

Wird jetzt alles gut?

Römer-Koalition und Radentscheid

erzielen eine Einigung



Fahrradstadt
Frankfurt a.M.

ADFC bike-night
31. August 2019
20.00 Uhr
Römerberg



Impressionen vom ADFC Radler-Fest 2019

Alle Fotos: Foto-AG ADFC Frankfurt



Editorial

Nein, Vorschusslorbeeren hat der ADFC gewiss nicht zu verteilen. Noch ist die „Fahrradstadt Frankfurt“, die auf unserer Titelseite den Ortseingang ziert, nichts weiter als eine Utopie. Und der Weg zu ihr noch ein sehr, sehr weiter. Aber erstmals ist es die Stadt selbst, genauer: die Römer-Koalition mit ihren drei Fraktionen in der Stadtverordnetenversammlung, die diesen Anspruch in einem gemeinsamen Antrag formuliert hat. Sie ist nun daran zu messen, wie weit sie diesem Anspruch in der politischen Gestaltung gerecht wird. Nicht nur der Radentscheid Frankfurt, der diesen Durchbruch erzielt hat und dem wir hierzu von Herzen gratulieren, auch wir werden die Stadt Frankfurt aufmerksam und aktiv auf dem angekündigten Weg zur Fahrradstadt begleiten.

Noch präsentiert sich Frankfurt aber sehr viel mehr als Autostadt

denn als Fahrradstadt – etwa in einigen Wochen wieder als Gastgeber der Internationalen Automobilausstellung (IAA). Doch selbst hier kann man die breit einsetzende gesellschaftliche Bewegung für die Verkehrswende und nachhaltige Mobilität nicht mehr komplett ignorieren. Und auch durch die wirtschaftliche Entwicklung selbst sind politische Veränderungen möglich.

Denn durch den Umstieg vom Verbrennungsmotor zur Elektromobilität wird die Zahl der Arbeitsplätze in der Automobilindustrie und ihren Zulieferern, selbst bei Fortsetzung des wirtschaftlichen Erfolgs, deutlich schrumpfen. Volkswagen, Audi und Ford haben ihre Pläne zum Stellenabbau schon konkretisiert. Damit könnte auch das politische Gewicht der Autoindustrie, das in der Maßeinheit „Arbeitsplätze“ taxiert wird, seinen Zenit überschritten haben.

Und obwohl es Radfahrende nicht unmittelbar betrifft, lässt auch das aufhorchen: Laut einer repräsentativen forsa-Umfrage stimmen inzwischen 57 Prozent der Autofahrer einem Tempolimit auf deutschen Autobahnen zu. Kommt es in Deutschland womöglich doch noch einmal zu einer Synthese von Mobilität und Vernunft?

Dann müssen wir uns fragen: Werden wir künftig auf Kampagnen wie **#MehrPlatzFürsRad** verzichten können? Sind Aktionen mit Schwimmodeln am Gepäckträger, um auf den nötigen Sicherheitsabstand hinzuweisen, bald überflüssig? Wird die ADFC bike night demnächst nichts weiter als ein unpolitisches Nachtradel-Event sein? Wir von Frankfurt aktuell verfügen ja über eine Menge Phantasie – über so viel dann aber doch nicht, meint

Peter für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e. V. und Infoladen:

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

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

Vorstand

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

Schatzmeister: Helmut Lingat

Kontoverbindung

Frankfurter Volksbank
Kto.-Nr. 77 111 948
BLZ 501 900 00
IBAN
DE69 5019 0000 0077 1119 48
BIC (SWIFT-CODE)
FFVBDEFF

Arbeitsgruppen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Senioren-Beauftragte:

Margret Wiener
margret.wiener@live.de

Stadtteilgruppen:

Nord: Sigrid Hubert

Nordwest: Stephan Nickel

West: Klaus Konrad

Kontakte

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

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

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

Stephan Nickel

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

Ralf Paul

☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
☎ 061 92/95 17 617

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

Auf dem Weg zur „Fahrradstadt Frankfurt“

Römer-Koalition und Radentscheid einigen sich auf Programm zur Radverkehrsförderung

Er hat wirklich lange gedauert, der Prozess von juristischer Unzulässigkeitserklärung des Frankfurter Radentscheids und von parallel dazu laufenden Gesprächen in der Sache – so lange, dass manch eine/r in den letzten Monaten schon von Verschleppungstaktik ausgehen mochte. Bis zur Pressekonferenz am 18. Juni blieb der Text der Einigung streng vertraulich, und es war auch bis zum letzten Tag davor nicht hundertprozentig klar, ob wirklich alle

Fractionen der Römer-Koalition mitziehen. Dann aber wurde er doch gemeinsam vorgestellt und noch am gleichen Tag im Verkehrsausschuss in den parlamentarischen Geschäftsgang gebracht: der gemeinsame Antrag „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ von CDU, SPD und GRÜNEN, über Monate verhandelt mit dem Radentscheid.

Diese Vereinbarung ist ein Quantensprung in der Radverkehrsförderung in Frankfurt. Die beschlos-

senen Maßnahmen stehen teilweise schon länger auf der Liste dringender Forderungen – auch und gerade des ADFC – zur Verbesserung der Situation für Radfahrer/innen. Dass sie jetzt aber auch tatsächlich angegangen werden, ist dem Druck der Radentscheid-Kampagne mit ihren 40.000 Unterschriften zu verdanken – und auch dem guten Willen der Verhandlungspartner auf Koalitionsseite, die teilweise in ihren Fraktionen so einige Bedenken und Widerstände wegzuräumen hatten. Sicherlich war das gesamtpolitische Klima der letzten Monate ein zusätzliches Momentum für eine Einigung: niemand wollte jetzt ein Projekt scheitern lassen, dessen Nutzen für Klimaschutz und nachhaltige Stadtentwicklung so offensichtlich ist.

Radentscheid: wir haben nicht nur verhandelt, sondern überzeugt!

Die Grünen hatten von Anfang an wenig Probleme mit dem Radentscheid, aber man täte auch den

Koalitionären von SPD und CDU unrecht, wenn man ihnen nur ein Angstmotiv vor einer momentanen „grünen Welle“ unterstellt. Viele derjenigen, die auf Koalitionsseite an den Verhandlungen beteiligt waren, haben starkes Interesse an Radverkehrsförderung, fahren selber im Alltag Rad und erkennen im öffentlichen Druck des Radentscheids eine Chance, etwas voranzubringen. Heiko Nickel, einer der drei Vertrauensleute des Radentscheids, brachte es so auf den Punkt: „Der Radentscheid hat nicht einfach verhandelt, er hat überzeugt!“

Radverkehrsförderung ist keine „grüne Klientelpolitik“, sondern Steigerung der Lebensqualität unserer Städte. Auch die Parteizugehörigkeit international bekannter Kommunalpolitiker, die mit expliziter Pro-Fahrrad-Politik in ihren Städten Wahlen gewonnen haben, spricht gegen das Klientel-Argument: Michael Bloomberg in New York war Republikaner, Bernard Delanoé und Anne Hidalgo in Paris Sozialisten, während der frühere Londoner Bürgermeister Boris Johnson – „Boris-Bikes“ – im Begriff ist, Chef der konservativen Tories zu werden. >>



Die drei Vertrauensleute des Radentscheids: v.l. Alexander Breit, Heiko Nickel, Norbert Szep

Torsten Willner

Die wichtigsten Verhandlungsergebnisse in Kürze:

- Bei zwei wichtigen Straßen (Bockenheimer Landstraße und Schwarzwaldstraße), bei denen die Umbauplanungen schon weit gediehen sind, wird noch 2019 die Planung für den Neu- und Ausbau der Radwege vorgelegt.
- Für die Schweizer Straße in Sachsenhausen gibt es einen städtebaulichen Gestaltungswettbewerb.
- Für 7 Hauptverkehrsstraßenabschnitte (Konrad Adenauer/ Kurt Schumacher Str., Friedberger Landstraße vom Friedberger Tor bis Friedberger Platz, Mörfelder Landstraße von Mühlberg bis Breslauer Straße, Hanauer Landstraße vom Anlagenring bis Ratswegkreisel, Mainzer Landstraße in Einzelabschnitten zwischen Galluswarte und Mönchhofstraße, am Hauptbahnhof zwischen Platz der Republik und Baseler Platz, Schöne Aussicht) werden durch provisorische Maßnahmen getrennte Radverkehrsführungen geschaffen. Diese Provisorien werden evaluiert und bei Erfolg zu dauerhaften baulich getrennten Radwegen (2,30 m breit) umgebaut.
- 11 Straßen werden auf ihre Eignung zur Fahrradstraße geprüft.
- Cityring, Anlagenring und Nördliches Mainufer werden auf ihre Eignung zur Fahrradtrasse (Standard Radschnellverbindung) geprüft.
- Frankfurt stellt die zwei schon geplanten Radschnellwege von und nach Darmstadt und Hanau auf seinem Stadtgebiet fertig.
- 15 Kreuzungen werden so umgestaltet, dass sie für Radfahrer/innen sicherer zu passieren sind als derzeit.
- 2.000 Fahrradstellplätze pro Kalenderjahr werden in den nächsten Jahren geschaffen.
- Die Stadt Frankfurt betreibt eine Kampagne zur Förderung des Radverkehrs.
- Für die „Projektgruppe Fahrradfreundliche Stadt“ werden 18 auf 5 Jahre befristete Stellen in Verwaltung und Verkehrspolizei geschaffen.
- Die Stadt verstärkt ihr Personal zur Falschparkerabwehr und zur Baustellenkontrolle.
- Die Stadt stellt im Doppelhaushalt 2020/2021 insgesamt zusätzlich 21 Millionen Euro für die Radverkehrsförderung bereit.
- Die Stadt erstellt 2021 einen Radverkehrsentwicklungsplan, der alle 2 Jahre fortgeschrieben wird.



Einigungs-Pressekonferenz am 18.6. beim Verkehrsdezernat.

Torsten Willner

>> In Karlsruhe, Deutschlands Sieger-Kommune beim aktuellen Fahrradklimatest, kam die treibende Kraft der Radverkehrsförderung vom früheren Bürgermeister Michael Obert von der FDP!

Daher unser Appell an alle Koalitionsparteien und auch an alle anderen, die eine zukunftsfähige Verkehrspolitik in Frankfurt wollen: Unterstützen Sie den Antrag „Fahrradstadt Frankfurt“ während und nach den Sommerferien in Ihren Parteiorganisationen, in Ihren Ortsbeiratsfraktionen, im

Verkehrsausschuss und in der Gesamtfraktion, damit am 29. August ein klarer Beschluss der Stadtverordnetenversammlung den Weg freimacht für die Fahrradstadt Frankfurt!
Bertram Giebeler

Der kurze Link zum PDF mit dem Wortlaut der Vereinbarung zwischen der Stadt Frankfurt und Radentscheid:
adfc-hessen.de/=6BM4

Freier Zugang für freie Bürger

Ab August wird das zentrale Mainufer autofrei

Es ist erst mal nur ein Test für ein Jahr, vom 2. August 2019 (Beginn des Mainfests) bis 30. August 2020 (Ende des Museumsuferfests). Der Autoverkehr (bis auf Rettungsdienste und Schiffspassagier-Busabholung) wird das zentrale historische nördliche Mainufer zwischen Untermainbrücke im Westen und der Straße „Zum Pfarrturm“ im Osten umfahren müssen, der Platz am Fluss gehört – nach fast einem Jahrhundert – wieder den Fußgängern. Aber auch das Radfahren wird dort erlaubt sein.

Testphase hin oder her, die Erfahrung an anderen Orten wie Düsseldorf zeigt, dass sich die Bürger einen freien Zugang zum Flussufer nicht mehr nehmen lassen – egal was mit dem Autoverkehr passiert, der vorher dort durchbraute und Flussufer und Stadt voneinander

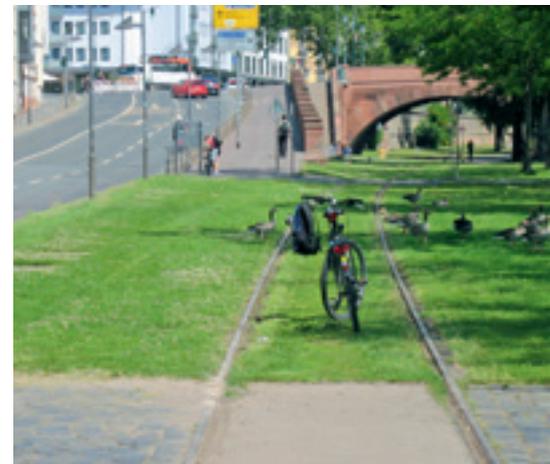
trennte. Es macht also Sinn, sich schon einmal mit der längeren städtebaulichen Perspektive des Mainufers zu beschäftigen.

Die Öffnung des Mainufers ist nicht originär eine Maßnahme für den Radverkehr, sondern der Stadtgestaltung. Profitieren werden in erster Linie Fußgänger – als Flaneure und Gäste der dann erweiterten Gastronomie. Das ist auch gut so, und Radfahrer/innen werden sich an die neue Situation anpassen müssen. Schon jetzt ist die Situation an schönen Wochenenden und an sonnigen Sommerabenden eine Zumutung für alle. Es wird also Zeit, die Verhältnisse am zentralen Mainufer neu zu ordnen. Ohne Autoverkehr an der Uferstraße ergeben sich Freiräume, den Radverkehr weg von der unmittelbaren Flussuferkante in nördliche Richtung auf die derzeitige Straße zu verlegen.

Konfliktvermeidung am Main – Kreativität in der Planung ist gefragt

Ziel sollte sein, dass Rad- und Fußverkehr sich wenigstens zwischen Alter Brücke und Untermainbrücke nicht länger um jeden Meter streiten müssen. Das Problem ist, dass die Straße an der Ostseite bis kurz vor der Einmündung Zum Pfarrturm und an der Westseite bis etwa zum Spielplatz baulich erheblich höher liegt als das Mainufer. Diesen Niveauunterschied für einen Radweg baulich auszugleichen, wäre zumindest für ein Provisorium viel zu aufwändig. Eine Option wäre es daher, den Bereich zwischen und neben den Gleisen der Hafenbahn, die ja nur sehr selten und sehr langsam fährt, auf zwei kurzen Abschnitten für das Radfahren zu ertüchtigen.

Diese zwei Abschnitte könnten mit überschaubarem Aufwand sogar schon während der Testphase fahrradgängig gemacht werden, ohne den Grünbewuchs nachhaltig zu zerstören, etwa mit wasserdurchlässigen Kunststoffmatten. Hinter diesen Abschnitten, jeweils zum



Ostseite des autofreien Mainufers.

Hier müsste Radfahren ermöglicht werden: der kurze Abschnitt entlang der Hafenbahn zwischen Übergang zum Pfarrturm (Vordergrund) und Fuß-Radwegkurve vor der Alten Brücke (Hintergrund).

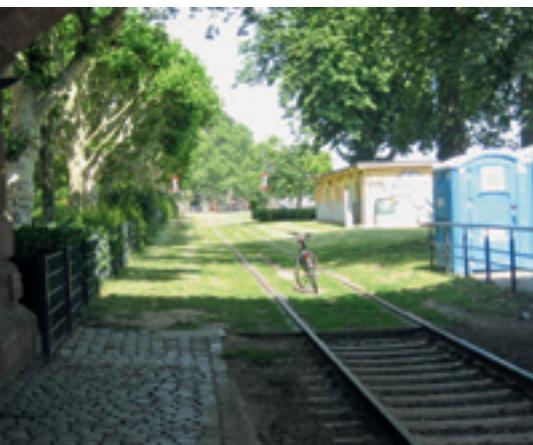
Bertram Giebeler

Eisernen Steg hin, ist eine Überleitung des Radverkehrs auf die derzeitige Kfz-Fahrbahn (und umgekehrt) schon jetzt vorhanden. Dort kann dem Radverkehr dann per Markierung ausreichend Platz zugewiesen werden, wie es auch am Düsseldorfer Rheinufer gemacht wurde, in gestalterisch ansprechender Weise. Geht die Testphase positiv aus und bricht der Verkehr in der City nicht zusammen (in den Mainufer-Sperrungs-Tagen vor dem Ironman tat er das jedenfalls nicht) können dauerhafte Lösungen geplant und gebaut werden.

Der Autor hat noch nicht eruiert, wer alles Einwände gegen diese Variante der Radverkehrsführung haben könnte.

Eins ist aber klar: sehenden Auges zuwarten, wie sich dort Probleme aufschaukeln, hilft nicht weiter. Je erfolgreicher das autofreie Mainufer im Sinne der Stadtgestaltung beim Frankfurter Publikum (und den Touristen!) sein wird, desto schneller muss eine Lösung realisiert werden, die Konflikte und Chaos verhindern hilft.

Bertram Giebeler



Westseite des Autofreien Mainufers.

Hier müsste Radfahren ermöglicht werden: der kurze Abschnitt entlang der Hafenbahn zwischen Untermainbrücke (Vordergrund) und Spielplatz (Hintergrund, in Höhe der zwei Bahn-Andreaskreuze).

Bertram Giebeler

Öffentlicher Raum: Das Geschenk

Die Großzügigkeit der Stadt Frankfurt beim öffentlichen Raum

Die Stadt Frankfurt wird jedes Jahr in unterschiedlichsten Studien als eine attraktive und lebenswerte Stadt bewertet. Das ist eine gute Nachricht und freut uns Frankfurter. Attraktive Städte wachsen, so auch Frankfurt. Wächst die Zahl der Einwohner einer Stadt stärker als die Wohnfläche, wird eine Stadt in der Regel teurer. Das ist in Frankfurt der Fall und freut die meisten Frankfurter und die, die es werden wollen, weniger.

Was ist also zu tun? Mehr Wohnraum schaffen, das ist klar – aber wo?

Verdichten, Grünflächen bebauen, neue Stadtteile entwickeln: Alles Ideen mit vielen Nachteilen. Insbesondere das Stadtklima wird dabei immer wieder als negativer Effekt genannt – wahrscheinlich zu Recht. Diverse Studien und die eigene Erfahrung zeigen, dass die Stadt immer wärmer wird, die Luft schlechter und mit dem bevorstehenden Klimawandel die Stadt im Sommer bald unerträglich wird.

Wir brauchen also Platz. Platz zum Wohnen, Platz zum Aufhalten aber vor allem auch mehr Grün-



Platz für das kostenlose Abstellen von Blech gibt's in Frankfurt reichlich ...

flächen; zum Abkühlen. Hinzu kommen auf einmal Menschen, die Platz brauchen, um sperrige Lastenräder und Fahrradanhänger abzustellen. Fahrräder kann man mit Mühe und Not im Keller, in der Wohnung oder im Hinterhof abstellen. Lastenräder und Anhänger nicht wirklich. Platz, den es in einer beengten Stadt wie Frankfurt nicht gibt ...

Oder doch? Geht man durch Frankfurts Straßen, sieht man mit etwas Vorstellungskraft überall sehr, sehr viel Platz. Ungenutzten Platz. Dort stehen „Fahrzeuge“, die im Durchschnitt eine Stunde am Tag fahren, die einer Person ge-

hören und einer Person nutzen. Die restlichen 23 Stunden am Tag stehen sie am Straßenrand oder anderswo in der Stadt. Nahezu kostenlos. Müssen die dort stehen? Braucht man die dort, in der Stadt? Können wir uns das leisten? Ist es das den Menschen wert?

Nein, natürlich nicht! 60 Euro für zwei Jahre. Das ist es den Menschen wert. 70, 80, 90 Euro im Monat für einen überdachten Platz in einer Quartiersgarage ist es den meisten nicht wert. Sonst stünden diese subventionierten Tiefgaragenplätze nicht überall leer. Daher nochmal die Frage; wollen wir uns das leisten?

Schaut man sich eine beliebige innenstadtnahe Straße in Frankfurt an, beispielsweise die Heidestraße zwischen Saalburgstraße und Höhenstraße (Foto oben), 600 Meter lang, zählt man auf diesem Straßenabschnitt 156 nahezu kostenlose Pkw-Stellplätze. Das entspricht bei 10 m² pro Stellplatz (durchschnittliche Größe eines Kinderzimmers) insgesamt 1.560 m².

Bei den aktuellen Quadratmeterpreisen für Mietwohnungen in Frankfurt von ca. 15 Euro, sind das monatlich 23.400 Euro. Bei fünf Stockwerken werden es ca. 120.000 Euro oder auch 600 Kinderzimmer. In zwei Jahren sind es ca. 2,9 Millionen Euro – auf 600 Meter in der Heidestraße. Demgegenüber stehen bei 156 Stellplätzen Einnahmen von 9.360 Euro in zwei Jahren durch den Anwohnerparkausweis.

Ein sehr großzügiges Geschenk der Stadt Frankfurt an einige wenige Autobesitzer.

Natürlich gibt es einige berechnete Einwände gegen oben aufgeführte Rechnung. Im Wesentlichen, dass Häuser nicht beliebig erweitert werden können und falls doch, dass dies auch nicht ganz billig ist.

Der Kern der Aussage, dass die Stadt Frankfurt öffentlichen Raum an einige wenige Autobesitzer praktisch verschenkt und dieser weitaus besser und wirtschaftlicher genutzt werden kann, bleibt aber bestehen. Und dass dies zum Nachteil der Allgemeinheit geschieht, ist ebenfalls klar.

Also lasst uns die Kfz-Parkflächen durch Abstellplätze für Fahrräder und Lastenräder, durch Grünflächen, durch Außengastronomie und Geschäftsauslagen ersetzen! Und dort, wo möglich auch durch eine Erweiterung für Wohngebäude.

Auf berechnete Einwände der Autobesitzer müsste man hier länger warten.

Paul Fremer



Paul Fremer ist Verkehrsplaner und stellvertretender Landesvorsitzender des ADFC Hessen.

Dieser Artikel ist zuerst online erschienen am 8. April 2019 im RadBlog des Radentscheid Frankfurt (radentscheid-frankfurt.de)



Kostenpflichtige Tiefgarage ...



... und kostenloses Straßenparken in Innenstadtlage an selber Stelle

Auch wegen der E-Scooter: **Baut bessere Radwege!**

Einzig logische Konsequenz aus der Straßenverkehrszulassung der Elektro-Tretroller

Ab diesem Sommer wird man sie verstärkt im Straßenbild wahrnehmen, auf Straßen und Radwegen – wo sie fahren sollen – und leider wahrscheinlich auch auf Fußwegen, wo sie eigentlich nichts zu suchen haben: dynamisch auftretende Menschen auf elektrisch angetriebenen Tretrollern oder denglisch E-Scootern (zur Begriffsverwirrung siehe auch unsere Kolumne). In Frankfurt gibt es seit Ende Juni ein Vermietungssystem (Tier-Mobility), weitere werden folgen. Wie viele Frankfurter/innen sich privat einen E-Roller kaufen werden, entscheidet der Markt, aber es werden schon einige sein.

Dass man das E-Tretroller-Fahren auf Radwegen zugelassen hat, war eher eine Verlegenheitslösung nach dem Motto „wo sollen sie denn sonst fahren“. Auf Bürgersteigen wären sie ein ernsthaftes



Problem. Aus Paris wurden schon massiv Konflikte und Unfälle gemeldet, so dass man sie dort gleich wieder vom Trottoir verbannt hat. Also sind die E-Tretroller verkehrlich Fahrrädern gleichgestellt, mit Radwegebenutzungspflicht, obwohl sie im Unterschied zu Pedelecs Kraftfahrzeuge sind. Wo es keinen Radweg gibt, müssen sie, wie Fahrräder auch, auf der Fahrbahn bewegt werden. Wie bei Fahrrädern besteht keine Helmpflicht. Dagegen müssen die E-Roller allerdings versichert und ihre Fahrer/innen mindestens 14 Jahre alt sein.

Für kurze Strecken ist der E-Tretroller eine gute Idee

Lassen wir den momentanen Medienhype um die E-Scooter mal außer Acht und gehen wir nüchtern aus Radfahrersicht damit um. Wenn die Fahrer/innen der E-Roller ihre Gefährte gut beherrschen, sollte die Konfliktslage auf Radwegen überschaubar sein. Geübte Inlineskater sind auf Radwegen schließlich auch kein echtes Problem.

Für kurze Strecken genutzt, etwa zur S-Bahn, dort platzsparend zusammengeklappt, ist ein E-Roller keine schlechte Idee. Zur Mitnahme im ÖPNV eignen sie sich aber



Testfahrt mit einem relativ robusten Modell auf dem ADFC-Radler-Fest. Die Tretroller zum Mieten von Tier-Mobility (Bild unten links) sind kleiner und leichter, aber immer noch ziemlich schwer. **Torsten Willner**

nur für Kraftathleten: wer schon mal einen der neuen mintgrünen Tier-Mobility-E-Scooter hochgehoben hat, der weiß: so einen Trumm möchtest du nicht über jede Treppe schleppen! Dabei sind diese noch die leichteren unter den E-Rollern. Probiert es einfach mal aus!

Umgekehrt wird ein Schuh draus: für flott-dynamische E-Rollerfahrer/innen im Business-Outfit, wie sie derzeit auf Werbebildern auftauchen, ist die bestehende Qualität der Radverkehrsinfrastruktur das Problem! Wo ein City-

oder Trekkingrad noch so eben drüberrollt, etwa Bordsteine, Kopfsteinpflaster oder Baustellen-schutt, kommt ein Roller mit seinen kleinen Rädern in ernste Gefahr. Lassen die „normalen“ Standards unserer Radwege aus den 70-ern mit Knochenpflaster, Wurzelaufrüchen, Schlaglöchern, schon auf dem Fahrrad keinen Fahrspaß aufkommen, gilt das für E-Roller erst recht. Daher unsere bundesweite ADFC-Forderung: Wer E-Roller auf Radwegen zulässt, muss auch genügend gute Radwege bauen! **Bertram Giebeler**

Elektro-Tretroller, E-Scooter, E-Roller ... Ja, wie denn nun?

Möglicherweise gelingt es auch in diesen Zeilen nicht, die allgemeine Sprachverwirrung aufzulösen, die sich gerade um die elektrisch motorisierten Tretroller eingestellt hat.

Den Versuch wagen wir trotzdem. Einigermaßen unmissverständlich drückt man sich aus, wenn man von „Elektro-

Tretroller“ oder „E-Tretroller“ spricht. Cooler (und damit natürlich verkaufsfördernder) klingt das englische „E-Scooter“. Damit lässt man sich aber auf die im englischen Wort angelegte Mehrdeutigkeit ein. Denn „Scooter“ bedeutet hier ebenso „Tretroller“ – Synonyme: „Kickboard“ oder „Footbike“ (!) – wie auch „Motorroller“ – Synonym:

„Motor Scooter“. Aus diesem Grund kann mit „E-Scooter“ also ein Fahrzeug mit oder ohne Sitz gemeint sein. Dieselbe Mehrdeutigkeit wie „Scooter“ weist im Deutschen das Wort „Roller“ auf. Unter dem „E-Roller“ oder „Elektro-Roller“ stellt man sich hierzulande für gewöhnlich aber einen Motorroller vor, der nicht von einem Verbrennungs-, son-

dern Elektromotor angetrieben wird und sich übrigens wachsender Beliebtheit erfreut. Auch in China, dort unter der Bezeichnung „E-Scooter“.

Wer also auf Anhieb richtig verstanden werden möchte, spricht am besten vom „E-Tretroller“, alle anderen Begriffe bedürfen einer zusätzlichen Klarstellung. **Torsten Willner**

Demo für schnelle Verkehrswende

Rhein-Main-Fahrradsternfahrt
am 14. September zur IAA

Der Verkehrssektor hat in Deutschland noch überhaupt keinen Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Deshalb wird es mehrere Protestaktionen zur Publikums-Eröffnung der IAA 2019 am Samstag, 14. September geben.

Das ist neu für Frankfurt. Bislang nahmen alle, die dem PS-Wahn nicht verfallen sind, die alle zwei Jahre stattfindende Boliden-Parade achselzuckend hin. Das soll sich jetzt ändern.

Nicht nur in Sachen Klimaschutz wird es ernst. In den wachsenden Städten stellt sich die Platzfrage. Der öffentliche Straßenraum darf nicht weiter zu Rennbahnen und Parkplätzen für immer mehr und immer größere Autos verkommen. Fußgänger, Radfahrer und der

ÖPNV müssen mehr Platz bekommen. Das geht nur zu Lasten des Autoverkehrs.

Im Rahmen einer Großaktion mit Demonstration und Kundgebung wird eine Fahrradsternfahrt aus dem ganzen Rhein-Main-Gebiet zu einer zentralen Kundgebung vor der Messe führen. Aus sechs Städten – Wiesbaden, Mainz, Darmstadt, Hanau, Friedberg und Bad Homburg – rollen Fahrradkorsos nach Frankfurt und schließen sich dort zu zwei großen Fahrraddemos von Osten und Westen zusammen, um schließlich am Messekreisel zur Kundgebung einzutreffen. Der ADFC Hessen und seine Kreisverbände im Rhein-Main-Gebiet, also auch der ADFC Frankfurt, unterstützen diese Sternfahrt und rufen ihre Mitglieder auf, daran teilzunehmen. Darüber hinaus brauchen die Organisatoren, zu denen auch mehrere führende ADFC-Aktive gehören, Ordner und Helfer auf der Sternfahrt und an den zahlreichen Sammelpunkten. Zeigt euch also offen für beizeiten kommende Anfragen zu aktiver Mitarbeit!

Bertram Giebeler

Infos auch unter
www.iaa-demo.de



Auf dem Mobilitätskongress im Juni hielt der Verkehrsminister eine überraschende Rede.

In Scheuer (CSU) sahen wir immer den Gralshüter der absoluten Priorität des Autos – und nun bekennt er sich zu einer entschiedenen Förderung von Radverkehr und ÖPNV, ja, er nimmt sogar einige Kernforderungen des ADFC in sein Programm auf, die er bislang schlicht überhörte.

So sehr uns das erfreut, so wundern wir uns doch über die flotte Wende. Hat denn die „Verkehrswende“ überraschend die Scheuerwende hervorgerufen? Haben ihn gar die weltweit fordernden Fridaykids in seiner bayerischen BMW-Idylle erschreckt? Oder wollte er sich Rezos Zerstörungswut entziehen?

Wir wissen es nicht, aber das ist auch egal: Jetzt geht es darum, ihn

beim Wort zu nehmen und Klarheit zu schaffen, ob seine Rede nicht nur ein Coup war – dem Moment entsprungen und bald vergessen.

Wir werden nachfragen:

- Wird das Straßenverkehrsgesetz (einseitig auf das Auto fixiert) novelliert?
- Welche Änderungen in der Straßenverkehrsordnung führen zu mehr Gleichberechtigung unter allen Verkehrsteilnehmern?
- In welchen Dimensionen des Bundesetats wird sich der Änderungswille konkret zeigen?

Wie auch immer: Wir wären ja bescheuert, wenn wir jetzt nicht laut die Scheuerschen Ankündigungen einklagen würden. So laut und oft wie möglich – lauter als die bayerische Blasmusik und nicht nur sonntags!

Wolfgang Christian

Wir beraten Sie in folgenden Themenbereichen:

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

Frankfurter Straße 35 | D - 61118 Bad Vilbel

Zweigstelle: Hartmannsweilerstraße 71 | D - 65933 Frankfurt am Main

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

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



Wiegand | Striether | Hofmann
Rechtsanwälte und Notar

TERMINE

Mi.	17.07.	V	Verkehrs AG
Do.	18.07.	N	Radlertreff im Norden, 19.00 Uhr
Mo.	22.07.	VS	Vorstandssitzung
Do.	25.07.	NT	Neuentreffen, 19.00 Uhr, Infoladen
Fr.	26.07.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest, 18.00 Uhr
Mo.	04.08.	F	Foto-AG
Mo.	12.08.	VS	Vorstandssitzung
Di.	13.08.	W	Radlertreff im Westen, 19.00 Uhr
Do.	15.08.	N	Radlertreff im Norden, 18.00 Uhr
Mi.	21.08.	V	Verkehrs AG
Fr.	30.08.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest, 18.00 Uhr
Mo.	02.09.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	04.09.	GPS	GPS-Gruppe
Mo.	09.09.	F	Foto-AG
Di.	10.09.	W	Radlertreff im Westen, 19.00 Uhr
Mi.	18.09.	V	Verkehrs AG
Sa.	21.09.	PD	Parking Day, Töngesgasse

TREFFPUNKTE

F	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
G	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
N		Ort erfragen über 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, Fichardstr. 46 s.o.
VS	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
W	19.00	Treffpunkt in wechselnden Lokalen in Höchst und Unterliederbach Info bei klaus.konrad@adfc-frankfurt.de
RF	11.00– 18.00	ADFC Radler-Fest Alter Flugplatz am Niddaauer

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 5/2019: 20.08.2019

Codierungen

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

Mängel auf Radverkehrswegen in Hessen?
www.meldeplattform-radverkehr.de!

autofreie Sonntage: www.adfc-frankfurt.de/autofrei
weitere Termine: www.adfc-frankfurt.de/termine

GLÜHENDE LEIDENSCHAFT



... für Frankfurter Rindswürste wie fürs Radfahren darf man den Erbauern dieses Grill-Bikes sicher attestieren. Ob es eine Lösung ist, das gerade von der Stadt verhängte Verbot für offenes Feuer an öffentlichen Grillplätzen zu umgehen? Dazu müssten die glühenden Holzkohlen wohl zunächst gemäß §67 der Straßenverkehrszulassungsordnung als „Schlussleuchte für rotes Licht“ anerkannt sein.

Critical Mass

Treffpunkt: Alte Oper immer am ersten Sonntag im Monat um 14 Uhr sowie am darauffolgenden Freitag um 19 Uhr. Nächste Termine: Sonntag, 4. August, 14 Uhr, Freitag, 9. August, 19 Uhr, Sonntag, 1. September, 14 Uhr, Freitag, 6. September, 19 Uhr.

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
13.07.	Ralf Paul	069/4940928
27.07.	Rainer Mai	069/413085*
17.08.	Andreas Dammer	069/67779253
31.08.	Christof Beschoner	069/517988
07.09.	Michael Genthner	Grundkurs (11.00 – 16.00 Uhr)
Herbst, T noch offen	Grundkurs (11.00 – 16.00 Uhr)	
Winter, T noch offen	Fortgeschrittenenkurs (11.00 – 16.00 Uhr)	
Anmeldungen: michael.genthner@adfc-frankfurt.de (Bitte senden Sie bei Interesse eine E-Mail an Michael Genthner, wir informieren Sie rechtzeitig über die Termine.) Kursgebühr 25 Euro (für ADFC-Mitglieder 20 Euro).		
14.09.	Andreas Dammer	069/67779253
21.09.	Parking Day – Fahrradcheck (keine Reparaturen)	

Evtl. weitere Termine sind unter www.adfc-frankfurt.de zu erfahren.
*Bitte hinterlassen Sie bei der Anmeldung eine Festnetznummer.

Facettenreiches Radler-Fest



Weitere Bilder vom Radler-Fest in diesem Heft auf Seite 2



Wenn eine Veranstaltung so reibungslos abläuft wie das ADFC Radler-Fest auf dem Alten Flugplatz in Kalbach und Bonames am 26. Mai, dann wird leicht übersehen, wie viel Planung, Vorbereitung und Organisation, aber auch harte Arbeit am Tag selbst dazu gehören.

Das Veranstalterteam unter der Leitung von Egon Schewitz und Helmut Lingat hatte wieder einmal alles muster-gültig vorbereitet. Ohne die vielen Mitwirkenden und Helfer, die zum Teil spontan einsprangen, wo es gerade nötig war, wäre aber die Durchführung unmöglich gewesen.

Dabei galt es in diesem Jahr, eine besondere Hürde zu überwinden. Parallel zum Radler-Fest fand die Europawahl statt, die natürlich niemand versäumen wollte. An verschiedenen Ständen wiesen Schrifttafeln darauf hin und der Anteil an Briefwählern unter den Ausstellern und Ausrichtern dürfte hoch gewesen sein.

Das Publikum kam auf Grund langfristiger und vor Ort verstärkter Ankündigungen wieder reichlich, auch in organisierten Gruppen verschiedener ADFC-Gliederungen. Neu im Tourenangebot war die Anfahr auf historischen Fahrrädern (siehe auch Bericht auf Seite 11). Bis zu drei Gänge waren erlaubt, damit auch die Besitzer einigermaßen moderner Fahrzeuge eine Chance bekamen. Der Initiator der Angelegenheit selbst fuhr ein Dreigang-Rad von 1938, eine absolute Rarität. Der Schwierigkeitsgrad dieser Tour war nicht so leicht anzugeben gewesen. Für die zwei Teilnehmer, die auf Hochrädern die 10 km vom Römerberg bis zum Tower-Café zurück legten, war es

bestimmt keine Ein-Sterne-Tour. Umso größer war das Erstaunen der Spaziergänger an der Nidda. Wenn Eltern ihre Kinder auf die Hochräder hinwiesen, wussten die oft gar nicht, wo sie hingucken sollten, weil sie sich unter diesem Wort nichts vorstellen konnten.

Auch am Ziel zogen dann die historischen Fahrräder noch viele Blicke auf sich, obwohl bei näherem Hinsehen auch ringsherum sehr viele originelle Fahrzeuge standen, auf den Ständen ebenso wie auf der Wiese und überall dort, wo man ein Rad anschließen konnte.

wartet, wird die Ladefläche mit einem Handgriff wieder heruntergeklappt. Der größte ausgestellte Anhänger war gleichzeitig der kleinste, denn er besteht in der Hauptsache aus einer ganz flachen Wanne aus Aluminium, in die sich die Räder und die Deichsel im Ruhezustand flach hinein legen lassen. Nach dem Baukastenprinzip lassen sich verschiedene Räder, Ladeflächen, Auf- und Anbauten bestellen, aus denen sich der Kunde dann seinen individuellen Anhänger selbst zusammenbaut.



Begrüßung auf dem blauen Teppich

Neben mehr oder weniger normalen Zweirädern spielte der Transport von Ladung eine große Rolle. Zunehmend wird offenbar die Frage bedeutsam, wie viel Platz ein Lastenfahrrad oder ein Anhänger verbraucht, wenn gerade nichts zu transportieren ist. Das Klapp-Lastenfahrrad lässt sich zwar in der Länge nicht verkleinern, aber in der Breite. Die beiden Hälften der Ladefläche lassen sich hochklappen, so dass man sich im Verkehr damit bewegen kann, ohne breiter zu sein als sonst auch. Wenn Kinder zusteigen wollen oder Ladung

Ebenfalls als Bausatz angeliefert werden die Komponenten für verschiedene Bambusfahrräder, aus denen sich nach genauer Anleitung oder in einem Schulungskurs ein maßkonfektioniertes Fahrrad zusammenstellen lässt. Auf dem Radler-Fest war der Anbieter dieser Besonderheit auch vertreten, aber statt der angekündigten Bambusfahrräder hatte er ein dreirädriges Lasten-E-Bike mitgebracht, das von einer südkoreanischen Firma hergestellt wird. Deren Inhaber war zusammen mit zwei Mitarbeitern angereist. Zur

Begrüßung ihrer Landsleute war Hye-Seong Yun zum Radler-Fest gekommen, die Korea-Spezialistin des ADFC Hessen, die den ADFC und das Veranstaltungskonzept erläuterte. Am schwersten zu vermitteln war dabei wieder einmal, dass eine so große Veranstaltung komplett von ehrenamtlichen Kräften durchgeführt wird.

Beim Technik-Check wird Service groß geschrieben

Internationales Flair gab es übrigens auch an anderen Stellen. Mitten im Getriebe war ein Stand für organisierte Radreisen in Myanmar aufgebaut und etwas abgelegen, aber nicht weniger einladend, wurden in einer Art Beduinezelt Falafel-Speisen angeboten.

Neben ganzen Fahrrädern und anderen großen Dingen wurden auch Komponenten und Zubehör angeboten wie Handyhalter, kleine, elegante Rückspiegel für das Rennrad, Brillen und Schirmtücher für Rad Fahrende.

Viele Stände hatte wieder der ADFC aufgebaut. Wer sein Rad codieren lassen wollte, musste sich erst in die Warteschlange einreihen. Beim Technik-Check wurde wie gewohnt nicht nur geprüft und beraten, sondern es wurden auch kleinere Reparaturen gleich an Ort und Stelle durchgeführt.

Das Verkehrs-Quiz war wieder da, gleich am Stand der Verkehrs-AG mit umfangreichem Angebot an Information und Beratung. Bei der GPS-AG konnte man alles erfahren über die Navigation mit dem Smartphone oder dem GPS-Gerät. Der ADFC Hessen war mit „bett + bike“ vertreten. Landkarten gab es beim Infoladenstand und wer >>

>> Mitglied werden wollte, erfuhr alles über den ADFC gleich am Eingang. Nicht weit davon, auf der alten Landebahn, mit einem Zelt dazu aus Gründen des Naturschutzes auf der Wiese, zog der Fahrradparcours Scharen junger, eigentlich sogar sehr junger Radbegeisterter an, von denen einige in einem Alter waren, bei dem man als Zuschauer eher ans Laufenlernen denkt als ans Radfahren. Tors ten Wienberg betreut diesen für alle Beteiligten schwierigen Parcours seit Jahren mit Hingabe.

Ebenfalls auf der Landebahn führten BMX-Radler ihre Kunststücke vor. Manchmal hoben die derart vom Boden ab, dass es schien, die Zeiten der Starts und Landungen wäre hier doch noch nicht vorbei.



Sattelfest auf dem BMX-Rad

Das Radfahrbüro des Verkehrsamts zeigte, was bisher für die Fahrradfreundlichkeit in Frankfurt schon geleistet wurde und was noch zu tun ist. Der Infobus der

VGF informierte über Tarife, Tickets und Fahrpläne. Der Verein Umweltlernen in Frankfurt am Main erläuterte sein Projekt „Nachhaltigkeit lernen“.

Bei aller Betriebsamkeit gab es übrigens reichlich Gelegenheit zu einem heißen Kaffee, einem kühlen Glas oder einem kleinen bis größeren Happen Essen. Nebenher, vielleicht sogar als Hauptsache, wurden viele Gespräche geführt. Es war, als könne der Weg zum Flugplatz so manche komplizierte Verabredung ersetzen. Hier trafen sich viele alte Bekannte ohne Planung, ohne Absicht, aber mit großer Begeisterung.

Und was ist aus den Flüchtlingen geworden? Ein Gang hinter die Rückseite der Tower-Gebäude zeigte, dass sie noch da sind, aber aufgefallen sind sie eigentlich nicht mehr. Es gehört eben so vieles dazu, zum Radler-Fest.

Ingolf Biehuse

Die Dreigangradler auf Tour

Tour zum Frankfurter Radler-Fest auf historischen Fahrrädern

Das ADFC-Mitglied Peter Kleinschrot aus Wiesbaden ist ein Fan historischer Räder und hatte die Idee zu dieser Radtour. Diese historischen Schätzchen sollen nicht nur ihr Leben im Keller fristen, sondern sie sollen auch raus an die frische Luft.

Der ADFC Frankfurt hat diese Radtour ins Tourenprogramm 2019 aufgenommen. Als Termin hat sich der 26. Mai, als Ziel das an diesem Tag gefeierte Radler-Fest am Alten Flugplatz Bonames angeboten. Start war am Römerberg.

Mit neun Teilnehmern war die Zahl durchaus überschaubar. Es war eine gemütliche Radtour, zu-

nächst durch die City vorbei an Hauptwache und Alter Oper. Dann ging es durch Rothschild-, Grüneburg- und Niddapark an die Nidda und weiter dem Fluss entlang.

Angekommen am Alten Flugplatz, haben alle ihr Rad vorgestellt. Es war eine sehr schöne Mischung verschiedener Fabrikate und Jahrgänge. Manche sind Erbstücke, andere wurden vom Schrottplatz gerettet. Alle werden liebevoll gepflegt und sind voll fahrbereit. Das älteste Rad war von 1921. Einige Teilnehmer hatten sogar das passende Outfit, was sehr schön anzusehen war.

Einen besonderen Blickfang boten die beiden Hochräder von Fahrradclub RV Opel 1888



Gespräch auf Augenhöhe: Hochradfahrer unter sich. Michael Bunkenburg

Rüsselsheim. Mit dabei, im Frack gekleidet, war auch Hans Rügner, der schon in den vergangenen Jahren das Radler-Fest mit seinen Fahrkünsten bereichert hat. Hans war Hochrad-Weltmeister.

Fazit: Den Teilnehmern, den Rädern – und sicher auch einigen staunenden Beobachtern – hat die Tour viel Spaß gemacht!

Michael Bunkenburg



Alte Räder vor Alter Oper.

Michael Bunkenburg

Einladung zur nächsten Radtour

Der ADFC Frankfurt lädt am 28. September 2019 um 14 Uhr zu einer weiteren Tour mit historischen Rädern ein. Start und Ziel ist am Frankfurter Römerberg. Die Tour führt über Schwanheim nach Höchst. Hier ist eine Einkehr geplant. Zurück geht es entlang des Mains.

Wer sich im Vorfeld über die Tour informieren möchte, sendet ein E-Mail an michael@bunkenburg.name oder wählt 069-525261.

Jetzt geht's schon etwas schneller!

Erstes Teilstück des Radschnellwegs Darmstadt-Frankfurt freigegeben

Am 6. Juni wurde es für den Verkehr freigegeben, am 23. Juni noch einmal feierlich eingeweiht: die erste Tranche des neuen Radschnellwegs zwischen Darmstadt und Frankfurt.

Das Fahren auf der neuen Trasse war für den Autor ein echtes Vergnügen: vier Meter breit, glatt asphaltiert, klar abmarkiert, mit neuem grünem Radschnellweg-Logo und mit solaren Lampen für die nächtliche Ausleuchtung nach dem Bewegungsmelderprinzip. Dieses erste Teilstück von 3,6 Kilometern Länge zwischen Egelsbach und Darmstadt-Wixhausen macht jetzt den Anfang.

Natürlich soll und muss es nun so schnell wie möglich weitergehen, im Süden nach Darmstadt und im Norden nach Langen und dann weiter bis Frankfurt. Insgesamt sind sieben Kommunen und das Land Hessen in das Projekt involviert, unter Federführung der Regionalpark Südwest GmbH. Deren Geschäftsführer Manfred Ockel, Bürgermeister von Kelsterbach, koordiniert den Projektfortschritt. Bis 2022 soll das Gesamtprojekt fertiggestellt sein.

Aus ADFC-Sicht kommt es jetzt darauf an, dass in allen beteiligten Kommunen noch bestehende Unstimmigkeiten über Details des Streckenverlaufs und seiner Ausbaugüte schnellstmöglich ausgeräumt werden. Dies betrifft nicht zuletzt den nördlichen Ziel- und Quellort Frankfurt, wo die Oberflächenbeschaffenheit von 1,9 km der Schnellverbindung nach wie vor mit dem Umweltdezernat strittig ist. Die Trasse zwischen der Stadtgrenze zu Neu-Isenburg bei der S-Bahn-Station und dem Ziegelhüttenweg, hauptsächlich auf dem „Welschen Weg“, ist physisch schon vorhanden, sogar fast durchweg in ausreichender Breite. Es geht jetzt um die Frage Asphaltierung und Beleuchtung.

Keine Schönwetterrouten

Es gibt kreative Lösungsmöglichkeiten jenseits von schwarzem Asphalt und Vollaussleuchtung, aber es gibt auch Standards, die nicht unterschritten werden dürfen, wenn die Strecke noch den Titel Radschnellweg tragen soll. Rad-



Hier fährt sich's schnell und komfortabel mit dem Rad, und das sogar nachts solar beleuchtet: der neue Radschnellweg bei Egelsbach.

Torsten Willner

schnellwege sind keine touristischen Routen, sondern Wege für Berufspendler, die auch nachts und/oder bei schlechtem Wetter und im Winter mit dem Fahrrad zum Ziel kommen wollen, anstatt sich dafür ins Auto zu setzen.

Gegenwärtig werden für zwei weitere Radschnellwegprojekte in der Rhein-Main-Region Machbarkeitsstudien erarbeitet, nämlich Hanau-Frankfurt und Vordertaunus-Frankfurt. Der Regionalverband Frankfurt-

RheinMain will hier und auch generell bei überörtlichen Radwegen künftig mehr Verantwortung übernehmen, bis hin zur Baulastträgerschaft (siehe Bericht auf Seite 13). Der ADFC Hessen unterstützt zusätzlich das Vorhaben, anlässlich des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn den parallel zur Bahn verlaufenden Sicherheitsweg zu einem Radschnellweg Wetterau – von Frankfurt nach Friedberg – auszubauen. *Bertram Giebeler*

Endlich mal

an der Spitze des Pelotons fahren können?

Ordner/-in zur bike-night werden!

Ordner/-in zur bike-night am 31. August: Informationen auf Seite 20 in diesem Heft

Foto AG ADFC Frankfurt

Es wird besser, vielleicht sogar gut.

Die Zuständigkeitslücke bei überörtlichen Radverbindungen wird angegangen

Der Bau ortsverbindender Radwege ist in der Praxis eine mehr als zähe Angelegenheit. Für Abhilfe soll nun eine neue Koordinierungsstelle beim Regionalverband FrankfurtRheinMain sorgen.

Bisher verfügen weder das Land Hessen noch die Kommunen über eine Organisationsstruktur, die es ermöglicht, Radwege über Gemeindegrenzen zügig und einfach zu realisieren. Faktisch klafft hier eine Zuständigkeitslücke. Sie soll durch eine neue Koordinationsstelle beim Regionalverband FrankfurtRheinMain endlich geschlossen werden. Dort fiel Mitte Juni die Entscheidung, eine Stelle einzurichten, die beim Radwegbau für die Abstimmung zwischen den beteiligten Kommunen, dem Land Hessen und gegebenenfalls dem Bund zuständig ist. Hiervon erfasst werden Radschnellwege, Raddirektverbindungen und weitere Radwege mit überörtlicher Bedeutung, darunter auch Zubringer zu Radschnellwegen. Der ADFC Hessen hat solch ein Modell schon vor einiger Zeit ins Gespräch gebracht und begrüßt die nun getroffene Entscheidung ausdrücklich.

„Nahezu 500 Kilometer ortsverbindende Radwege fehlen in der Rhein-Main-Region. Dass sie bisher noch nicht gebaut wurden, liegt nicht in erster Linie an fehlenden finanziellen Mitteln, sondern an der ungünstigen Aufteilung der Kompetenzen zwischen Land und Kommunen“, beschreibt Landesgeschäftsführer Norbert Sanden, die Problematik.

Bekanntlich ist das Land Hessen grundsätzlich nur für den Bau von Radwegen zuständig, die an Landesstraßen entlang führen. Alle anderen Radwege, auch solche, die über Gemeindegrenzen hinweg führen, sind Angelegenheit der Kommunen. Daher müssen sich Städte und Gemeinden beim Bau von Radwegen über Ortsgrenzen hinweg miteinander abstimmen. Dabei gilt es, Ausschreibun-

gen für Planung und Bau, das Beantragen von Fördermitteln oder auch den Ankauf von Flächen, bis hin zu Grundstücksenteignungen, für das Projekt zu koordinieren. Den Verwaltungen fehlt es in Anbetracht der komplexen Aufgaben an der erforderlichen Expertise und den Kapazitäten. So geraten viele dieser interkommunalen Vorhaben ins Stocken, bevor sie überhaupt begonnen haben.

Zuletzt musste der ADFC vor allem im Main-Taunus-Kreis die Erfahrung machen, wie dringend reformbedürftig die Verwaltungsstruktur beim überörtlichen Radwegbau ist (siehe Bericht auf Seite 22): „Die Kommunen können es nicht, das Land will es nicht – so lautet das Dilemma des interkommunalen Radwegbaus. Es ist gut, dass diese Misere jetzt beendet wird“, kommentiert Gabriele Wittendorfer, ADFC-Vorsitzende im Main-Taunus-Kreis, die Entscheidung.



Zu Radschnellwegen und Raddirektverbindungen gehören auch Servicestationen an der Strecke.

Torsten Willner



Den Bau der Radverbindung Frankfurt-Darmstadt koordiniert die Regionalpark RheinMain Südwest GmbH. Für andere Verbindungen muss es andere Lösungen geben.

Torsten Willner

Die kniffligen Aufgaben soll künftig die Koordinierungsstelle des Regionalverbands übernehmen: Sie kümmert sich um Vergabe und Auswertung von Machbarkeitsstudien, initiiert einen Planungskreis mit den beteiligten Kommunen und bindet dabei die Kommunalparlamente ein. Die Stelle ermittelt die aus Landes-, Bundes- oder gar EU-Budgets in Betracht kommenden Fördermittel – eine komplexe Leistung, mit der eine einzelne Kommune oft überfordert ist. Außerdem beauftragt sie ein Planungsbüro und kümmert sich um die Ausschreibungen für den Bau der Radwege.

Die Koordinierungsstelle soll auch über einen aktuellen Überblick verfügen, welche Radweglücken in der Region besonders

dringlich sind und den Impuls geben, sie zu schließen. Vor allem aufgrund des jetzt entstehenden Radschnellwegs zwischen Darmstadt und Frankfurt, den der Regionalverband entscheidend mit vorangetrieben hat (siehe Bericht auf Seite 12), verfügt man hier über wertvolle Erfahrungen in der Umsetzung solcher Projekte.

Mittelfristig möchte der ADFC Hessen die Baulast für Radschnellwege und Raddirektverbindungen allerdings in der Zuständigkeit des Landes Hessen sehen. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist vereinbart, diesen Vorschlag zu prüfen – und es besteht die Hoffnung, dass dies bis zum Ende der Legislaturperiode auch geschieht.

„Tausende Berufspendler in der Rhein-Main-Region würden vom Auto aufs Fahrrad umsteigen, wenn es bessere Radwege auch über Ortsgrenzen hinweg gäbe. Das Problem ist dabei nicht die Entfernung vom Wohnort zum Arbeitsplatz, sondern die fehlende Radverbindung dazwischen“, sagt ADFC-Landesvorsitzender Stefan Janke.

„Es freut uns sehr, dass es dank der neuen Koordinierungsstelle beim Regionalverband künftig deutlich bessere Bedingungen für die Realisierung ortsverbindender Radwege in der Rhein-Main-Region geben wird“. Welchen Umfang diese Verbesserung aufweist, muss die Zukunft zeigen.

Torsten Willner

Hessen Mobil lässt Staunen

Die B3 zwischen Kassel und Hann. Münden ist eine stark befahrene Straße. Radfahrer stört daran zwar der Lärm der Fahrzeuge, doch auf dem parallel verlaufenden Radweg im Fuldataal ist man sicher und zügig unterwegs. Wenn allerdings der Radweg wegen Brückenbauarbeiten gesperrt werden muss, wird es eng. Überraschenderweise aber nicht für die Radtouristen, die hier unterwegs sind, sondern, man sehe und staune, für den Kraftfahrzeugverkehr auf der Bundesstraße!

An zwei Stellen wird der Radverkehr zwar auf die Fahrbahn der B3 geleitet, aber nicht etwa in den fließenden Kfz-Verkehr (wie wir es von anderen Baustellen kennen), sondern auf einen abgesperrten Fahrstreifen. Hessen Mobil informiert dazu:

„Um den R1 auch während der Bauarbeiten durchgängig befahrbar zu halten, wird der Rad- und Fußgängerverkehr in den Baustellenbereichen auf der B3 geführt. Dazu wird ein temporärer Radweg auf der B3 in Fahrtrichtung Göttingen eingerichtet. Um die Verkehrssicherheit für Radler und Fußgänger zu gewährleisten, wird dieser mit entsprechenden Schutzeinrichtungen gesichert und von der Fahrbahn abgegrenzt.

Die B3 wird deshalb während der Bauzeit in beiden Abschnitten auf einen Fahrstreifen verengt. Der Fahrzeugverkehr wird mittels Ampelregelung jeweils wechselseitig an den Radwegeabschnitten vorbeigeführt.

Mit Verkehrsbehinderungen für den Fahrzeugverkehr muss daher gerechnet werden. Hessen Mobil bittet alle Verkehrsteilnehmer um Verständnis und Rücksichtnahme.“

Schöner hätte ich es nicht beschreiben können. Diese Art der Radverkehrsführung an Baustellen ist ausgesprochen lobenswert. Hoffen wir, dass Hessen Mobil weiterhin diesen fahrradfreundlichen Weg beschreitet. Der Lärm aber, den der jenseits der Absperrung überholende motorisierte Verkehr produziert, bleibt uns natürlich trotzdem erhalten.

Peter Sauer



Für einen funktionierenden Radverkehr rücken hier die Autos mal etwas zusammen.

Peter Sauer

Beratung & Service

Kinderräder

Jugendräder

Stadtfahrräder

Tourenräder

Crossräder

Trekkingräder

Single-Speed-Räder

Mountainbikes

Pedelecs für die Stadt,

für Touren und für

sportliches Fahren

Falträder

Ersatzteile & Zubehör

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

www.FahrradWagner.de

Fahrradhaus Wagner

Familientradition seit 1929

Wooßstr. 21 60431 Ffm. - Ginnheim

Tel.: 069 - 952 948 44 Fax: 069 - 952 948 56

Öffnungszeiten:

Montag - Freitag:

9:00 - 12:00 Uhr

15:00 - 18:30 Uhr

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:

9:00 - 13:00 Uhr

Fahrrad Böttgen GmbH

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

www.fahrrad-boettgen.de

www.mainrad.com

Reparieren geht über Studieren

Der ADFC leistet Starthilfe für eine Fahrradreparatur-Selbsthilfwerkstatt auf dem Uni-Campus.

Am Dienstag, 25. Juni, war es endlich soweit, die Vorbereitungen hatten sich über Jahre (!) hingezogen: auf dem Uni-Campus Westend wurde die Fahrradreparatur-Selbsthilfwerkstatt eröffnet, in zentraler Lage in einem Container. Irgendwann in den nächsten Jahren soll dann eine feste Unterkunft gefunden werden.

In der Werkstatt sind zu den angegebenen Öffnungszeiten fachkundige Menschen zugegen, die einem zeigen, wie der jeweilige Schaden am Fahrrad behoben werden kann, was dann auch möglichst an Ort und Stelle geschieht. Träger ist der „Gemeinnützige ASTA Fahrrad-Werkstatt e.V.“ Der Verein hat sieben Mitglieder, zwei davon sind ADFC-Aktive. Der ADFC Frankfurt hat über einen langen Zeitraum Starthilfe für das Projekt gegeben, durch Beratung in Sachen Recht und Technik. Neben den zwei Vereinsmitgliedern Klaus Schmidt-Montfort und Lars Nattermann waren dies vor allem die erfahrenen ADFC-Aktiven Wehrhart Otto (Recht, Personal und Finanzen) und Rainer Mai (Ausrüstung und Reparaturtechnik).



Hier kann jetzt unter Anleitung geschraubt werden, wenn das Fahrrad defekt ist: die Selbsthilfe-Werkstatt auf dem Campus Westend an der Max-Horkheimer-Straße

Bertram Giebeler

Angesichts der Massen von Fahrrädern, die auch bei bescheidenem Wetter auf dem Campus stehen, wird sicher kein Mangel an Kundschaft sein. Die Studierenden haben zwar alle das Semester-Ticket des RMV, und günstig Call-A-Bikes ausleihen können sie auch. Trotzdem ist für Tausende von ihnen das eigene Fahrrad das Verkehrsmittel der Wahl. Das freut nicht nur uns als ADFC, sondern auch die VGF, denn es entlastet die oft völlig überfüllte U-Bahn an der Holzhausenstraße.

Gut für Frankfurt: noch mehr Studierende aufs Rad bringen!

Es lohnt sich also, auf einen noch höheren Radverkehrsanteil unter den Studierenden hinzuwirken. Die Werkstatt ist ein Teil der Infrastruktur dafür. Andere Bestandteile sind ausreichende Abstellanlagen in Institutsnähe und gut ausgebaut Radwege im weiteren Umfeld der Uni. Der Radweg an der Hansaallee ist schon mal ein guter Anfang, weiter südlich sieht es leider noch nicht so fahrradfreundlich aus. Der schmale Bordstein-Radweg am Reuterweg beispielsweise ist für stärkeren Radverkehr schlicht in diskutabel.

Die über viele Stadtteile verteilten Hochschulstandorte – Westend, Bockenheim und Riedberg (Uni), Sachsenhausen (Uni-Klinikum), Nordend (FH/UAS, Musikhochschule und Finanzakademie), nördliches Bockenheim (Sportinstitut), Oberrad (Theologie) und demnächst Niederrad (Fußball) – machen ganz Frankfurt zu einem einzigen Campus. Es gibt hier über 60.000 Studierende, ein erheblicher Teil von ihnen wohnt auch hier oder in den näheren Vororten. Möglichst viele von ihnen aufs Fahrrad zu bringen, indem man die geeignete Infrastruktur dafür anbietet, wäre ein lohnendes – und erreichbares – Ziel für die Stadt! Bertram Giebeler

Erratum



In der Mai/Juni-Ausgabe von Frankfurt aktuell berichteten wir auf Seite 12 über das FahrRadGarage-Pilotprojekt der Stadt Frankfurt in der Hegelstraße im Nordend. In der Bildunterschrift ist uns mit der Aussage „Aus 4 Schrägparkplätzen wurden 2 Längsparkplätze ...“ ein Fehler unterlaufen.

Tatsächlich ist an dieser Stelle kein einziger Parkplatz weggefallen. Frankfurt aktuell-Leser Bruno Hugl weist uns darauf hin, dass die Parkfelder an dieser Stelle seit Jahren so markiert sind, dass auch vor der Installation der FahrRadGaragen stets längs, statt schräg geparkt werden musste. Wir bitten, den Lapsus zu entschuldigen und bedanken uns bei Herrn Hugl für die Richtigstellung.

GANZ GUT
GANZ FIX
GANZ NAH

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

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

Fahrradstraßen allein sind nicht genug

Die Radverkehrsinfrastruktur in Offenbach und Umgebung lässt nach wie vor viel zu wünschen übrig.

So um die 10 Prozent benutzen in Offenbach das Rad im Stadtverkehr, und es sind etwa 40 Prozent, die es auch täten – wenn es auf den städtischen Straßen sicherer wäre. Warum das mit der Sicherheit so ein Problem ist, will ich versuchen zu beschreiben:

Es gibt Beispiele mit dem Anschein gelungener Angebote an Radfahrer, so die Berliner Straße mit beidseitigen Radwegen, die auch ohne die üblichen 2 bis 4 Zentimeter hohen Granitsteinkanten an den Zufahrten auskommen, womit die meisten anderen Radwege Felgen und Bereifung hart attackieren. Sie dienen uns nun seit etwa 20 Jahren, aber in diesen 20 Jahren wuchsen auch die Platanen am Rande unserer Wege, und ihre Wurzeln machen die Fahrt stellenweise zu einem Rodeoritt! An einer Stelle (von etwa 30 weiteren Wurzelaufzügen) machte der städtische Betrieb ESO einen Versuch zur Glättung des Radwegs, der allerdings derart misslang, dass später aufgrund von Beschwerden



Einladung zum Rodeo auf dem Radweg. Schade nur, dass in Offenbach so wenig Cowboys leben.

Wolfgang Christian

korrigiert werden musste. Das Rodeo geht also immer weiter ...

Freilich gibt es noch weitere Wege für den Radverkehr: Solche, auf denen zu fahren derart unzumutbar ist, dass sie auch nicht mehr mit dem Verkehrszeichen „Weißes Rad auf blauem Grund“ als benutzungspflichtig beschildert sind. Neben den spärlichen (und meist schlechten) baulichen Radwegen gibt es auch etliche Straßen mit Radstreifen, darunter die große Landstraße nach Mühlheim oder die citynahe Frankfurter Straße, beide allerdings unbewehrt. Die große Landstraße weist links wie

rechts durchgehende Radstreifen auf: sehr gut! Aber leider sind sie so abgefahren, dass sie leicht vom Auto- oder Lkw-Fahrer übersehen werden. Hingegen sind die Markierungen der Schutzstreifen der Frankfurter Straße auf einem kurzen Stück noch gut zu sehen. Aber es sind unterbrochene Streifen an einer belebten Geschäfts- und Gastronomiezone! Wegen der äußerst seltenen Polizeikontrollen ist also klar: die Radspur ist eine Einladung zum illegalen Parken!

Die vier Ausfallstraßen nach Süden (Heusenstamm, Dietzenbach und Dreieich) und Osten (Bie-

berer Berg!) haben weder Radwege noch Radstreifen. Die Folge: ihre Benutzung ist so gefährlich, dass dort ein Fahrrad nur selten zu sehen ist. Die Radfahrer/-innen sehen sich zu ihrer relativen Sicherheit gezwungen, weite Umwege zu machen.

Abgesehen von ein paar neueren und punktuellen Ansätzen von akzeptablen Radstreifen bietet Offenbach den Rad fahrenden Mitbürgern die Benutzung von schlaglochübersäten und oft zu engen Autostraßen an. Allerdings dürfen wir nicht vergessen, dass wir die Fußgängerzone benutzen dürfen und seit etwa zwei Jahren Einbahnstraßen in Gegenrichtung befahren können.

Das ist der Stand der Dinge kurz vor der Einrichtung von fünf weiteren Fahrradstraßen, wozu die überschuldete Stadt Offenbach den fünf Millionen vom Bund noch eine Million hinzufügte – eine beachtliche Leistung! Was wird sie uns vorbehalten, wenn es jetzt um den unzumutbaren Rest geht, dessen Beseitigung nicht wenig kosten wird?

Okay, da müssen wir eben weiter Druck machen!

Wolfgang Christian

Großer Einsatz für mehr Fairness in Straßenverkehr Für Wolfgang Christian kommt Henning Kühl neu in den Kreisvorstand

Die Mitgliederversammlung des rund 300 Mitglieder zählenden Kreisverbands Offenbach hat am 3. Mai 2019 einen neuen Vorstand gewählt. Nachdem Dr. Wolfgang Christian aus persönlichen Gründen nicht mehr zur Wahl antrat, kam Henning Kühl neu ins Vorstandsteam dazu. Die weiteren Vorstandsmitglieder Uwe Apel, Detlev Dieckhöfer und Andrea Golde hatten erfolgreich für ihre Wiederwahl kandidiert. Außerdem wählte die Versammlung Michael Dutine und Wolfgang Heberer als Kassenprüfer sowie Henning Kühl und Andrea Golde als Delegierte für die Landesversammlung.

Landesvorsitzender Stefan Janke berichtete anfangs über die verkehrspolitische Entwicklung auf Landesebene und übernahm dann die Versammlungsleitung für die Wahlen. Dabei würdigte er die Leistung des Offenbacher Kreisverbands in den letzten Jahren und dankte besonders dem ausscheidenden Wolfgang Christian, der mit großem Beifall und kleinen Geschenken verabschiedet wurde. Dass der ADFC Offenbach sowohl von Seiten der Politik als auch von Journalisten als Ansprechpartner hoch im Kurs steht, ist zu weiten Teilen Wolfgang Christians Verdienst. Seinem großen Einsatz für die Kampagne „Offenbach fährt fair“ ist es auch zu verdanken, dass allmählich ein freundlicheres Verhalten im Offenbacher Straßenverkehr zu beobachten ist.



Der neu gewählte Vorstand des Kreisverbands Offenbach und ein frisch gebackener Ehemaliger – von links: Detlev Dieckhöfer, Henning Kühl, Uwe Apel, Dr. Wolfgang Christian, Andrea Golde

Anschauungsunterricht im Live-Modus

Hindernisse und Gefahrenpunkte für Radelnde in Bad Vilbel

Eine Unterrichtung der anschaulichen Art erhielten letzstens einige Vertreter/innen der Bad Vilbeler Lokalpolitik. Wir hatten die Politikprominenz für den 10. Mai zu einer gemeinsamen Fahrrad-Erlebnistour zu ausgewählten örtlichen Problemzonen des Fahrradverkehrs eingeladen. Neben dem verkehrspolitisch zuständigen ersten Stadtrat Sebastian Wysocki (CDU) folgten weitere Vertreter der im Stadtparlament vertretenen Parteien der Einladung und traten gemeinsam mit Jochen Waiblinger vom ADFC Bad Vilbel in die Pedale.



Markierungen am Schöllberg, Einmündung Kurt-Moosdorf-Straße und am Biwer-Kreisel (Bild rechts), – so werden Radwege besser sichtbar.

Jochen Waiblinger



Der von Jochen vorbereitete Parcours sah insgesamt 19 Hindernisse oder Gefahrenpunkte für den Radverkehr in Bad Vilbel vor, von denen die meisten auch tatsächlich in Augenschein genommen wurden. Sebastian Wysocki, der sich gegenüber dem ADFC zum wiederholten Mal als sehr gesprächsbereit erwies, wartete darüber hinaus mit weiteren Informationen für den Fahrradverkehr auf.

Die fünf Politiker starteten mit ihrem ADFC-Routenführer bei gutem Wetter. Da die meisten Beteiligten nicht zum ersten Mal in Sachen Fahrradpolitik zusammentrafen, konnten die kritischen Punkte direkt angesteuert werden. Zunächst ging es um farbliche Markierungen an den Vilbeler Kreiseln und im Innenstadtbereich an der

Frankfurter Straße. Erfreulich war die Mitteilung, dass eine Reihe von Markierungen in leuchtendem Rot am Biwer-Kreisel sowie auf der Frankfurter Straße stadtauswärts bereits veranlasst sei. Einige dieser Markierungen sind mittlerweile in der Tat bereits aufgebracht worden. Der für Radelnde schwierige Anstieg auf der Frankfurter Straße bzw. am Schöllberg wurde so ein wenig sicherer gemacht. Weitere Markierungen auf der Frankfurter Straße wurden den Politikern vorgeschlagen, und zumindest eine Prüfung wurde auch in Aussicht gestellt.

Dass Umlaufgitter auf zentralen Radrouten für Vilbeler Radfahrende ein Ärgernis und für die Führung des Radverkehrs nicht mehr zeitgemäß sind, war für einige Verant-

wortliche ebenfalls eine wichtige Erkenntnis, die sie mitgenommen haben. Möglicherweise wird in Zukunft das Umlaufgitter an der Rathausbrücke kurz vor der Bad Vilbeler Burg komplett entfernt; zumindest eine Vergrößerung der Durchfahrtswinkel dürfte ohne großen Aufwand realisierbar sein.



Statt kleiner Zusatzzeichen für kreuzenden Radverkehr gehört an die Kreiseln das Verkehrszeichen 138.

Mediatius/Wikimedia Commons, gemeinfrei

eine bessere Verbindung zwischen den Supermärkten an der Rodheimer Straße und dem Nordbahnhof, will man erst in einigen Jahren angehen.

Bei der Beschilderung von Gefahrenbereichen gingen die Auffassungen weit auseinander. So konnte kein Verständnis dafür gewonnen werden, dass an den Vilbeler Kreiseln die kleinen Zusatzzeichen für kreuzenden Radverkehr durch die einschlägigen Gefahrzeichen (rotes Dreieck mit Fahrrad) ersetzt werden sollten. Ein besonders hartnäckiger Streitpunkt ist unverändert die Beschilderung an der Bücherei-Brücke der Neuen Mitte. Auch hier sieht die Stadt keine Notwendigkeit, durch passende Hinweise vor dem kreuzenden Radverkehr zu warnen.

Sebastian Wysocki hatte gleich zu Beginn der Tour die politische Marschrichtung der Stadt vorgegeben: Derzeit habe die Vorbereitung des Hessentags 2020 hohe Priorität; neue Projekte darüber hinaus seien derzeit nicht möglich. Das Verkehrskonzept für den Hessentag ist indes noch in Vorbereitung. Ob ein fahrradfreundliches Bad Vilbel zum Präsentationskonzept gehört, wird sich zeigen. Vorerst müssen sich Fahrradfahrende in Bad Vilbel nicht nur wegen des derzeitigen Ausbaus der S-Bahn-Strecke auf Umwege einstellen. Nicht zuletzt wird die Fahrt auf der für den Schulweg wichtigen Strecke entlang der Nidda durch den Weg- >>



Umlaufgitter an der Rathausbrücke: hübsch, aber unpraktisch.

Ute Gräber-Seiflinger

>> fall bzw. durch zeitweilige Teilsperren der Unterführungen erheblich erschwert.

Auch wenn viele Wünsche offen blieben, so war die Tour gleichwohl ein Erfolg für die Fahrradpolitik in Bad Vilbel. Die unmittelbare Anschauung wirkt. Die beteiligten Politikvertreter gaben deutlich zu

verstehen, dass sie neue Sichtweisen auf die Probleme des Radverkehrs gewonnen haben. Wie nachhaltig die Lerneffekte sein werden, bleibt abzuwarten. Gemeinsames Radfahren hilft, und jenseits der besagten Erkenntnisse profitieren davon das gegenseitige Verständnis und die Pflege des Austauschs

miteinander. Der ADFC und die Vertreter der Stadt Bad Vilbel sind hier auf einem guten Weg des Gesprächs, wobei kontinuierliche Impulse und eine Beobachtung des Erreichten unverzichtbar bleiben.

Zu hoffen bleibt, dass die gute Stimmung auf der fast zweistündigen Tour die Radpolitik in Bad Vil-

bel weiter voranträgt. Das Fazit für den ADFC: Fahrradpolitischer Anschauungsunterricht kann zur Nachahmung empfohlen werden, getreu dem Motto „Erleben ist nachhaltiger als Lesen“.

Walter Baumann,
Jochen Waiblinger

Frankfurt von hinten aufgerollt

Eine generationenübergreifende Radtour

Bereits zum fünften Mal haben wir unter der Leitung von Matthias Marcks die Tour „Frankfurt von hinten aufgerollt“ durchgeführt. In diesem Jahr fiel sie auf den 1. Mai. Nicht zuletzt dank der optimalen Wetterbedingungen zog es insgesamt 17 Teilnehmende aus allen Bad Vilbeler Ortsteilen, aus Karben und Niederdorfelden um 10 Uhr zum Kurhausvorplatz, um gemeinsam in die Pedale zu treten.

Eigentlich als Tour für Teenies mit oder ohne elterliche Begleitung konzipiert, entwickelt sich die Veranstaltung zur Drei-Generationen Tour: Der jüngste Teilnehmer war neun Jahre alt, die älteste wohl über 70, und auch das mittlere Alter war gut besetzt. Auch die ursprünglich angesprochenen Teenies kamen mit – mit oder ohne Eltern.

Der schweißtreibende Anstieg durch den Vilbeler Wald über den Berger Rücken war die einzige körperliche Herausforderung gleich zu Beginn. Auf der zum Teil mit losem Schotter belegten letzten Passage des Anstiegs war dann auch gleich Schieben für alle angesagt. Umso schöner gestaltete sich die Abfahrt auf dem schon lange zum Radweg

umgebauten Stück der ehemaligen Straßenbahnlinie 20 von Bergen durch Seckbach. Dort ging es durch unbekanntere verwinkelte Straßen, Schrebergärten und Brachen, um dann immer wieder bekannte Punkte aus einer neuen Perspektive zu sehen. Etliche Male entlockten die wechselnden Ausblicke den Teilnehmenden einen erstaunten Ausruf: „Ach, hier sind wir ...“

Einige Highlights folgten: Die herausgeputzte Offenbacher Hafencity, das Ich-Denkmal am Main, welches zur Fotopause und die Goetheruh im Stadtwald, die zur Einkehr einlädt – dieses Jahr leider noch ohne Goetheturm, aber bis zur nächsten Auflage der Tour soll er ja wieder stehen.

Der Jacobi-Weiher wartete mit zwei Skulpturen von F.K. Wächter



Der erste Kilometer im Vilbeler Wald. Noch sitzen alle im Sattel.

Matthias Marcks

auf und auch im später durchfahrenen Schwanheimer Wald hat sich dieser Cartoonist verweigert. Dazwischen lag die Aussichtsplattform des Frankfurter Flughafens bei Zeppelinheim, von der aus sich der enorme Flugverkehr ausgezeichnet beobachten lässt.

Gegen Ende der Tour wurde die Schwanheimer Düne auf dem Bohlensteg durchlaufen. Die dortige Vegetation erinnert tatsächlich

eher an die Dünenlandschaft auf einer Nordseeinsel als an einen Wald am Rande Frankfurts. Nach der kurzen Fahrt mit der Fähre über den Main bei Höchst hieß es Abschied nehmen. Einige traten sofort den Heimweg per Rad an der Nidda an, andere kehrten vorher noch in einer Eisdielen, die verbleibende Fraktion fuhr mit der S-Bahn nach Hause.

Matthias Marcks



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

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.



Kalt, aber schön

Radrundtour Ems- & Wörsbachtal

Dies ist eine Verbeugung vor Fahrradfans und Gemeinden im Kreis Limburg/Weilburg, die seit Jahren mit einer ganzseitigen Anzeige im Tourenprogramm des ADFC Hochtaunus vertreten sind. Ihr beworbener „Fahrrad-Sonntag“ findet immer schon am ersten Mai-Weekend statt. Dass es Anfang Mai noch verdammt kalt sein kann, hat man in diesem Jahr erlebt.

Und wenn ich weit und breit der einzige sein sollte – ich fahre die Runde am 5. Mai! So lautet mein Entschluss; die Anreise von etwa 30 Kilometern mit dem Auto und die Kälte muss ich in Kauf nehmen. Den offiziellen Start um 10 Uhr in Dauborn schaffe ich nicht. Also peile ich Bad Camberg an, gerate ins Getümmel eines Frühlingsschests und fahre weiter über den Hügel ins Tal des Wörsbachs nach Gnadenenthal. Dort genießt mein Auto klösterlichen Schutz, und ein Café gibt es auch. Ich starte die Tour in Richtung Norden. Zu meiner Überraschung bin ich bei weitem nicht der einzige Radler, trotz der Kälte. Es geht gegen den Wind nach Dauborn zum Startpunkt. Den angebotenen Stempel will ich nicht, lieber sind mir ein heißer Kaffee und ein Käsebrötchen.

Weiter geht's zum nördlichsten Punkt der Route nach Niederbrechen. Hier bricht niemand nieder, schon allein deswegen, weil die Geräusche der Autobahn alle vorantreibt in den Goldenen Grund. Ab hier ist die Route identisch mit dem Hessischen Radfernweg R8. Die Gegend ist sehr idyllisch und macht ihrem Namen Ehre. Die Autobahn hört man nicht



Vor Bad Camberg ähnelt der Radweg einer Landstraße



Wer Umwege fährt, ist selbst schuld: Die Rundroute ist perfekt ausgeschildert. Günther Gräning

mehr, die Route ist fast völlig autofrei und für jedermann geeignet. Weiter geht's nach Oberbrechen, vorbei an Wiesen und Felsstürzen. Der kalte Wind schiebt jetzt von hinten. Ich wechsele auf die andere Seite des Emsbaches und komme zum Schwimmbad. Hier codiert die Polizei Fahrräder auf klassische Weise mit den bekannten Fräsgerauschen.

Vor Bad Camberg ähnelt der Radweg einer Landstraße wegen der Mittellinie; man fühlt sich als Radler ein wenig geädelt. Bad Camberg wird oberhalb der Altstadt umgangen. Das ist auch gut so, wegen des Trubels und des Verkehrs, obwohl es manch schönes Gebäude gibt. Der R6 kommt hier von links hinzu. Ein Navi habe ich nicht, den Blick auf die Radkarte spare ich mir, was sich als unklug erweist. Nach Würge kommt Walsdorf. Ab hier hätte ich dem R8 aufwärts folgen sollen, fahre aber

faul und bequem weiter im Tal auf dem R6 bis Esch. Ein grüner Radwegweiser erwähnt Idstein als Ziel. Dorthin will ich eigentlich nicht, muss ich jetzt aber doch. Der von mir verschmähte R8 rächt sich mit einem kurzen, aber sehr steilen Anstieg und einem Abschnitt auf der Landstraße. Dann steil bergab nach Idstein hinein und gleich wieder rechts hinaus in Richtung Wörsdorf im Tal des Wörsbaches. Mir ist durchaus bewusst, dass mein Auto jenseits zweier Bahnlinien und der Autobahn steht.

Dennoch verpasse ich kurz vor Wallrabenstein eine scharfe Linkskurve und gerate für zwei vergebliche Kilometer auf einen Golfplatz. Rechts und links sehe ich Golfer erstarren. Ich muss zurück und unterquere drei Tunnel in Richtung Wallrabenstein. Ab hier wird die Strecke zwischen Wiesen, Bach und Wald so richtig herrlich. Ich passiere Mühlen und Stempelosten und erreiche wieder das ehemalige Kloster Gnadenenthal. Mein Auto genießt immer noch klösterlichen Schutz.

Statt der angekündigten 40 Kilometer bin ich 55 gefahren. Kalt war's, aber schön. Für die zuviel gefahrenen Kilometer trage ich selbst die Schuld, denn die Beschilderung der Rundroute mit dem großen Schild ist perfekt. Das Engagement der Verpflegungs- und Stemplerposten unterwegs darf bewundert werden. Wer aus Richtung Frankfurt kommt, kann die Tour übrigens am Bahnhof Idstein starten. Und die Anzeige im Tourenprogramm nehmen wir gerne wieder!

Günther Gräning

Stadtradeln im Hochtaunuskreis vom 1. – 21. September

Zum zweiten Mal nimmt der Hochtaunuskreis am Stadtradeln teil und gibt so allen Menschen, die hier wohnen oder Radfahren, die Möglichkeit, am Stadtradeln teilzunehmen und so den Radverkehr im ganzen Hochtaunuskreis sichtbar zu machen. Das aktivste ADFC-Hochtaunus-Team 2018 kam übrigens aus Glashütten.

In Kronberg ist die Stadtradelzeit 2019 leider schon vorbei.
Susanne Bittner



STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

Jetzt Teams gründen und anmelden
www.stadtradeln.de/Hochtaunuskreis
www.stadtradeln.de/Oberursel-Taunus
www.stadtradeln.de/koenigstein



Auftakt-Radtour 2018 mit Landrat Ulrich Krebs (rechts) und Patrik Schneider-Ludorff, Verkehrspolitischer Sprecher des ADFC-Hochtaunus.

Susanne Bittner

Sightseeing Bad Homburg einmal anders



In Bad Homburg muss viel für den Radverkehr getan werden.



Der ADFC zeigt auf, wo die Probleme liegen.

Fotos: Bernhard Wiedemann

Auch die neu geschaffene Stelle der Radverkehrsbeauftragten konnte am katastrophalen Ergebnis Bad Homburgs beim Fahrradklima-Test 2018 nichts mehr ändern. So gilt es für Nina Lassnig, den Blick optimistisch in die Zukunft zu richten.

Der ADFC hatte die neue Radverkehrsbeauftragte der Stadt Bad Homburg, Nina Lassnig, zu einer gemeinsamen Radtour durch die Stadt eingeladen. Ziel waren natürlich nicht die touristischen Sehenswürdigkeiten, sondern vielmehr die radverkehrstechnisch neuralgischen Punkte. Und von denen gibt es nicht wenige, wie der jüngste ADFC-Fahrradklima-Test belegt, bei dem Bad Homburg auf einem desaströsen letzten Platz landet ist.

Ralf Gandenberger, Sprecher des Arbeitskreises Radverkehr der ADFC-Ortsgruppe Bad Homburg/Friedrichsdorf, hatte eine spannende Route durch die Stadt ausgearbeitet, auf der exemplarisch die Defizite insbesondere bei den wichtigen Verkehrsachsen zwischen den einzelnen Stadtteilen sichtbar wurden.

Startpunkt war das Technische Rathaus, wo der defekte Aufzug für Radler und Rollstuhlfahrer bei der Brücke über den Hessenring nun endlich repariert werden soll, wie Nina Lassnig zu berichten wusste.

Gemeinsam mit 10 weiteren ADFClern ging es per Rad Richtung Humboldt-Schule. Hier ist die Situation für Schüler, die mit dem Rad zur Schule kommen und die Urseler oder die Schleußnerstraße queren müssen, jeden Morgen ein Aben-

teuer. Ähnlich gefährlich ist die Situation an der Hölderlin-Schule. Der ADFC sieht dringenden Handlungsbedarf, die Verkehrsführung für Schüler sicherer zu machen.

Weiter ging es über den Hindenburgring Richtung Saalburgstraße, die zu erreichen für Radfahrer auf direktem Weg fast unmöglich ist, da es keine Linksabbiegemöglichkeit gibt. So robbte sich die Gruppe über zwei Fußgängerampeln, bis sie zur Saalburgstraße gelangte. Eine zügige Radverbindung sieht anders aus.

Das nächste Ziel: Dauerthema PPR-Kreuzung. Sie wurde im vergangenen Jahr neu gestaltet, um den Durchfluss des Autoverkehrs auf der Saalburgchaussee zu optimieren. Gänzlich außer Acht gelassen wurden Lösungen für den Radverkehr aus der Innenstadt und Kirdorf Richtung Dornholzhausen. Radfahrer müssen im fließenden Verkehr die viel und schnell befahrene Abbiegespur Richtung Saalburg queren.

Durch Kirdorf radelnd, steuerte die Gruppe die Friedberger Straße an. Auf Drängen der Anwohner wurde hier der Radweg stadteinwärts entfernt. Die Radfahrer sollen auf der Gefällstrecke die Straße nutzen, was sich jedoch viele wegen des hohen Verkehrsaufkommens nicht trauen. Stattdessen nutzen sie mangels Alternative den Radweg auf der anderen Straßenseite quasi als Geisterfahrer. Auch hier sieht der ADFC Handlungsbedarf, indem attraktive Alternativrouten ausgewiesen werden.

Die Kaiser-Friedrich-Promenade war das nächste „Highlight“, das es zu begutachten galt. Gerade der obere Teil ab Schwedenpfad Rich-

tung Kirdorf ist aus Radfahrersicht völlig unzureichend. Der ADFC empfiehlt hier, als Ausweichstrecke die Elisabethenstraße in eine Fahrradstraße umzuwidmen.

Neben der Verbindung Löwen-gasse über die Fußgängerzone zur Haingasse steht die Öffnung des Schulbergs für den Radverkehr in Gegenrichtung zur Einbahnstraße Richtung Ritter-von-Marx-Brücke weit oben auf der Prioritätenliste des ADFC. Sie ist die direkte Verbindung in die westlichen Stadtteile.

Sie wurde bereits mehrfach von den politischen Gremien der Stadt beschlossen, aber leider immer wieder vertagt.

Nina Lassnig zeigte sich sichtlich beeindruckt, wie viel in der Stadt radverkehrstechnisch im Argen liegt. Sie gab sich aber optimistisch, dass die Stadt den Radverkehr sichtbar voranbringen will. Ihr Fazit: „Wir sind auf einem guten Weg.“ Der ADFC wird sie hierbei gerne konstruktiv begleiten.

Bernhard Wiedemann

Endlich mal die anderen

anhalten können...

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



Tour-Guides für den 31. August 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

#MEHRPLATZFÜRSRAD

Danke fürs Radfahren am #BikeToWorkDay



**Edeltrud Hess
dankt Christof
Fink fürs
Radpendeln.**

Susanne Bittner

Die ADFC Ortsgruppe Oberursel/Steinbach nutzte den #BikeToWorkDay am 17. Mai für ein „Dankeschön“ an Radfahrerinnen und Radfahrer.

Am S-Bahn-Übergang Gattenhöferweg verteilten Susanne Bittner, Edeltrud Hess und Rainer Kroker an die ersten 100 Radpendler/-innen kleine Laugengebäckherzen und machten so auch auf die Aktion #MehrPlatzFürsRad aufmerksam. Viele Menschen freuten sich einfach über

ein „Danke fürs Radfahren“ und fuhren mit einem Lächeln im Nieselregen weiter.

Auch Oberursels Erster Stadtrat Christof Fink kam mit dem Rad vorbei und unterstützte die Aktion spontan, indem er Tüten verteilte und den Empfängern ebenfalls fürs Radfahren dankte. Gruppenvorstandmitglied Rainer Kroker: „Das war eine tolle Aktion. Dass die Tüten so schnell weg waren, zeigt auch, dass immer mehr das Rad als tägliches Verkehrsmittel nutzen.“

Susanne Bittner

#Weltfahrradtag: Zum Gymnasium auf dem Pop-up-Radschnellweg



Überraschung vor Schulbeginn: Der ADFC hatte zum Weltfahrradtag den roten Teppich vorm Gymnasium ausgerollt.

Torsten Willner

Die Oberurseler Schülerinnen und Schüler, die am Welttag des Fahrrads durch die Oberurseler Zeppelinstraße fuhren, staunten nicht schlecht, als sie sich plötzlich auf dem als „Roten Teppich“ ausgerollten Pop-up-Radschnellweg von 25 Metern Länge befanden.

Für jede Fahrtrichtung standen komfortable zwei Meter Breite zur Verfügung. An allen anderen Tagen müssen sich Rad fahrende und zu Fuß gehende den Bürgersteig teilen. Die für die Aktion gewählte Straße am Gymnasium Oberursel ist ein Brennpunkt zwischen drei gefährlichen Kreuzungen in der Nähe der gewünschten Radschnellweg-Route. Auf einen Umweg von 200 Metern musste sich dafür der Kfz-Verkehr am Weltfahrradtag einstellen.

Die beteiligten Aktiven hatten viel Spaß bei gutem Wetter, und die Presse nahm die Botschaften der Aktion gut auf – dass nämlich Zeppelinstraße und Herzbergstraße zur Fahrradstraße werden sollen und dass der künftige Radschnellweg Vordertaunus-Frankfurt innerstadtseitig entlang der S-Bahn geführt werden soll, damit in Oberursel die wichtigen Radverbindungen ab Radschnellweg erreichbar sind. Ob Fahrradstraße, Radweg oder Radschnellweg – es gibt verschiedene Lösungen, #MehrPlatzFürsRad – so das Motto der Aktion im Rahmen der bundesweiten ADFC-Kampagne – zu schaffen.

Susanne Bittner

Im Internet gibt es ein kurzes Video von der Aktion unter: adfc-hessen.de/=OVN3



Ronald Martens †

Seit gefühlten Jahrzehnten konnte der ADFC Bad Homburg um die Mittsommernacht herum Radtouren unter dem Namen „Glühwürmchenpirschfahrt überm Herzberg“ anbieten. Initiator und Tourenleiter war immer Ronald Martens, der sich schon frühzeitig dafür ein Pedelec anschaffen

musste, mit dem er dann unter dezemtem Licht nachts in rund 600 Metern Höhe auf die Jagd ging – und das erstaunlicherweise nie alleine. Über Glühwürmchen wusste er alles (und sie wiederum wohl auch über ihn, zumindest, wann sie zu erscheinen hatten). Es kam auch vor, dass er seine Tour ein zweites Mal anbot, wenn ihm die Ausbeute an Glühwürmchen nicht reichte.

Nun ist Ronald leider verstorben. Die Mitglieder des Bad Homburger ADFC trauern um ihn. Jedem, der in den letzten Jahren an den Touren

des ADFC teilgenommen hat, wird er irgendwann begegnet und aufgefallen sein: Er erschien zu den Touren immer auf den letzten Drücker, was wohl daran lag, dass er sein historisches Gefährt mit Motor und Akku auf der Hinterachse nur schwer in Gang setzen konnte. Einmal ist ihm auf der Anfahrt zum Treffpunkt die Achse gebrochen. Und er hat tatsächlich jemanden gefunden, der ihm das reparierte, denn er erschien weiterhin zu vielen Touren, trotz seiner angegriffenen Gesundheit.

Auch bei Greenpeace war er aktiv. Wenn es um Umweltschutz ging, verstand er wenig Spaß und legte sich auch schon mal mit einem Bad Homburger Bürgermeister an. Und als der ADFC eine Tour zu den Bad Nauheimer Mineralbrunnen in Schwalheim anbot, musste seine Hinterachse zusätzlich die Last mehrerer Wasserflaschen tragen.

Wir werden Ronald vermissen, auch die detaillierte Beschreibung seiner Tour im Tourenprogramm. Meine stille Hoffnung: Jemand, der seine Tour erlebt hat, bietet sie im nächsten Jahr wieder an!

Günther Gräning

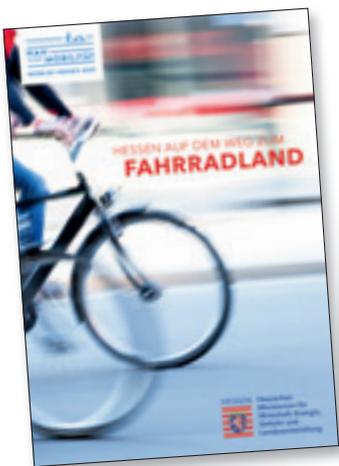
Sanierungsoffensive – war da was?

Eine Zwischenbilanz im Main-Taunus-Kreis

Der eine oder die andere mag sich noch daran erinnern: Unter der Überschrift „Sanierungsoffensive 2016–2022“ wollte der seit 2014 amtierende hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir in über 540 Einzelbaumaßnahmen nicht nur marode Landesstraßen und Brücken sanieren, sondern auch 69 neue Radwege (bzw. neue Abschnitte von Radwegen) bauen: „Auch hier muss die Infrastruktur stimmen, und auch hier gibt es großen Nachholbedarf.“

385 Millionen Euro für Kfz-Infrastruktur, 4 Millionen Euro für Rad-Infrastruktur

Manch einer unkte, dass mit dieser „Kraftanstrengung“ das Land Hessen im bundesweiten Ranking vom viertletzten auf den drittletzten Platz zurückfallen würde, aber immerhin: Da war so etwas wie Problembewusstsein spürbar. Außerdem stieg das Budget für Radverkehrsmaßnahmen in den Folgejahren an, und dazu wurde auch ein schöner Flyer produziert: „Hessen auf dem Weg zum Fahrradland“, der auf der entsprechenden Seite des HMWVL heruntergeladen werden kann.



Im Main-Taunus-Kreis wurden vier Maßnahmen hoch priorisiert – insgesamt 6,6 Kilometer Radweg Hört sich machbar an, so dass sich der ADFC Main-Taunus im Jahr vier der Sanierungsoffensive umgehört hat, wie es aussieht mit der Umsetzung dieser Vorhaben:



L3015 – eine von vielen hessischen Landesstraßen ohne durchgängige, alltagstaugliche Radinfrastruktur

Gabriele Wittendorfer

- **L 3006 Radweg Hattersheim/Okriktel (Rheinstr.) 0,5 km**
Im letzten Termin mit Hessen Mobil wurden viele Probleme aufgeworfen
- **L 3011 Radweg zwischen Eppstein und Lorsbach 1,8 km**
Eine gemeinsame Idee (Kommunen, Kreis, Hessen Mobil, Polizei), wie dieser Radweg gestaltet werden könnte, liegt vor
- **L 3028 Radweg Lückenschluss „Elisabethenstraße“ zwischen Hochheim und Wiesbaden/Delkenheim 0,8 km**
Die Planung dieses Radwegs stockt aktuell aufgrund fehlender Ressourcen in der Stadtverwaltung Wiesbaden
- **L 3265 Radweg zwischen Flörsheim/Weilbach und Hattersheim 3,5 km**
Im letzten Termin mit Hessen Mobil wurden viele Probleme aufgeworfen

Die traurige Zwischenbilanz: Auch wenig ambitionierte Ziele scheinen nicht erreichbar.

Ohne genau zu wissen, wie die Bilanz in den anderen Kreisen aussieht: Die Chance, dass wir im MTK im Jahr 2022 6,6 Kilometer mehr Radwege entlang von Landes-

straßen haben, schwindet von Tag zu Tag. Leider hat der Verkehrsminister seiner richtigen Analyse bislang wenige Taten folgen lassen. Wir haben auch im Speckgürtel Frankfurts immer mehr Alltagsradverkehr, der sich auf der immer noch genauso schlechten Radinfrastruktur wie vor 2014 quält: **Radfahren auf der hoch frequentierten Landesstraße oder dem parallelen Wirtschaftsweg oder dem von Hessen Forst kaputt sanierten Grobkiesel-Waldweg, das ist Alltagsradfahren im MTK.**

Ich weiß nicht, wie oft der Herr Minister mit dem Rad zur Arbeit fährt und ob er dabei erlebt, wie es den Alltagsradfahrenden nicht nur im MTK geht, wenn sie auf der Straße immer wieder von Autos bedrängt werden, wenn sie auf dem Wirtschaftsweg den dortigen Produktionsbetrieb stören oder wenn sie im Wald nach jedem Starkregen oder Sturm ihr Rad über Stock und Stein hieven müssen. Radinfrastruktur geht anders!

Ja, es gibt keine einfachen Lösungen. Umsteuern ist irre schwierig, zumal wir nicht am grünen Tisch gestalten, sondern im bebauten Raum. Aber nein, wir vom ADFC werden nicht mitmachen beim Wegschauen und Schönreden.

Hessen Mobil hat zwar bislang keinen Fortschrittsbericht zur Sanierungsoffensive bei den Radwegen veröffentlicht, der ADFC schätzt aber, dass von den geplanten 69 Einzelmaßnahmen noch nicht einmal 20 Prozent realisiert wurden. Das ist ein Armutszeugnis. Am Geld scheint es nicht zu liegen, denn im Nachtragshaushaltsentwurf 2019 sind für Hessen Mobil immerhin 20 neue Ingenieur-Stellen für Brücken und Tunnelbauwerke vorgesehen. Gut ist auch, dass bei Hessen Mobil endlich eine Steuerungsgruppe Radverkehr mit sechs Personen gegründet wurde, aber selbst bei deren Ausbau gäbe es immer noch keine „end2end“-Verantwortung für überörtliche Radwege:

Wir haben keine effektiven und effizienten Umsetzungsstrukturen für ortsverbindende Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen in Hessen.

Und bevor jetzt einzelne Personen oder ganze Fraktionen beleidigt sind: In der Politik geht es darum, Mehrheiten zu beschaffen. Es gibt gerade eine breite öffentliche Unterstützung für das Thema Radverkehr. Sonst würde es nicht so viele Unterschriften unter Radentscheide geben, vom Pedelec-Boom ganz zu schweigen. Aber gewählte Politik muss auch liefern. Indem gesetzliche und verwaltungstechnische Strukturen geschaffen und Spielräume ausgelotet werden, um diesen Rückenwind zur Erreichung des Ziels „Fahrradland Hessen“ auszunutzen.

Hier muss Schwarz-Grün endlich gestalten, anstatt sich hinter fehlenden Planungskapazitäten und bürokratischer Baurechtsbeschaffung zu verstecken.

Mich interessiert 2022 nicht, an wem es gelegen hat, dass wir im MTK keine 6,6 km Radweg zustande bekommen haben. Ich werde dies aber niemandem mehr erklären können. Und das ist dann der direkte Weg zur Politikverdrossenheit. Oder mit aktuellen Worten des Robert Habeck (nicht im MTK ansässig): „Selbstverständlich wissen wir, dass wir eine Hoffnung wecken, die erfüllt werden muss.“

Gabriele Wittendorfer

Radverkehrsförderung in Hofheim?

Das Geld wäre da. Aber der Wille, es sinnvoll zu investieren, ist nicht erkennbar.

Auf Anregung von Mitgliedern haben wir uns mit dem Thema Alltagstauglichkeit von wichtigen Waldwegen im Zuge des beschil- derten Radverkehrsnetzes be- schäftigt. Dies ist umso relevan- ter, als die Realisierung der Verbin- dung zwischen Hofheim und dem Stadtteil Lorsbach entlang der Landesstraße 3011 sich noch über 2022 hinaus zu verschieben scheint. Der Ortsverband hat An- fang April einen Ortstermin mit der Stadtverwaltung Hofheim verein- bart, um am Heinrichsweg die Mängel zu diskutieren.

Eine Schrankenumfahrung ist schon bei geringer Feuchtigkeit matschig, eine andere ist mit gro- ßem Schotter befestigt, der ein Spurhalten bei Nicht-Mountain- bikes sehr erschwert und Stürze provoziert. Eine gepflasterte Re- genablauffrinne ist bei Regengü- ßen verschlammmt und eine Kurve nur sehr schwer einzusehen, dies ist aufgrund des daneben liegen- den Pferdehofs und damit in dem Bereich reitender Naturliebhaber problematisch.



Einfahrt am Bahnholz nach längerer Trockenheit, deutlich erkennbar sind als Begrenzung die Wurzeln links und die Schranke rechts, dazwischen ist der sonst kritisch zu befahrende Matschbereich.

J. Rembser

Erst nach mehreren Nachfra- gen erhielten wir nach deutlich über einem Monat eine Rückmel- dung der Stadtverwaltung: es soll nichts gemacht werden, die Wege wären primär Forstwege und die- sen Zweck würden sie erfüllen. Die Radler müssten mit den Be-

eintrachtigungen leben. Hier wird offensichtlich nicht die Bedeu- tung der Verbindung für den Rad- verkehr mit beachtet, denn dieser Weg ist der einzige, der für Radler sinnvoll abseits der teilweise ge- fährlich schnell und dicht befahren- ten Landesstraße nutzbar ist.

Auch eine andere Stelle – Ein- fahrt von Langenhain in Richtung Diedenbergen in den Wald am Bahnholz – wurde diskutiert. Hier hat sich die Stadtverwaltung als nicht zuständig erklärt, es hande- le sich im Gegensatz zum Hein- richsweg um einen Bereich, für den Hessen Forst verantwort- lich sei. Auch dort ist das sichere Umfahren der Schranke grund- sätzlich nur nach längerer Troc- kenheit möglich.

Auch auf Forstwegen muss sicheres Radfahren möglich sein

Bei diesen Aussagen kann man Zweifel an der Förderung des Radverkehrs bekommen, denn die erforderlichen Beträge wären problemlos aufzubringen. Schon im letzten Jahr wurden nicht ab- geschöpfte Mittel für den Radver- kehr anderweitig verwendet. Ist dies etwa auch in diesem Jahr wieder beabsichtigt?

Holger Küst

Kräuterhexen auf Abwegen

Aufgrund aufgeweichter Böden auf weiten Abschnitten der Stre- cke – es hatte in der Nacht viel ge- regnet – disponierten die Teilneh- mer das Ziel Seligenstadt der Rad- tour kurzerhand um.

Das Ziel sollte der Apothekergar- ten Wiesbaden sein, wo ebenfalls dem Thema Klostermedizin ein Be- reich gewidmet ist. Die sieben un- entwegten Teilnehmer/-innen, die sich auch von Nieselregen beim Start nicht abschrecken ließen, hat- ten Glück: Nach kurzer Zeit endete der Regen und allmählich kam sogar blauer Himmel zum Vor- schein. Nach einigen Zwischen- stopps zu interessanten Pflanzen links und rechts des Weges gelang- te die Gruppe an den Apothekergar-

ten. Dort traf die Gruppe gerade rechtzeitig zum Beginn des ab- wechslungsreichen Apothekergar- tenfests ein. Zunächst gab es eine Einführung in den historischen Hin- tergrund der Klostermedizin, die auf Benedikt von Nursia zurück- geht. Die Kräuterhexe erklärte die gezeigten Pflanzen, die damals ge- bräuchlich waren, heute jedoch nicht mehr in der Therapie verwen- det werden. Auf dem Rückweg legte die Gruppe einen Zwischen- stopp im Café der Domäne Mecht- hildshausen bei Kaffee und Ku- chen ein. In Hofheim zurück, hatten einige Teilnehmer überraschender- weise einen leichten Sonnenbrand davon getragen – das war am Morgen wirklich nicht absehbar gewesen. Holger Küst



Kräutergarten mit vielen bunten Akzenten.

Holger Küst

Leser MEINUNGEN



Frankfurt aktuell 3/19, Sechs kleine Schritte nach vorn

Generell finde ich den Ansatz richtig, nicht nur zu nörgeln, sondern auch zu loben, wenn es in Frankfurt Verbesserungen für Fußgänger und Fahrradfahrer gibt. Allerdings war ich bei der Lektüre der Mai/Juni-Ausgabe von „Frankfurt aktuell“ gleich an mehreren Stellen fassungslos, mit wie wenig sich der ADFC zufrieden gibt und welche Minimal-Änderungen, die nichts an den grundsätzlichen Problemen und Gefahrenstellen ändern, als vermeintliche Verbesserungen gefeiert werden.

Allen voran ist mir der angebliche „kleine Schritt nach vorn“ auf der Schweizer Straße (Seite 12) ins Auge gefallen. Ich kenne die Stelle gut, da ich sie täglich auf meinem Arbeitsweg in beide Richtungen passiere. Durch die Fahrrad-Symbole auf der Straße, und die auf der westlichen Seite um gefühlt 10 oder 20 Zentimeter nach rechts verlegten Parkplätze, hat sich an der grundsätzlichen Problematik der Stelle nichts verbessert.

Das für die Fahrradfahrer nun auch offiziell vorgesehene Stück Straße zwischen den parkenden Autos

und den Straßenbahn-Schienen ist nach wie vor zu schmal für eine sichere Passage mit dem Fahrrad. Es braucht nur ein Autofahrer unachtsam eine Tür zu öffnen, oder auszuparken, und man hat als Fahrradfahrer wenig bis gar keine Optionen. Zudem regt der vermeintlich große verfügbare Straßenraum auf den Schienen Pkw-Fahrer zu knappen und gefährlichen Überholmanövern an.

Aus meiner Sicht ist die einzig sichere Art und Weise, als Fahrradfahrer das Stück zu passieren, an den Stellen mit Parkplätzen in der Mitte der Straßenbahn-Schienen zu fahren. Dies gibt ausreichende Ausweich-Optionen in beide Richtungen und verhindert gefährliche Überholmanöver durch Autofahrer (die man an der nächsten roten Ampel dann wieder trifft). Dazu braucht man als Radfahrer allerdings mitunter starke Nerven, da nicht alle Autofahrer die Gefährlichkeit des Straßendesigns verstehen und im Zweifel ungeduldig werden.

Die einzig wirkliche Möglichkeit, die Stelle zu entschärfen, wäre die Abschaffung der Parkplätze auf beiden Seiten und die Schaffung eines breiten, eigenständigen Radwegs.

Auch die Klemmfixe an der Düsseldorfstraße können nicht wirklich

zufrieden stellen. Der Radstreifen ist so schmal, dass andere, langsamere Radler nicht überholt werden können. Zugleich werden für den motorisierten Verkehr zwei überbreite Fahrspuren angeboten. Würde man diese schmaler machen, oder gar – Revolution! – auf eine reduzieren, wäre mehr als genug Platz für einen breiten und sicheren Radweg, der dann von mir aus auch mit Klemmfixen vor Falschparkern geschützt werden kann. Ein typisches Beispiel für eine Alibi-Verbesserung, bei der weiterhin ganz klar der umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Radverkehr von den Verkehrsplanern benachteiligt wird.

Das dritte Beispiel, das mich zum Kopfschütteln gebracht hat, ist der Beitrag auf Seite 13 zur angeblich „ordentlichen Radführung vom Rossmarkt über die Untermainbrücke zur Schweizer Straße und zurück“. Nordwärts kann man das einigermaßen fahren, wobei der Radweg auf der Untermainbrücke zu schmal und die Ampelschaltungen systematisch zum Nachteil der Fahrradfahrer sind. Südwärts ist die Radverkehrsführung auf dem Gehweg entlang der Oper ein einziger schlechter Kompromiss, da die Infrastruktur dort regelmäßig Konflikte mit Fußgängern produziert. Das gesamte Straßenlayout ist da-

rauf ausgelegt, möglichst viel Blech möglichst schnell durch die Stadt zu schleusen. Fußgänger und Radfahrer hat man nachträglich irgendwie noch reingefummelt. Das ist das tägliche Elend einer autozentrierten Stadtplanung. Aber damit sollten wir uns nicht zufrieden geben, oder es auch noch als großen Fortschritt loben! Damit werden die Radfahrer, die sich täglich mit der nach wie vor unbefriedigenden und teilweise gefährlichen Infrastruktur rumärgern müssen, für dumm verkauft, und die Stadtplaner können sich rühmen, vom ADFC gelobt zu werden, ohne wirklich sinnvolle Verbesserungen erzielt zu haben.

Olaf Storbeck, Frankfurt/Main



Direkte Antwort des Autors Bertram Giebeler hierauf:

Lieber Olaf Storbeck, es stimmt, weder an der Schweizer Straße noch rund um den Hauptbahnhof noch am Theater haben wir gute Radverkehrsführungen, schon gar nicht in der nötigen Kontinuität und Streckenlänge. Trotzdem sind sowohl die >>

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 September/Oktober-Ausgabe: 20. August 2019

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillingsgasse 8-14,
(Anzeige Seite 21)
www.fahrrad-boettgen.de

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

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 6)
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 32)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 15)
www.mainvelo.de

Montimare
Hanauer Landstraße 11-13
www.montimare.de

Per Pedale
Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 23)
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
pfaltzer@terranova-touristik.de

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

Ummarkierung an der Ecke Schweizer Straße-Gartenstraße als auch die Klemmfix-Sicherung des kurzen Abschnitts an der Düsseldorf Straße als auch die Radspurmarkierung und Neusignalisierung im Bereich Rossmarkt bis Mainufer richtige Maßnahmen. Die Diagonalführung an Hofstraße/Untermainbrücke ist sogar recht kreativ.

Diese Maßnahmen beheben oder lindern jeweils ein punktuelles Problem (Schweizer: akute Gefährdung mit Unfallhäufung; Düsseldorf: permanentes Falschbeparken; Rossmarkt/Theater: Konflikte mit Fußgängern, vorherige Null-Führung). Was sie nicht leisten, ist die Herstellung einer nachhaltig radverkehrsfreundlichen Infrastruktur auch im weiteren Umfeld. Trotzdem kann der lokale ADFC durchaus solche punktuellen Maßnahmen positiv beurteilen, ohne jedes Mal gleich dänische oder niederländische Maßstäbe anzulegen.

Schweizer Straße und der Bereich um den Hauptbahnhof haben weder Tempo 30 noch überhaupt eine Radverkehrsführung. Wir haben schon mehrfach gegenüber der Stadt angemahnt, dass dieser Zustand angesichts von bald 20 Prozent Radverkehrsanteil völlig unakzeptabel ist. Für

beide Straßenabschnitte sind nach dem Verhandlungsergebnis zwischen Radentscheid-Initiative und der Stadt deutliche Verbesserungen vorgesehen (siehe Bericht Seite 4). Wir werden uns weiter dafür einsetzen, dass künftig in ganz Frankfurt die Regel gilt: Radweg oder Tempo 30!

Bertram Giebeler

Automobiler Anachronismus

Wer wissen will, warum Wege gnadenlos zugeparkt werden, dem hilft ein Blick auf die unglaublich niedrigen Verwarngelder in Deutschland. Nirgendwo sonst in Europa wird Schwarzparken so billig geahndet wie in Deutschland. Selbst Schwarzfahren ist teurer – und Behörden schauen tatenlos zu.

Im Jahre 2019 sollte sich langsam eine andere Haltung entwickeln. Feinstaub und Lärmbelästigung sind ja nicht naturgewollt. Gerade in Innenstädten mit gutem öffentlichen Nahverkehr ist ein Auto, das von 24 Stunden gerade mal 1 oder 2 Stunden genutzt wird, ein Anachronismus. Citymaut, keine kostenlosen Abstellmöglichkeiten, Parkhäuser ausschließlich am Stadtrand, sind erste Schritte zur Verbesserung der Lebensqualität aller Menschen.

Stockholm, London, Madrid machen es vor – wo ein Wille, ist auch ein Weg. Uwe Barkow, Frankfurt/Main

Chaos auf dem Weg zum Freibad Eschersheim

Der Alexander-Riese-Weg ist eine schmale, kurze Sackgasse, die nur zum Freibad Eschersheim und zu einem Sportplatz führt. In der Freibadsaison drängeln sich hier hunderte Autos in beiden Richtungen (Sackgasse!) auf ihrer meist erfolglosen Parkplatzsuche und die erfreulich vielen Familien auf Rädern/Lastenrädern/mit Anhängern. Wie man sieht, führt das zu chaotischen Situationen. Die beiden Mädchen auf dem Bild kommen nur weiter, indem sie sich mit einem Fuß auf dem Bordstein abstützen. Und wenn zwei Autos sich begegnen, fordern die Autofahrer die Radler auf, die Straße freizumachen und auf den Fußweg auszuweichen, damit ein Auto rück-



wärts fahren kann. Der Alexander-Riese-Weg ist zudem Teil des Grüngürtelradweges, hier wird also auch der Rad-Durchgangsverkehr entlang geführt. Das Verkehrsaufkommen wird in diesen Sommerferien wegen der Bauarbeiten an den U-Bahnlinien noch zusätzlich ansteigen.

Wann wird dieses kurze Stück Sackgasse endlich aus Sicherheitsgründen für den Autoverkehr gesperrt? Entsprechende Schilder aufzustellen kostet nicht viel Geld und ist schnell realisiert, die Stadt muss es nur wollen.

Iris Nattermann, Frankfurt/Main

Ein
guter Druck macht C. Adelman GmbH
immer Eindruck

seit 1846 der
zuverlässige Partner
für Qualitäts-
drucksachen aller Art



Ihre Druckerei
im Herzen
von Rhein-Main

info@cadelman.de
www.cadelmann.de

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

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

Sisyphos verteilt Knöllchen

Mit der Verkehrspolizei auf Frankfurts Straßen unterwegs

Die Stadt Frankfurt rief nach den Osterferien für zwei Wochen die „Verkehrssicherheitswochen“ mit den Schwerpunkten „Schulwegsicherheit“ und „störungsfreie Nutzung von Radverkehrsanlagen“ aus. Wir haben einen Vormittag lang eine Fahrradstreife der städtischen Verkehrspolizei begleitet.

Die Route führte vom Straßenverkehrsamt in der Kurt-Schumacher-Straße aus unter anderem über die Zeil, Mainzer Landstraße und Börsenstraße. Während der Reuterweg erstaunlicherweise in beiden Richtungen frei von Falschparkern war, waren die eigentlich für den Lieferverkehr gedachten Kurzzeit-Parkplätze auf der Mainzer Landstraße/Friedrich-Ebert-Anlage mit zum größten Teil privaten Fahrzeugen zugeparkt.

Selbst hier hätte man ohne Probleme abschleppen können, wurde uns mitgeteilt, allerdings wäre bei den 10–15 Fahrzeugen die Fröhschicht dann auch schon fast vorbei. Ein Grund dafür: Die Anfahrtszeiten der Abschleppunternehmen haben sich durch den Wegfall der städtischen Verträge, in denen maximale Anfahrtszeiten festgelegt waren, spürbar verlängert.

Die Polizisten müssen vor Ort warten, schließlich könnte auch der Fahrzeughalter inzwischen zum Fahrzeug zurückkehren. Dies sorgt in der Praxis für weniger Kontrollen, da das Personal bei Abschleppvorgängen länger gebunden ist. Gleichzeitig muss nun häufiger abgewogen werden, ob man sehr wenige Fahrzeuge abschleppen lässt oder man in der Wartezeit lieber an mehr Fahrzeugen Knöllchen verteilt.

Da der Fokus diesmal auf Rad- und Gehwegen lag, hatten die Falschparker auf den Kurzzeit-Parkplätzen Glück. Der erfahrene Polizist, er bevorzugt übrigens aus praktischen und zeitlichen Gründen das Fahrrad als Dienstfahrzeug, weiß außerdem, dass es im weiteren Verlauf der Mainzer Landstraße in Richtung Westen noch genügend Arbeit geben wird. Hier sollte er recht behalten. Zwar war der neu abgepollerte Radfahrstreifen auf der Düsseldorf Straße

nicht zugeparkt (wir berichteten im April über die Einrichtung der Klemmfixe), nur wenige Meter weiter blockierte bereits das erste Firmenfahrzeug den Schutzstreifen. Hier wurde der Fahrer mündlich verwarnet und zur sofortigen Weiterfahrt aufgefordert. Ähnliche Situationen gab es im weiteren Verlauf noch einige, oftmals kamen die Fahrer beim Anblick der Polizei angerannt. Alle Ertappten hatten dieselbe Ausrede parat: „Ich wollte doch nur kurz ...“.

Ein weiteres Problem ist, nicht nur auf der Mainzer Landstraße, der Lieferverkehr. In vielen Bereichen mit zahlreichen Geschäften hat die Stadt keine Ladezonen ausgewiesen – selbst bei ganz aktuellen Projekten wie dem Umbau der nördlichen Eschersheimer Landstraße gibt es nur eine einzige Ladezone für beide Straßenseiten und die gesamte Länge. Dass Geschäfte aller Art aber regelmäßig beliefert werden müssen, ist dabei keine neue Erkenntnis, sondern absoluter Standard und notwendig.

Die Stadt muss mehr Ladezonen einrichten und auch dafür sorgen, dass sie für den Lieferverkehr freigehalten werden.

Anstatt Lieferzonen einzurichten und diese auch freizuhalten, lässt man die Lieferanten im Stich und nimmt in Kauf, dass sie rechtswid-



Trotz Poller und Fahrradpiktogramm werden Radwege gerne als Lager oder Parkplatz missbraucht.

Ansgar Hegerfeld

rig halten, dabei andere behindern und zu gefährlichen Ausweichmanövern zwingen. Die Polizei steht anschließend zwischen den Fronten. Konsequenterweise müsste man die Lieferanten zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit kostenpflichtig verwarnen und zur Weiterfahrt auffordern, damit mittelfristig die Geschäftstreibenden und Lieferanten mehr Druck für die Einrichtung von Lieferzonen machen. Momentan fehlt dafür noch der Mut, so durften auch die 40-Tonner auf der Mainzer Landstraße ihre Ladung straffrei auf dem Schutzstreifen entladen. Radfahrer mussten dadurch in Richtung der Straßenbahnschienen ausweichen.

Obwohl wir den Schutzstreifen auf der Fahrbahn befuhren, entdeckten wir auf dem Rückweg ein quer geparktes Fahrzeug auf dem Seitenstreifen und dem nicht be-

nutzungspflichtigen Radweg. Vom Auto aus hätte man die Situation wohl kaum erkannt, auch das ist ein Vorteil von Streifenfahrten per Fahrrad. Hier wurde eine Ordnungswidrigkeit fällig, auch durfte die Fahrerin die Leerfahrt des Abschleppwagens bezahlen.

Zum Ende der Tour entdeckten wir einen „Falschparker“ der etwas anderen Art in der Bethmannstraße: Man hatte den vollen Container mit Bauschutt für die Abholung auf dem extra abgepollerten Radweg geparkt, ein Ansprechpartner vor Ort war nicht greifbar. Telefonisch teilte die auf dem Container angegebene Firma mit, dass der Container in weniger als 10 Minuten abgeholt werden würde. Diese 10 Minuten wurden der Firma gewährt, andernfalls hätte die Polizei den Container abschleppen lassen. Letzteres hätte allerdings wie üblich deutlich länger gedauert. In diesem Fall stimmte sogar die Aussage der Firma und der Container wurde abgeholt.

Zusammenfassend die Bilanz der Verkehrssicherheitswochen: 436 Ordnungswidrigkeiten, 54 Abschleppmaßnahmen an Radverkehrsanlagen und über 3000 Geschwindigkeitsverstöße an Schulen. Auf Nachfrage teilte man mit, dass sich die gerade einmal 54 Abschleppmaßnahmen auf die gesamten zwei Wochen verteilen und nicht, wie man eigentlich erwarten würde, der Durchschnittswert für einen Tag sind.

Ansgar Hegerfeld



Das Abschleppen des Falschparkers ist hier geboten, auch wenn der Radweg nicht benutzungspflichtig ist.

Ansgar Hegerfeld



Bild: ADFC Frankfurt am Main, Foto-AG

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

ADFC *bike-night* 2019

Frankfurt am Main

Samstag, 31. August 2019

Treffpunkt: 20 Uhr - Römerberg

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Frankfurt am Main e.V.

www.adfc-bike-night.de

#MEHRPLATZFÜRSRAD



twitter.com/adfc_ffm



facebook.com/adfc.ffm

90 Jahre
KRIEGELSTEIN



FAHRRÄDER ALLER ART
MEISTERBETRIEB
REPARATUREN · ERSATZTEILE

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

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

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

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

