Wooogstraße 21
(Anzeige Seite 25)
www.fahrradwagner.de

Impressum

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

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

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

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

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

Vertrieb: Elke Bauer e.bauer@web.de,

Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de, Wolfgang Pischel

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

Redaktionsschluss für die Sep./Okt.-Ausgabe: 21. August 2018

Von Wimpeln und mannshohen Zäunen

30 Jahre Pfingstzelttour

„Für geübte Radler, die gerne zelten!“, so beginnt die zutreffende Beschreibung der ersten Radtour mit Übernachtung auf Campingplätzen aus dem Jahre 1988. Damals hatte eine bis heute nicht endende Erfolgsgeschichte begonnen.

ADFC-Radreisende sind nicht aufzuhalten



Fotos 1988: Karlheirich Muth (3)

Die Idee zu dieser viertägigen Tour hatte Johannes Wagner. Den Teilnehmern wurde aufgegeben, ein „Tourenrad mit Gangschaltung“ sowie eine „Zeltausrüstung“ mitzubringen. Die Route führte von „Koblentz auf Nebenstraßen durch das Wiedtal, entlang der Sieg, zum Bigge-Stausee, durch das Rothaargebirge nach Marburg“. Der Reiseveranstalter hieß damals noch Landesverband Hessen des ADFC, Ortsgruppe Frankfurt.

Inzwischen ist viel Wasser den Main hinunter geflossen. Wie auf den von Karlheirich Muth ausgegrabenen Dias ersichtlich, waren von Anfang an auch weibliche Teilnehmer dabei. Das ist auch heute noch so, von 16 Teilnehmern waren diesmal sechs Frauen. Fahrradhelme sind auf den Fotos von 1988 nicht zu sehen, sie waren damals noch nicht üblich. Dafür trug man

die Haare umso länger und üppiger. Navi und Digitalkamera, geschweige denn Smartphone oder leichte Campingsausrüstung gab es damals natürlich auch noch nicht. Beginn und Ende der Fahrradkolonne wurden schon 1988 vorbildlich mit dem Wimpel unseres Vereins für jedermann kenntlich gemacht. Bei unvorhergesehenen Hindernissen wurde das Rad samt Gepäck kurzerhand über den mehr als mannshohen Zaun gehievt.

Allein gute Ideen zu haben, reicht nicht. Es bedarf tatkräftiger und geschulter Tourenleiter. Seit 1990 leitet Hartmut Lange die Tour. Er war schon, wie auch Karlheirich, bei der ersten Pfingstzelttour 1988 dabei. Sie teilten sich das Zelt. Auf den historischen Fotos unten ist Hartmut rechts und der damalige Co-Tourenleiter Michael Dorgarten jeweils links zu sehen.

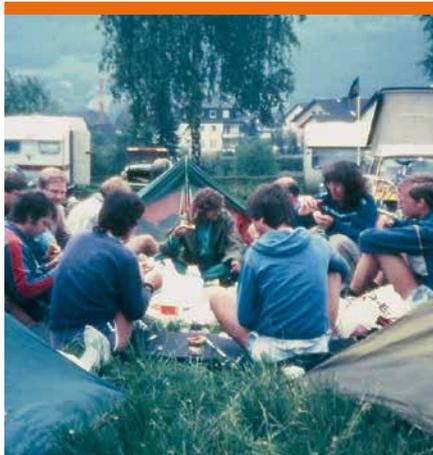
Hartmut gehört zu den wenigen Tourenleitern, die nach wie vor nur nach Karte die Richtung angeben. Seine erste selbst geleitete Tour führte über den Naturpark Altmühltal über Kehlheim bis nach Regensburg. „Das war trotz Regen meine schönste Tour“ sagt Hartmut und fügt selbstkritisch hinzu „mit deutlich über 300 Kilometern aber zu lang“. Ausfallen musste die Pfingstzelttour nur ein einziges Mal, das war 1992. In den 30 Jahren hatte noch niemand einen Unfall.

Die dreißigste Pfingstzelttour führte durch die Rhön ins Frankenland. Aus Anlass des 30-jährigen Jubiläums sollte es ein Glas Sekt sein. Ein guter Tropfen war unterwegs schnell besorgt. Für die erforderliche Kühlung sorgte die Campingplatzbetreiberin und stellte auch noch die passenden Gläser und eine Sitzgarnitur zur Verfügung.

Nach dem Sektumtrunk aßen wir in der benachbarten Gaststätte gemeinsam zu Abend. Gleichzeitig gewann die Frankfurter Eintracht in Berlin gegen Bayern München nach 30 Jahren wieder den DFB-Pokal. Aber das erfuhren wir erst später von der Tochter der Pächterin, die im Eintracht-Trikot das Spiel im Fernsehen verfolgt hatte.

Die Pfingstzelttour war dieses Jahr nur eine von insgesamt 16 Mehrtagestouren. Für das Wetter übernimmt der Verein natürlich keine Gewähr. Diesmal hatten wir vier Tage Sonnenschein, erst kurz vor dem Zielbahnhof in Würzburg ereilte uns ein kurzer Regenschauer. Danke an Hartmut für alle schönen Touren. Eingeschlossen in den Dank sind auch die Co-Tourenleiter Michael Dorgarten, Jürgen Johann, Rainer Mai sowie Karlheirich Muth.

Egon Schewitz



„Für geübte Radler, die gerne zelten!“



Die Teilnehmer der 30. Pfingstzelttour



Zeitgemäße Packkunst mit ADFC-Wimpel

Egon Schewitz



Bild: ADFC Frankfurt am Main, Foto-AG

**Mehr Platz für Radler -
nicht nur heut' Nacht!**

ADFC *bike-night* 2018

**Frankfurt am Main
Samstag, 1. September 2018**

Treffpunkt: 20 Uhr - Römerberg



www.adfc-bike-night.de



Medienpartner der *bike-night* 2018

Globetrotter



<< NEUE HORIZONTE >>

BERGZIEGE MIT PACKESEL



GEPÄCK, DAS JEDE TOUR EINFACH LEICHTER MACHT

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