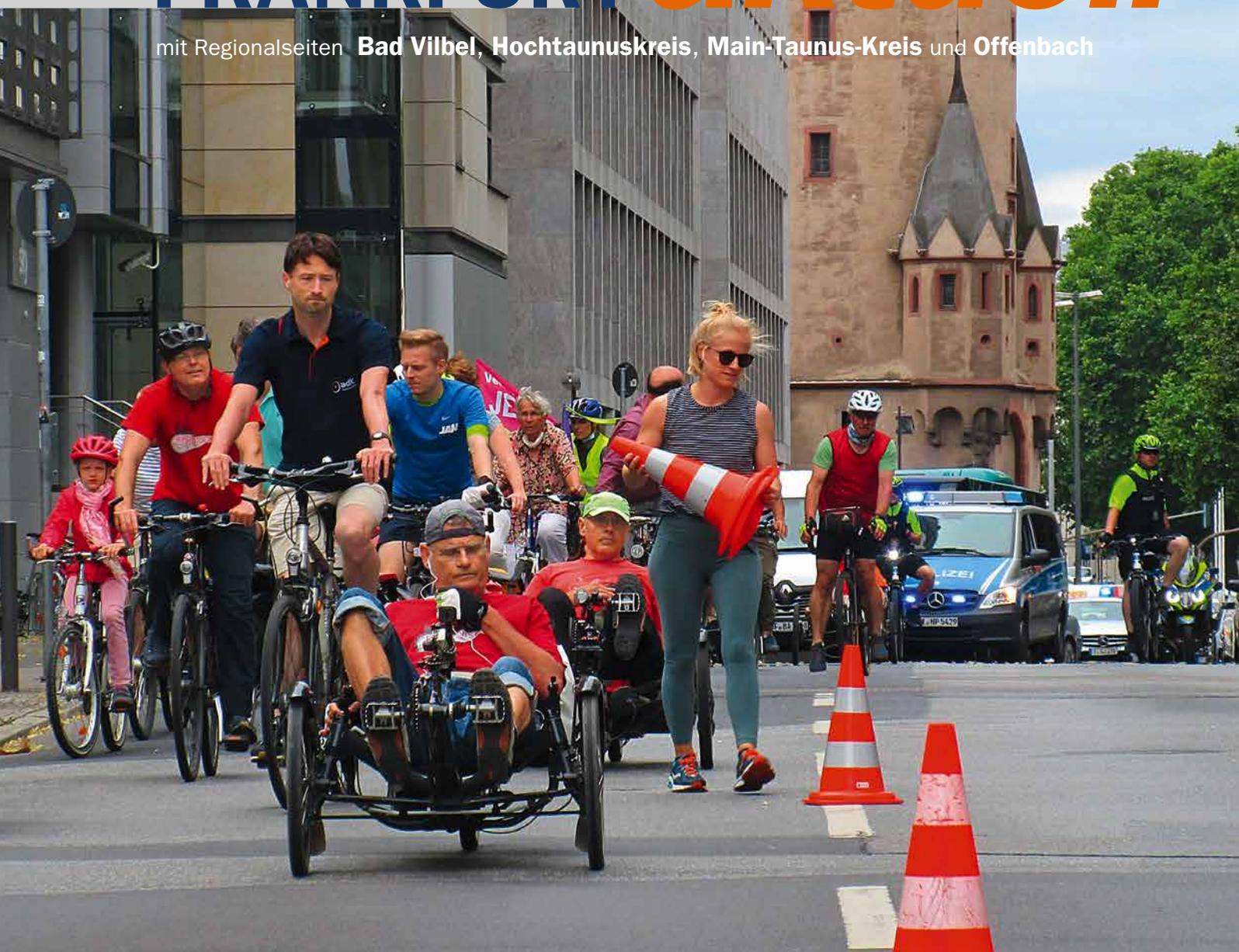


# FRANKFURT *aktuell*

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



## Corona – Schub oder Last für die Verkehrswende?

Vier Diskussionsbeiträge in diesem Heft

**10. ADFC bike-night**  
5. September 2020  
20.00 Uhr  
Mainkai

# Popup-Radwege

– gut für Berlin, München, Stuttgart und Düsseldorf.

## Warum nicht auch für Frankfurt?

**Wie halten wir die Bahn- und Buspendler\*innen, die derzeit coronabedingt den öffentlichen Nahverkehr meiden und deshalb Fahrrad fahren, davon ab, alle wieder aufs Auto umzusteigen? Spätestens nach den Schul-Sommerferien wird sich diese Frage mit Wucht stellen.**

Für viele käme als Alternative das Fahrrad in Frage – aber nur, wenn

die Zustände auf den Straßen es den Neu-Radler\*innen erlauben, sich halbwegs sicher zu fühlen. Dafür brauchen sie Platz und eine Mindestdistanz zum Autoverkehr, vor allem wenn dieser schneller als 30 km/h rollt. Autoverkehr gibt es – noch – weniger als in Vor-Corona-Zeiten. Warum also nicht einen Teil des Platzes auf der Straße provisorisch neu verteilen – eine Spur weniger fürs Auto, dafür eine ganz

neue Spur fürs Fahrrad? Zuerst in Berlin (und Paris, New York, Brüssel) und dann in den letzten Wochen auch in München, Stuttgart oder Düsseldorf haben die Stadtverwaltungen diese Möglichkeit genutzt, auch weil das Einrichten eines Popup-Radwegs mit gelber Baustellenmarkierung und rot-weißen Warnbaken technisch nicht anspruchsvoll ist. Hier sträubt sich das Verkehrsdezernat dagegen, mit Verweis auf die vielen anderen Vorhaben im Rahmen des Radentscheid-Koalitionsvertrages. Da können wir aus ADFC-Sicht nur sagen: man kann das eine Gute tun, ohne das andere lassen zu müssen!

Es gab mittlerweile drei Aktionen von ADFC und Radentscheid, um das Thema zu pushen – Ende April auf der Untermainbrücke, Ende Mai im Rahmen einer bundesweiten Bündnisaktion am Messeturm und zuletzt Ende Juni,

als „rollender Popup-Radweg“, am kompletten Anlagenring und Cityring.

Unsere Vorschläge, wo in Frankfurt solche Popup-Radwege am sinnvollsten wären, haben einen realen Hintergrund. Anlagenring, Cityring, mittlere Eschersheimer Landstraße und die Strecke Baseler Platz – Am Hauptbahnhof sind alles Teile des Straßennetzes, an denen es bis auf kurze Abschnitte am Anlagenring überhaupt keine Radverkehrsführung gibt! Für eine Stadt, die sich selbst „auf dem Weg zur Fahrradstadt“ sieht, ist das kein akzeptabler Zustand! Da kann der Popup-Radweg helfen: zur provisorischen Behebung dieses Mangels, und auch dafür, alle Verkehrsteilnehmer\*innen schon einmal an die eigentlich angemessenen besseren Zustände in hoffentlich naher Zukunft zu gewöhnen! *Bertram Giebel*



Zweieinhalb Stunden brauchten am 28. Juni die Aktiven von ADFC und Radentscheid, um an Anlagenring und Cityring, also zweimal rund um die City, eine symbolische Bikelane aufzustellen. Reale Popup-Bikelanes brauchen schon etwas länger, aber diese wäre in wenigen Tagen auf die Straße gebracht.

Eine Dokumentation zu Popup-Radwegen im Anlagen- und Cityring steht als PDF zum Download bereit unter dem Kurzlink [www.adfc-hessen.de/=F6Xi](http://www.adfc-hessen.de/=F6Xi)

## Hütchenspiel

**Ein wandernder Radweg – wie geht das?**



Das Ganze ähnelt einer kleinen Critical Mass.

Vornweg fahren die „Korker“, radelnde Ordner\*innen, die mit Unterstützung der Polizei Straßenkreuzungen und Einmündungen für den (Kfz-) Verkehr sperren. Den Korkern folgt, mit gebührendem Abstand, ein Läufer oder eine Läuferin, der oder die rot-weiße Hütchen (sogenannte „Leitkegel“) zur Markierung einer Radspur setzt. Und woher kommen die Hütchen? Aus den großen Gepäcktaschen radfahrender Lieferant\*innen, die die Läufer\*innen zuverlässig mit den Kegeln versorgen. So entsteht über einige hundert

Meter auf der rechten Fahrspur des Anlagenrings in minutenschnelle eine Radspur. Leider nur vorübergehend, denn am Ende der Hütchenreihe sammeln weitere Läufer\*innen die rot-weißen Kegel gleich wieder ein. Darauf warten die radfahrenden Lieferant\*innen nur, die sich von der Spitze haben zurückfallen lassen. Sie rollen neben die konditionsstarken Hütchensammler\*innen und nehmen die „Leitkegel“ in ihre nun leeren Gepäcktaschen auf, um damit gleich wieder nach vorn zu fahren. Denn hier warten, siehe oben, bereits Läufer\*innen, die zeigen, wie schnell man eine Popup-Bikelane auch auf Frankfurts Anlagenring einrichten kann. Dem wandernden Radweg folgen rund 150 Radfahrende, die sich die Gelegenheit, entspannt auf dem Anlagenring zu voranzukommen, nicht entgehen lassen.

*Peter Sauer*

*Hütchen-Nachschub für die nächsten Meter des wandernden Radwegs aus der Gepäcktasche von Alexander Schulz.*

# Editorial

Ganz im Zeichen des Corona-Lockdowns stand die vorherige Ausgabe von Frankfurt aktuell. Und natürlich ist der Umgang mit der Pandemie auch im aktuellen Heft in vielen Beiträgen gegenwärtig. Dabei hat sich – auch aus der Fahrradlenkerperspektive – schon viel verändert: Seit Anfang Juli ist der Infoladen in der Fichardstraße wieder geöffnet und im Juni konnten auch schon die ersten Radtouren unterwegs sein. Allerdings in abgespeckter Form mit ganz neuen Regeln. Das fängt bei der Online-Anmeldung über unser neues Website-Tool an und endet beim Abschied ohne Händeschütteln. Haben wir uns an diese „neue Normalität“ schon gewöhnt?

Schwieriger ist es, wenn noch mehr Menschen zusammenkommen wollen: Das Radler-Fest, voller Hoffnung vom Mai in den September verlegt, wird leider auch im

Spätsommer nicht stattfinden können, denn Großveranstaltungen sind in ganz Deutschland bis Ende Oktober nicht möglich.

Mit viel frischer Luft und stetigem Fahrtwind planen wir aber, die Frankfurter bike-night am 5. September 2020 durch die Straßen unserer Stadt zu führen. Als politische Versammlung hat die bike-night eben auch eine wichtige Funktion für die demokratische Willensbildung und gesellschaftliche Teilhabe. Das bike-night-Team wird schon bei der Planung und Organisation darauf achten, dass die Abstände zwischen den Teilnehmenden ausreichend groß sein werden. 2020 brauchen wir wirklich sehr viel #MehrPlatzFürsRad!

Und die Verkehrswende? Mit ihr scheint es weiter voranzugehen. Auch wenn sich Frankfurt (noch?) nicht dazu durchringen kann,

Popup-Radwege einzurichten, hat der Lockdown im Frühjahr sowohl der Fahrradnutzung als auch dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur einen zwischenzeitlichen Schub verliehen. Doch bleibt das so? Bei dieser Frage gibt es Optimisten und Skeptiker, Visionäre und Mahner. Und für jede dieser Haltungen gibt es Argumente. Das hat uns näher interessiert, deshalb haben wir nachgefragt – bei Menschen, die sich damit intensiv beschäftigen. Aus der Perspektive von Politik und Verwaltung setzen sich auf der folgenden Doppelseite Karin Müller und Stefan Lüdecke mit dieser spannenden Frage auseinander, aus Sicht des ADFC tun dies Claudia Nora Fischer und Robert Wöhler. Auf Leser\*innenreaktionen dazu freuen wir uns. Denn eine Debatte ist keine Einbahnstraße, meint

**Torsten für das Redaktionsteam**



## ADFC Frankfurt am Main e.V.

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

www.adfc-frankfurt.de  
twitter.com/adfc\_ffm  
facebook.com/adfc\_ffm  
instagram.com/adfc\_ffm

## Öffnungszeiten Geschäftsstelle:

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

## Vorstand

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

## Kontoverbindung

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

## Arbeitsgruppen / Themen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Team Touren:** Anne Wehr  
touren@adfc-frankfurt.de

**Radreisen:** Elke Bauer  
radreisen@adfc-frankfurt.de

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

**Redaktion FRANKFURT aktuell:**  
Peter Sauer  
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de  
**Anzeigen/Werbung in Medien:**  
werbung@adfc-frankfurt.de

## Stadtteilgruppen

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

## Beauftragte

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

## Kontakte

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

## Simone Markl

simone.markl@adfc-frankfurt.de  
**Lars Nattermann**  
lars.nattermann@adfc-frankfurt.de  
**Dr. Susanne Neumann**  
☎ 0177/7852570  
susanne.neumann@adfc-frankfurt.de  
**Stephan Nickel**  
☎ 0151/46 72 19 36  
stephan.nickel@adfc-frankfurt.de  
**Wehrhart Otto** ☎ 069/95 05 61 29  
wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de  
**Ralf Paul** ☎ 069/49 40 92 8  
**Wolfgang Preisung**  
☎ 061 92/9 51 7 617  
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de  
**Denis Reith**  
denis.reith@adfc-frankfurt.de  
**Peter Sauer** ☎ 069/46 59 06  
peter.sauer@adfc-frankfurt.de  
**Klaus Schmidt-Montfort**  
☎ 069/51 30 52  
klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de  
**Svea Birte Schuch**  
☎ 069/58 90 190  
birte.schuch@adfc-frankfurt.de  
**Alexander Schulz**  
☎ 0176 496 85 859  
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de  
**Karin Soldan** ksoldan@gmx.de  
**Anne Wehr** ☎ 069/59 11 97  
anne.wehr@adfc-frankfurt.de  
**Dieter Werner** ☎ 069/95 90 88 98  
dieter.werner@adfc-frankfurt.de  
**Margret Wiener**  
margret.wiener@live.de  
**Eckehard Wolf** ☎ 069/95 78 00 92  
eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de

# Corona – Schub oder Last für

Kein Lebens- oder Politikbereich bleibt durch die gegenwärtige Pandemie derselbe. Auch der Verkehr nicht, darüber haben wir in der vergangenen und dieser Ausgabe von Frankfurt aktuell ja ausführlich berichtet. An dieser Stelle wollen wir einen Blick in die nächste Zukunft wagen: Was bedeutet die Corona-Pandemie für die Verkehrswende, die wir so dringend benötigen? Wir lassen zwei Frauen und zwei Männer zu Wort kommen, die sich mit dieser Frage intensiv beschäftigen.

Das veränderte Verkehrsverhalten aufgrund von Covid-19 ist für die Verkehrswende Chance und Risiko zugleich. Durch die getroffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie hat die Digitalisierung einen Schub bekommen, der auch für die Verkehrswende genutzt werden kann. Durch mehr Homeoffice-Arbeitsplätze kann auch in Zukunft unnötiger Verkehr vermieden werden. Gleichzeitig sind die Fahrgastzahlen bei Bussen und Bahnen überproportional zurückgegangen. Gewinner war der Individualverkehr, erfreulicherweise das Fahrrad, aber auch der Autoverkehr ist nicht in dem Maße zurückgegangen, wie die Nutzung von Bus und Bahn. Das ist auch erstmal verständlich, da die Menschen Angst vor Ansteckung haben. Jetzt gilt es aber, wieder Vertrauen für Bus und Bahn zu schaffen. Zum einen durch Kampagnen und Informationen zum Thema Ansteckungsgefahr. Aber auch hier kann die Digitalisierung genutzt werden. Mit einer Auslastungsanzeige – wie sie die Bahn im Navigator hat – könnte man auch bei den lokalen und regionalen Bussen und Bahnen entscheiden, welches Verkehrsmittel man wann nehmen will. Für eine bestimmte Zeit sind dann halbvolle Bahnen volle Bahnen. Die Einnahmeausfälle bei Bussen und Bahnen für die Corona-Zeit müssen und werden

Die Corona-Krise beeinflusst alle Lebensbereiche. Auch im Verkehr ist starke Veränderung zu spüren: so ging zu Beginn der Krise der Verkehr merklich zurück, die Straßen wurden leerer und auch die Kondensstreifen am Himmel sind weniger geworden. Mittlerweile werden viele Einschränkungen gelockert und auch der Verkehr nimmt wieder zu. Viele, die das Rad zunächst als Freizeitaktivität in Zeiten der strengen Kontaktbeschränkungen für sich entdeckt haben, nutzen es jetzt auch für die wieder stattfindenden Fahrten zum Arbeitsplatz. Die neuen Radpendler\*innen dürfen nun nicht durch schlechte und überfüllte Radwege wieder vom Fahrrad gedrängt werden. Daher braucht es einen zeitnahen Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Die Forderung nach mehr Platz für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen ist in Zeiten von Corona nicht nur eine verkehrs-

»Das Land muss dafür sorgen, dass den Kommunen genügend Geld für die Verkehrswende zur Verfügung steht.«

voraussichtlich auch von Bund und Land übernommen werden.

»Der Rückgang des motorisierten Individualverkehrs verbessert die Lebensqualität und ist für alle ein lohnendes Ziel.«

Für das Verkehrsmittel Fahrrad ist die Krise eindeutig eine Chance. Mehr Menschen denn je fahren mit dem Rad, die Vorteile, die Radler\*innen schon immer schätzen, erkennen immer mehr Menschen. Radfahren ist schnell und bequem, und man ist an der frischen Luft, bewegt sich, stärkt das Immunsystem und die Kosten sind gering.

Auch wenn noch keine konkreten Zahlen über die Fahrradnutzung während der Corona-Krise vorliegen, vermitteln die Berichte der Fahrradhändler einen deutlichen Eindruck, wo es hingehen kann. Und daran liegt auch die Chance. Wenn, wie von Professor Blees in Darmstadt gezählt wurde, der Rückgang des motorisierten

politische, sondern auch eine gesundheitspolitische: trotz aller Lockerungen gilt weiterhin, ausreichend Abstand zu halten – nur so lässt sich eine erneute Ausbreitung des Virus verhindern. Doch insbesondere auf den schmalen und unzureichenden Fuß- und Radwegen in vielen hessischen Kommunen sind diese Regeln kaum einzuhalten. Weltweit haben Städte wie Berlin, Brüssel, Paris, London, New York, Mexico-Stadt und Bogotá innerhalb weniger Tage reagiert und Autospuren in sichere und attraktive Fahrradspuren umgewandelt. In Hessen: Fehlanzeige!

Dabei zeigen ausverkaufte Fahrradhändler, starke Medienberichterstattung über das Thema Fahrrad und eine große Beteiligung an ADFC-Demos für Pop-up-Bikelanes: gerade jetzt fordern immer mehr Menschen die Verkehrswende mit dem Fahrrad im Mittelpunkt! Nun muss die Politik handeln und die Verkehrswende umsetzen. Dabei sind vor allem die Kommunen gefragt – denn der notwendige Ausbau der Fahrradinfrastruktur liegt größtenteils in deren Verantwortungsbereich. Doch neben dem teilweise fehlenden politischen Willen könnte auch die Finanzierung der Verkehrswende zum Problem werden, denn krisenbedingt ist mit verminderten Steuereinnahmen zu rechnen. Daher ist nun das Land

Individualverkehrs bei rund 30 Prozent liegt und die Lebensqualität sich dadurch so erheblich verbessert hat, dann ist das für alle ein lohnendes Ziel, an dem es zu arbeiten gilt.

Auf Landesebene setze ich mich gerne weiter dafür ein, Busse und Bahnen weiter zu stärken. Dabei finde ich es wichtig, Verkehrsmittel nicht gegeneinander auszuspielen, sondern alle Menschen dafür zu gewinnen, dass es erstrebenswert ist, immer die Wahl des für die Situation und den Moment besten Verkehrsmittels zu haben, aber auch sich für lebenswerte Städte und ländliche Regionen einzusetzen und beides als Ergänzung zu sehen. Gerade wenn jetzt mehr Menschen raus aus der Stadt wollen, gilt es, gute Verbindungen mit Bus und Bahn zu schaffen, damit nicht das Auto die einzige Alternative ist.



Karin Müller,  
Vizepräsidentin  
des Hessischen  
Landtags,  
Bündnis90/  
Die Grünen

aufgefordert, dafür zu sorgen, dass den Kommunen genügend Geldmittel für die Verkehrswende zur Verfügung stehen. Neben der Finanzierung ist das Land auch bei der Festlegung der Rahmenbedingungen für die Verkehrswende gefordert. Mit dem Volksentscheid für ein Hessisches Verkehrswendegesetz wollen der ADFC und andere Organisationen wie dem VCD und FUSS e.V. dem Land den Rücken stärken und für verbindliche Vorgaben für die Verkehrswende sorgen. Trotz coronabedingter Verzögerungen sind wir bei unserem Vorhaben auf einem guten Weg.

Mit verbindlichen Vorgaben, einer ausreichenden Finanzierung und mutigen Politiker\*innen kann die Verkehrswende trotz Corona zeitnah umgesetzt werden. Als ADFC werden wir unser Möglichstes dafür tun!



Robert Wöhler,  
stellvertretender  
Landesvorsitzender  
des ADFC Hessen

# die Verkehrswende?

Die Folgen der Corona-Pandemie in Frankfurt waren eindrücklich und für alle für ein paar Wochen deutlich spürbar: saubere und klare Luft, kein Lärm, keine Staus. Stattdessen viel Platz zum Bewegen und Spielen oder auch einfach mal Ruhe. So könnte das Leben in Frankfurt nach einer erfolgreichen Verkehrswende aussehen.

Andere europäische Städte nutzen die Krise und den daraus entstandenen Schwung als Chance, ihre Verkehrspolitik und Planungsregime radikal zu ändern und agiler zu gestalten: Paris baut ein ganzes Netz aus neuen Fahrradwegen und schafft damit die Grundlagen für eine nachhaltige Mobilität in der Großstadt. Brüssel übergibt seinen Bürgerinnen und Bürger gleich die komplette Innenstadt und schafft den Menschen Vorrang. Berlin setzt im Zweiwochen-Rhythmus sogenannte Popup-Radwege um und beschert vielen Pendlern endlich die lang erhoffte geschützte Infrastruktur auf zumindest ein paar vormals brandgefährlichen Straßen durch die Stadt. Und weitere Städte ziehen nach: Stuttgart und München ordnen temporäre Radinfrastruktur an und erkennen die Chance in der Krise.

Mehr Platz für Menschen zu schaffen ist dank Corona kurzfristig umsetzbar. Planungen, die über Jahre hinweg in der Schublade lagen, erwachen nun und bilden den Start einer Verkehrswende, nach der sich alle gesehnt haben.

»Für alle, die an der Verkehrswende arbeiten, gilt es, diese historische Chance zu nutzen.«

Wer im Januar 2020 prophezeit hätte, dass ab März die gesamte Bevölkerung erfolgreich aufgefordert wird, ihr Zuhause nur noch zum Einkaufen zu verlassen, dass Flugzeuge am Boden bleiben, fast ein ganzes Land ins Home Office geschickt und alle Kitas und Schulen geschlossen werden, den hätte man wahrscheinlich für verrückt erklärt. Dass die Bundesregierung in Rekordtempo einen Hilfsfonds in unbekannter Milliardenhöhe durchwinkt, ohne dass die Automobilindustrie ihre Kaufprämie bekommt, und die schwarze Null zumindest temporär außer Kraft gesetzt wird, lässt viele ungläubig die Augen reiben.

Vor uns vollzieht sich in ungeheurem Tempo eine gesellschaftliche Entwicklung, die wir wohl hätten in Ansätzen erahnen können, die aber jetzt mit voller Wucht durchschlägt. Unsere Präsenzpflicht am Arbeitsplatz wird für viele nicht mehr dieselbe sein. Weniger Menschen pendeln nun zu ihrem Arbeitsplatz. Und kommunale Verkehrspolitik steht mit allen anderen Politikfeldern vor einer Zeitenwende und vor der einmaligen Chance, diese Welle

»Nur ein breites Angebot mit sicherer Radinfrastruktur kann den Superstau in Frankfurt verhindern.«

Starre Planungen mit langen Studien im Vorfeld und wenig Fehlertoleranz bei der baulichen Umsetzung weichen, dank Corona, einer agilen Planung, die durch ihre Anpassungsfähigkeit das Lernen aus Fehlern ermöglicht und eine sich ständig verbessernde Infrastruktur für alle schafft. Temporär als Baustelle angeordnet, ermöglichen Popup-Radwege eine Erprobung in der Realität, wie sie vorher niemals hätte stattfinden können.

In Frankfurt ist die anfängliche Ruhe schon längst dem alltäglichen Stau und Lärm gewichen und fast scheint alles beim Alten. Und doch bewegt sich etwas in Frankfurt: Fahrräder. War es schon vor der Pandemie recht voll auf den Radwegen, so drängeln sich jetzt Radfahrende aller Altersklassen dicht an dicht auf den wenigen, für sie reservierten Wegen durch die Stadt. Und es werden immer mehr. Die Zweiradhändler melden eine noch nie dagewesene Nachfrage und leere Regale. Eine riesige Gelegenheit, die derzeit meist heimatlosen ÖV-Nutzer aus den Autos zu holen und auf das Fahrrad zu setzen.

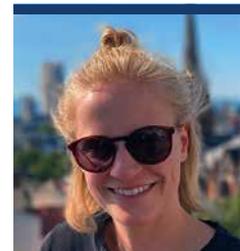
jetzt zu reiten und Veränderungen voranzutreiben, an denen wir schon lange arbeiten.

Damit meine ich zuallererst die Umverteilung von Verkehrsflächen: Überdimensionierte Straßenquerschnitte aus dem Zeitalter der autogerechten Stadt müssen umgestaltet werden. So manche Fläche, die für den Autoverkehr belegt war, können wir zugunsten von breiten Gehwegen und Radwegen auflösen, Bäume pflanzen und Cafés und Restaurants die Möglichkeit geben, in ehemaligen Parkbuchten Tische und Bänke aufzustellen. Das machen wir als Stadt schon seit einiger Zeit. In den letzten Jahren sind wir mit der Umsetzung deutlich schneller geworden. Die aktuelle Situation, in der alle aufs Rad steigen, offenbart aber ganz klar, dass wir noch mehr machen müssen. Viele Gehwege sind zugeparkt, Radwege zu schmal und Radfahrer\*innen müssen häufig auf die Fahrbahn ausweichen. Es geht darum, den öffentlichen Raum zurück zu erobern, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und eine emissionsfreie, nachhaltige Mobilität zu fördern.

Es stimmt: Die Steuerausfälle der Kommunen bedrohen anstehende Haushaltspläne und sorgen für Fragezeichen hinter längst sicher geglaubten Projekten. Es wird unsere gemeinsame Aufgabe sein, dafür zu sorgen, dass diese einmalige Chance genutzt wird und auch beispielsweise Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung zum Radentscheid und die Bereitstellung der damit verbunde-

Eine breite Angebotsoffensive mit sicherer Radinfrastruktur ist neben der stärkeren Bezuschussung des ÖV die einzige Möglichkeit, den Superstau in Frankfurt zu verhindern und die Verkehrswende weiter anzustoßen. Einzig die Abkehr von bisherigen Planungsprämissen und Prozessen kann einen nachhaltigen Wandel des Verkehrsmittels weg vom Auto schaffen. Alle anderen Versuche mit weiteren Kapazitäten für den MIV sind gescheitert und führen erwiesenermaßen zu noch mehr Stau. Ohne eine sichere Alternative werden die meisten radfahrenden Frankfurter\*innen mittelfristig wieder auf den eigenen PKW setzen.

Nun muss die Frankfurter Politik Mut zeigen und den Planungsämtern die nötigen Ressourcen und Weisungen geben, damit diese ihrer Pflicht von sicheren Verkehrswegen für alle in der Stadt nachkommen können.



Claudia Nora Fischer,  
AG Aktionen,  
ADFC Frankfurt

nen Finanzmittel nicht in Frage gestellt werden. Die Kritiker einer Verkehrswende könnten dies zum Anlass nehmen, den erarbeiteten Konsens in Frage zu stellen. Das darf nicht passieren.

Es ist gerade der Ausbau der Radinfrastruktur, der vergleichsweise günstig ist und zügig umgesetzt werden kann. Ich wage eine Prognose: Die Radverkehrsanteile werden so schnell und so rasant steigen, dass der Ausbau der Radinfrastruktur kaum Schritt halten können.

Die letzten Monate haben uns gelehrt, dass weitreichende politische Entscheidungen durchaus in hohem Tempo beschlossen und umgesetzt werden können. Für alle, die an der Verkehrswende arbeiten, gilt es, diese historische Chance zu nutzen. Überzeugen Sie Ihre Freund\*innen, Ihre Nachbar\*innen und Ihren Ortsbeirat von den Vorteilen des Fahrrads in unserer Stadt. Lassen Sie uns die Stadt neu denken und die Fahrradstadt Frankfurt schaffen.



Stefan Lüdecke,  
Referent des Verkehrsdezernenten  
Klaus Oesterling &  
Stabstelle Radverkehr  
im Verkehrsdezernat  
der Stadt Frankfurt

# Mainkai für alle – Thema für die Kommunalwahl 2021

## Koalition immer noch uneins über Fortführung der „Testphase“

**Wir hatten das Thema ja in der letzten Ausgabe ausführlich und wollen uns nicht wiederholen. In der Zwischenzeit gab es immerhin den ersten Versuch, eine Vision vom autofreien Mainufer der Zukunft aufzuzeigen. Architekt\*innen vom Büro „Drei Eins“ aus dem Nordend visualisierten einmal beispielhaft, was aus dem Mainufer werden könnte. Sehr zur Ansicht zu empfehlen: [www.dreieins.eu](http://www.dreieins.eu)**

Eigentlich war geplant und auch schon im PARLIS auf der Tagesordnung des zuständigen Ortsbeirats 1 terminiert, dass Drei Eins seine Vision dort im Mai der Öffentlichkeit vorstellen sollte. Doch daraus wurde nichts, denn im Ortsbeirat wurde das Thema Opfer parteipolitischen Hickhacks. Die einen (CDU, FDP) wollen es sowieso nicht, bei SPD und Grünen streitet man sich, wer sich als Urheber einer guten Idee darstellen darf. Ergebnis: die Präsentation wurde wieder von der Tagesordnung abgesetzt.

Immerhin konnte der Autor dieser Zeilen Mitte Juni beobachten, dass sich der Städtebau-Beirat Frankfurts nachmittags am Mainufer traf, ausgestattet mit Klappstühlen aus dem Architekturmuseum, und in illustrierter Runde dort unter freiem Himmel wichtige Dinge besprach – wir hoffen, dass auch die autofreie Zukunft des



Beitrag zur aktuellen Entwicklung nach Redaktionsschluss auf: [www.adfc-frankfurt.de](http://www.adfc-frankfurt.de)

So einiges wird von Initiativen und Verbänden getan, um den Mainkai mit Leben zu erfüllen – hier Kinderparcours, Fahrradcheck und Infostand am 21. Juni.

Mainkais Thema war. Fleißig aktiv war in der bisherigen Corona-Zeit die Bürgerinitiative „Mainkai für alle“ am nördlichen Ufer. Die Online-Petition für die Verlängerung der Testphase erreichte immerhin bisher über 12.000 Unterschriften. Auch das „Netzwerk Nachhaltigkeit Lernen in Frankfurt“, dem etliche Umweltverbände angeschlossen sind, organisierte über sieben Wochen jeden Donnerstag die Bespielung des Mainkais mit themenbezogenen Infos und Aktionen, etwa zu nachhaltiger Mobili-

tät. Bis Ende August werden Aktive aus der Bürgerinitiative „Mainkai für alle“ und anderen Organisationen, darunter ADFC und Radentscheid, jeden Sonntagnachmittag von 15 bis 18 Uhr einen Kinderparcours, einen Technik-Check und Infos zu Fuß- und Radverkehrsthemen anbieten und damit den Mainkai beleben.

Wie geht es nun weiter? Wenn bis Redaktionsschluss dieser Ausgabe die Stadtverordnetenversammlung keinen Beschluss gefasst hat, die Testphase bis Anfang

2021 zu verlängern (wegen der coronabedingt irrealen Testbedingungen), war es das wohl erst mal, und ab September werden wieder Autos über den Mainkai rollen. Alles andere hätte einen Koalitionsbruch zur Folge, und das riskiert kurz vor der Wahl keiner der jetzigen Koalitionäre – man weiß schließlich nicht, wie die Wahl ausgeht und ob man nicht wieder koalieren muss. Die einzige Chance wäre, dass sich die CDU dazu durchringt, einer Verlängerung der Testphase doch noch zuzustimmen und die endgültige Richtungsentscheidung dann dem neu gewählten Stadtparlament zu überlassen.

Worst case wäre, wenn der Mainkai im September 2020 genauso aussähe wie vor August 2019. Das mindeste was wir erwarten können, und dafür braucht es keinen gesonderten Koalitionsbeschluss, sind Radstreifen auf beiden Seiten und nur noch je eine Autospur in der Mitte. Aber vielleicht vermag die Vision vom „Mainkai für alle“ doch noch so viel Kreativität freizusetzen, dass sich die Bürgerbewegung dafür noch verbreitert und zu einem mitentscheidenden Faktor bei der Kommunalwahl wird!

Bertram Giebeler



Belebtes Rheinufer in Basel.

Foto Stadt Basel



Nachahmenswerte Überdachung am Bremer Domshof.

Bertram Giebeler

# Der Wetterau-Radschnellweg kommt

## Kommunen vereinbaren Kooperation für eine Machbarkeitsstudie

**Butzbach, Bad Nauheim, Friedberg, Wöllstadt, Karben, Bad Vilbel und Frankfurt am Main – diese Städte sollen in einigen Jahren miteinander verbunden sein durch einen Radschnellweg, genauer: den FRM6 oder „FrankfurtRheinMain6“, wie das Projekt im Zuge der Radwegeoffensive des Regionalverbands FrankfurtRheinMain bezeichnet wird.**

Die genannten Kommunen und der Wetteraukreis haben mit dem Regionalverband Mitte Juni einen Kooperationsvertrag unterzeichnet, um die Verbindung zu realisieren. Erster Schritt ist die Durchführung einer Machbarkeitsstudie, die der Regionalverband koordinieren wird. Die Studie soll bis Ende dieses Sommers in Auf-

trag gegeben werden und nach etwa eineinhalb Jahren fertig sein. Dazu gibt es einen Steuerungskreis und einen Arbeitskreis, in denen die Kommunen mitwirken.

Als zeitintensiver Baustein gilt die Beteiligung von Öffentlichkeit, Fachbehörden, Verbänden und Wissenschaft.



Repräsentant\*innen von Kommunen, Wetteraukreis und Regionalverband mit pandemiekorrektem Abstand nach der Unterzeichnung des Kooperationsvertrages für den „FRM6“

Regionalverband

Die Kosten der Machbarkeitsstudie liegen voraussichtlich bei etwa 100.000 Euro. Das Land Hessen bezuschusst Machbarkeitsstudien dieser Art in der Regel mit rund 50 Prozent. Der Wetteraukreis hat die Übernahme von bis zu 25.000 Euro zugesagt. Die restlichen Kosten teilen sich die genannten Kommunen zu gleichen Anteilen.

Da sich der ADFC Ideengeber und Wegbereiter des Wetterau-Radschnellweges (vgl. FFA 2/2019, S. 16–17 und FFA 6/2019 S. 16)

nennen darf, ist die Freude über den erzielten Fortschritt sehr groß. Angesichts des zu erwartenden Zeithorizonts der Machbarkeitsstudie mischt sich in die Freude jedoch auch die Sorge, ob die erhoffte Synergie des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg, nämlich den größten Teil des Wetterau-Radschnellwegs auf den entstehenden schienenbegleitenden Versorgungswegen der Bahn zu führen, so noch zu realisieren ist.

Torsten Willner

## Breiter, komfortabler, jetzt mit Rampe



Am 1. Juli wurde sie eröffnet: die neue Lahnmeierbrücke (die alte wird demontiert) verbindet jetzt wieder Riederwald mit der Hanauer Landstraße in Höhe Dieselstraße.

Für den Radverkehr ist sie wichtiger Teil der Nord-Süd-Tangente Lohrberg-Seckbach-Riederwald-Fechenheim-Offenbach. Erfreulich: die neue Brücke hat jetzt eine komfortable Zufahrt an der Hanauer Landstraße.

Insgesamt ist die Lage bei Brücken und Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer in Frankfurt nicht so erfreulich. Zu viele von ihnen werden temporär oder sogar final ersatzlos geschlossen oder zurückgebaut. Dabei müsste in einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt das genaue Gegenteil geschehen: die Stadt müsste durchlässiger werden für die nichtmotorisierte Mobilität. Der ADFC wird, im Bündnis mit VCD und FUSS e.V., dies gegenüber den Verantwortlichen bei der Stadt, bei Hessen Mobil und bei der Bahn zum Thema machen. *Bertram Giebler*

**PER PEDALE**  
Fahrräder für alle Lebenslagen

**Pedelecs** von Riese & Müller, Stevens, I:SY, Flyer, Simphon

**Stadt, Trekking- und Tourenräder**

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

**Kindertransporträder** von Babboe,

Bakfiets, Urban Arrow, Riese & Müller, Winther, Nihola und Yuba

**Kinder- und Jugendräder** von

Woom, Puky, Falter, Morrison und Stevens

**Falträder** von Brompton und Riese & Müller

**Qualifizierte Beratung und Service**  
aus einer Hand seit 35 Jahren

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



PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT

## Neues ADFC-Angebot

# Radeln zum Arbeitswochenausklang



Der Gehspitzweiher im Frankfurter Stadtwald

Thomas Fuchs

**Aus meinem eigenen Wunsch heraus, auch am Freitagabend in netter Gesellschaft zu radeln, hat der ADFC Frankfurt ein neues Tourenangebot geschaffen.**

Der Termin bietet sich an, denn viele müssen nicht ans Frühaufstehen am nächsten Morgen denken und können so unbeschwert den Tag ausklingen lassen. Am 12. Juni 2020 startete die erste Tour.

Trotz Corona und der Einstellung im Online-Tourenprogramm erst am Dienstag zuvor, waren sieben Radler mit von der Partie. Das zeigt, wie sehr der Blick ins Internet sich für die kurzfristige Freizeitgestaltung lohnt!

Vom Startpunkt am Römerberg ging es zunächst Richtung Mörfelder Landstraße. Über das Königsbrunnchen, hier wurden 1881 vier Quellen im Stadtwald gefasst, und nach einer

kurzen Trinkprobe des schwefelhaltigen Wassers erreichten wir nach einer Teilumrundung des 13 Hektar großen Jacobiweiher die Mendelssohnruhe.

Die aus einem Stein bestehende Gedenkstätte soll an das Waldfest vom Juli 1839 erinnern, bei dem Mendelssohns bei Spaziergängen im Stadtwald komponierten „Sechs Lieder im Freien“ gesungen wurden.

Danach ging es zu einem weiteren Zwischenstopp, der ehemaligen Tongrube der Philipp Holzmann AG, dem Gehspitzweiher, der seit 1981 Naturschutzgebiet ist, und den wir auf seiner östlichen Seite umfahren. Die Sonne schien durch die am Ufer stehen Bäume, und es ergaben sich herrliche Lichtverhältnisse.

Schnell waren wir danach am „Kleinen See“, einer mit Grundwasser gefüllten Grube, die großteils mit Schilf bewachsen ist. Auf einem

Holzsteg kann man in den See hineinlaufen, muss dabei aber auf die Bohlenbretter achten, einige fehlen. Er kann auch komplett umrundet werden und an seiner Ostseite sind oft Rehe zu beobachten.

Der Rückweg führte uns vorbei an der neuen S-Bahnstrecke zum Flughafen, wo diese in den Tunnel nach Gateway Gardens verschwindet. Die ehemalige Strecke wird gerade zurückgebaut.

Über Goldstein erreichten wir das Mainufer in der Nähe des Licht- und Luftbades in Niederrad, wo die Tour nach etwa 30 Kilometern offiziell endete. Alle waren sich einig, dass dies nicht die letzte Freitagabendtour bleiben sollte. An neuen Touren, die ich diesen Sommer noch anbieten möchte, arbeite ich bereits. Gerne also in unser Online-Tourenprogramm schauen!

Thomas Fuchs

**adfc  
bike  
2020 night**

**10. ADFC bike-night  
5. September 2020  
20 Uhr, Mainkai**

Zur bike-night brauchen wir ganz viele Ordner\*innen. Interessiert? Wir bieten ein breites Aufgabenspektrum, z. B. Sicherung von Kreuzungsbereichen, Sperrung von Einmündungen, Warnung vor Gefahrenstellen, etc. Genaue Infos und Anmeldung als Ordner\*in unter

[www.adfc-frankfurt.de/bike-nightordner](http://www.adfc-frankfurt.de/bike-nightordner)



Foto AG ADFC Frankfurt

## TERMINE

Di.	14.07.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	14.07.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	15.07.	V	Verkehrs-AG
Do.	16.07.	N	Radlertreff im Norden
Mo.	20.07.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	03.08.	F	Foto-AG
Mi.	05.08.	G	AG Kartographie & GPS
Mo.	10.08.	VS	Vorstandssitzung
Di.	11.08.	W	Radlertreff im Westen
Di.	11.08.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	19.08.	V	Verkehrs-AG
Do.	20.08.	N	Radlertreff im Norden
Fr.	28.08.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	31.08.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	02.09.	G	AG Kartographie & GPS
Sa.	05.09.		10. ADFC bike-night, Mainkai 20 Uhr
Mo.	07.09.	F	Foto-AG
Di.	08.09.	W	Radlertreff im Westen
Di.	08.09.	S	Stadtteilgruppe Süd

alle Angaben unter Vorbehalt!

## TREFFPUNKTE

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

weitere Termine: [www.adfc-frankfurt.de/termine](http://www.adfc-frankfurt.de/termine)

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 5/2020: 25. Aug. 2020

## BEMBELRAD



Mit Kind und Ke..., äh, Bembel, machen Ausflüge richtig Spaß Peter Sauer

## Critical Mass

Treffpunkt: Alte Oper immer am ersten Sonntag im Monat um 14 Uhr sowie am darauffolgenden Freitag um 19 Uhr. Nächste Termine: Sonntag, 2. August, 14.00 Uhr, Freitag, 7. August, 19.00 Uhr Sonntag, 6. September, 14.00 Uhr, Freitag, 11. September, 19.00 Uhr

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

## Codierungen

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

Fahrrad-Checks in der **Selbsthilfe-Werkstatt** sind wieder möglich, aber **ausschließlich** nach vorheriger Online-Anmeldung unter [adfc-frankfurt.de/fahrrad-check](http://adfc-frankfurt.de/fahrrad-check)

## Digitalisierungsschub

Für die abgesagte VELOFrankfurt fand in diesem Jahr die virtuelle VELOWeek statt

Es war vom 15. bis 21. Juni eine intensive Woche für die Veranstalter, die Berliner Agentur velokonzert und die Messe-Tochtergesellschaft der Mediengruppe Frankfurt (hier erscheinen die Frankfurter Neue Presse und die Frankfurter Rundschau). Die vorläufige Bilanz der ersten VELOWeek: 80 Events, über 40 Aussteller, 1.200 Menschen beim Fachprogramm live auf Zoom, über 24.000 Male wurden Videos der Veranstaltung auf Facebook und YouTube angeschaut. Neben diesen Zahlen gab es vor allem vielfältige Inhalte, von Fahrradrends bis Mobilitätswende, von Radabenteuer bis betriebliche Radnutzung.

Eigentlich hätte es ja wie seit Jahren im Juni eine reale VELOFrankfurt (und auch in Berlin und Hamburg) geben sollen, doch wegen Corona ging das nicht. So wagten die Veranstalter das Experiment eines virtu-

ellen „pandemieresilienten“ Fahrradfestivals und -kongresses, eines digitalen Happenings und Plattform für alles rund ums Rad. Die Woche ist jetzt vorbei, aber die Inhalte leben weiter – auf diversen Kanälen wie Facebook und YouTube:

YouTube VELOEvents-Channel mit allen Videos:

[bit.ly/3dryKoH](https://bit.ly/3dryKoH)

Facebook mit allen Live-Mitschnitten:

[www.facebook.com/veloberlin](https://www.facebook.com/veloberlin)

[www.facebook.com/velohamburg](https://www.facebook.com/velohamburg)

[www.facebook.com/velofrankfurt](https://www.facebook.com/velofrankfurt)



Die Veranstalter hoffen natürlich, 2021 und später wieder die physischen VELOs durchführen zu können (schon mal vormerken: 12.–13. Juni 2021 VELO Frankfurt), aber der aktuelle Digitalisierungsschub wird mit Sicherheit seine Spuren hinterlassen. So etwas lässt sich themenbezogen auch zwischen den VELOs veranstalten! Wir vom ADFC Frankfurt und vom ADFC Hessen wären sicher gern dabei!  
Bertram Giebeler

# Gefahrenpunkt auf dem täglichen Weg zur Arbeit

## oder Meldeplattformen und ihre Grenzen

Seit einigen Jahren pendele ich mit dem Fahrrad wochentäglich von Bad Vilbel zu meiner Arbeitsstelle in Frankfurt. Dabei genieße ich es, auf den von mir benutzten Radwegen an den Autostaus vorbeizufahren, und ich freue mich auch darüber, dass sich das Miteinander der diversen Verkehrsmittel (hier primär Auto, Rad und Fuß) im Großen und Ganzen ständig verbessert und dass die Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur in dieser Zeit sichtbar vorangeschritten sind.

Und dann gibt es für das Rhein-Main-Gebiet ja auch noch die *Meldeplattform Radverkehr*, über die man Informationen zu Problemen verschiedenster Art eingeben kann, die sodann an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden. Häufig werden diese Probleme auch zügig behoben. Die Geschwindigkeit der Problemlösung hängt allerdings wohl immer davon ab, welcher administrative und/oder finanzielle Aufwand die Beseitigung der beschriebenen Mängel mit sich bringt. Dieser Zusammenhang wird dann besonders heikel, wenn es sich bei den Mängeln nicht nur um Ärgernisse, sondern um manifeste Gefahrenpunkte handelt.

Ein solcher Gefahrenpunkt betrifft die Kreuzung Friedberger Landstraße/Gießener Straße. Die Friedberger Landstraße ist eine der großen Frankfurter Einfallschneisen des aus dem Norden kommenden Verkehrs. Die Fahrt auf dem an der Friedberger Landstraße stadteinwärts verlaufenden Radweg ist an der Kreuzung, ebenso wie auf der Straße, durch eine Ampel geregelt (*Abbildung 1*)

Der von rechts aus der Gießener Straße kommende (Kfz-)Verkehr muss während der für die Friedberger Landstraße geltenden Grünphase logischerweise warten. Für den an der Südseite der Gießener Straße verlaufenden Radverkehr, der nach rechts in die Friedberger Landstraße einbiegt, gilt die entsprechende Ampel jedoch nicht (sie steht links vom Radweg, *Abbildung 2*). Dadurch kommt es zu einer extrem gefährlichen Situation: Gemäß StVO haben Radelnde, die aus der Gießener Straße kommen, Vorfahrt. Dies allerdings ist für Radelnde auf der Friedberger Landstraße weder erwartbar noch erkennbar.



Abbildung 1: Kreuzung Friedberger Landstraße / Gießener Straße, Blickrichtung Frankfurt, Innenstadt.

Jochen Waiblinger (2)

Hinzu kommt, dass durch das Gefälle der Friedberger Landstraße im betrachteten Bereich der Radverkehr dort häufig schneller ist als üblich.

Hier müssten daher, um Kollisionen von Radelnden vorzubeugen, Warnschilder oder Markierungen des Bereichs der Radverkehrseinfädung auf die Gefahr hinweisen.

Ich bin schon sehr gespannt, wann es eine Antwort geben und wie der Lösungsansatz aussehen wird. In den vergangenen knapp zwei Jahren bin ich in Frankfurt in Sachen Radverkehrssicherheit auch schon öfters positiv überrascht worden.

Jochen Waiblinger 1



Abbildung 2: Beide Radfahrerinnen fahren korrekt und könnten am Einfädungspunkt der Radwege miteinander kollidieren, da es keinen Warnhinweis gibt. Vorfahrt hat übrigens die Radfahrerin im Vordergrund, da sie von rechts kommt.

# Hindernisse auf Radwegen?

**Wir alle kennen das von unseren alltäglichen Fahrten mit dem Rad: hier versperrt eine Baustelle den Radweg, dort gibt es noch „Drängelgitter“ und bei stärkerem Regen stehen Radwege gerne mal unter Wasser oder werden durch Wurzelaufbrüche zu Buckelpisten.**

So ärgerlich diese Hindernisse sind, so einfach lassen sie sich oftmals beseitigen. Entscheidend ist vor allem, dass sie überhaupt von uns Radfahrer\*innen gemeldet werden – und auch möglichst ohne Umwege an der richtigen Stelle landen.

Sich nur aufregen hilft nicht! Die Energie sollte man besser gleich vor Ort in ein aussagekräftiges Foto investieren. Es dient als Gedächtnisstütze und hilft auch der Verwaltung später bei der Bearbeitung. Zusätzlich sollte bei allen Meldungen der möglichst exakte Standort angegeben werden, das beschleunigt die Bearbeitung zusätzlich und erspart Rückfragen.

Es gibt vor allem zwei Online-Plattformen, über die die meisten Probleme gemeldet werden können. Der „Mängelmelder“ der Stadt Frankfurt richtet sich zwar nicht speziell an Radfahrende, aber einige Probleme können dort (nach einmaliger kostenfreier Registrierung) eingegeben werden. Einfach den Ort auf der Karte auswählen, eine kurze Beschreibung hinzufügen, Bild anhängen und absenden. Diese Plattform ermöglicht die kürzesten Wege in die Verwaltung und sollte daher bevorzugt genutzt werden, sofern das Thema passt.

Daneben gibt es noch die hessenweite „Meldeplattform Radverkehr“, an der auch die Stadt Frankfurt teilnimmt. Hier können (fast) alle fahrradbezogenen Probleme gemeldet werden, die nicht über den „Mängelmelder“ eingegeben werden können.

Keine Regel ohne Ausnahmen: Baustellen, bei denen man den Verlauf des Radwegs erst erraten muss, sind in aller Regel nicht so eingerichtet wie angeordnet oder gleich komplett „wild“ entstanden. Hier hilft eine kurze E-Mail mit Bild an die Städtische Verkehrspolizei, damit die Baustellenüberwachung aktiv werden kann.

Auch Falschparker haben in den Meldeplattformen nichts zu suchen. Bei länger stehenden Fahrzeugen ist der Anruf bei der Polizei der schnellere und effektivere Weg, bei den Falschparkern Marke „nur mal kurz Brötchen holen“ bleibt nur noch die private Anzeige.

Eine weitere Ausnahme sind Schrottfahrräder, die gerne öffentliche Stellplätze blockieren. Das Ordnungsamt bevorzugt dafür ein eigenes Online-Formular. Wer dort eindeutig nicht mehr fahrbereite Räder (oder die Reste davon) meldet, kann sich schon bald wieder über einen freien Platz freuen. *Ansgar Hegerfeld*



Mit Lastenrad praktisch nicht passierbar, doch aufgrund einer Meldung ...



... hat die Stadt dieses Hindernis inzwischen beseitigt.

## Nicht ärgern, melden!

### Was melde ich wo?

#### Mängelmelder



- Defekte Ampeln (z. B. Leuchtmittel kaputt, Bedarfstaster reagiert nicht, Kontaktschleife/Kamera erkennt keine Fahrräder)
- Müll auf öffentlichen Flächen (z. B. Sperrmüll auf Radwegen)
- Beschädigte/fehlende Straßenschilder
- Straßenschäden (z. B. Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche)

<https://www.ffm.de/frankfurt/de/flawRep/43535>

#### Meldeplattform Radverkehr



- Umlaufsperrungen/Drängelgitter
- Fehlende Fahrradbügel
- Glasscherben
- Überflutete Radwege (z. B. wegen verstopfter Abflüsse)
- Zugewucherte Radwege
- Alles, wo sonst die Zuständigkeiten unklar/unbekannt sind

[meldeplattform-radverkehr.de](https://meldeplattform-radverkehr.de)

#### Baustellen

Mit Bild und Ort per E-Mail an [verkehrspolizei@stadt-frankfurt.de](mailto:verkehrspolizei@stadt-frankfurt.de) senden, wahlweise telefonisch unter **069-212 36360** melden

#### Schrotträder

Informationen und den Verweis auf das Formular gibt es auf der Homepage des Ordnungsamtes

#### Hauptseite:

<https://frankfurt.de/leistungen/Fahrzeug-und-Verkehr-8957833/Sonstige-Verkehrsangelegenheiten-8958402/Schrottfahrraeder-im-oeffentlichen-Verkehrsraum>  
Kurzlink: [www.adfc-hessen.de/=vAMX](https://www.adfc-hessen.de/=vAMX)

#### Formular:

[https://verwaltung-online.frankfurt.de/civ.public/start.html?oe=00.00.F.09.32.52&mode=cc&cc\\_key=Schrottfahrrad](https://verwaltung-online.frankfurt.de/civ.public/start.html?oe=00.00.F.09.32.52&mode=cc&cc_key=Schrottfahrrad)  
Kurzlink: [www.adfc-hessen.de/=MHF2](https://www.adfc-hessen.de/=MHF2)

#### Falschparker

Details zu den verschiedenen Möglich- und Zuständigkeiten gibt es beim Team von Falschparken Frankfurt

[falschparken-frankfurt.info](https://falschparken-frankfurt.info)

## Aus 1 mach 8

Unterstützung findet man oft beim Ortsbeirat

Um gleich zum Wesentlichen zu kommen: „Aus 1 mach 8“ bezieht sich schlicht darauf, dass aus einem Kundenparkplatz (für ein Auto) acht Kundenparkplätze (für Fahrräder) werden können. Und das kann nicht nur im Interesse der Radfahrenden sein, sondern auch in dem der Ladenbetreiber. Wer radfahrenden Kunden gute Abstellmöglichkeiten direkt vor der Ladentüre bietet, wird davon mehrfach profitieren. Das Schaufenster des Ladens wird nicht mehr durch parkende Autos verstellt, der Laden wird besser wahrgenommen, der Platz vor dem Eingangsbereich ist luftiger und einladender, Fahrräder lehnen nicht mehr an der Fassade oder der Fensterscheibe und radfahrende Kund\*innen fühlen sich gleich willkommen. Dabei bleibt der Bürgersteig frei für Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer\*innen. Weil all das so vernünftig klingt, haben sich Ortsbeiräte für solche Lösungen stark gemacht. Das Radfahrbüro ist deren gefolgt, so dass vor einigen Läden nun mehr Kundenparkplätze zu finden sind als bisher – für Radfahrende.

Wir hatten bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass wir in den Ortsbeiräten Verbündete finden, wenn es um die Fahrrad-Infrastruktur in den Stadtteilen geht. Viele der Verbesserungen (Abstellbügel, Entschärfung unübersichtlicher Kreuzungsbereiche, Verpöllerung von Radwegauffahrten, etc.), die im Straßenbild sichtbar sind, gehen auf Anregungen des zuständigen Ortsbeirats – und auf Vorschläge von Anwohnern – zurück. Wenn nun auch noch Ladenbetreiber oder Gastronomen merken, dass weniger Auto- und mehr Radverkehr gut für's Geschäft sein könnte, sollte es doch ein Leichtes sein, sich gemeinsam im Stadtteil für Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur zu engagieren. Die zuständigen Ortsbeiräte freuen sich auf solche Anregungen.

Das Radfahrbüro hat uns über eine Vielzahl von Verbesserungen informiert, die auf Anregung des jeweils zuständigen Ortsbeirats vom Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE) umgesetzt wurden. Vier Projekte stellen wir hier beispielhaft vor:



[frankfurt.de/service-und-rathaus/stadtpolitik/ortsbeiraete](http://frankfurt.de/service-und-rathaus/stadtpolitik/ortsbeiraete)

**Abb. 1+2** Mit Fahrradabstellbügel wurden aus einem PKW-Parkplatz acht Kundenparkplätze. Zum Beispiel vor dem Biomarkt in der Lorsche Straße in Rödelheim (OBR 7) oder der ALDI-Filiale in der Juliusstraße (Bockenheim, OBR 2).

**Abb. 3** In der Sophienstraße in Bockenheim wurde der (nicht be-

nutzungspflichtige) Radweg, auf dem vor allem Schulkinder fahren, häufig zugeparkt. Hier wurde mit Leitschwellen und Bordsteinaufsätzen nachgebessert. (OBR 2)

**Abb. 4** Manche Falschparker liefern gleich Inspiration für einen originellen Kommentar mit: Wir haben den Großstadt-Dschungel wieder

etwas sicherer gemacht! In der Bornheimer Ringelstraße konnten die rechtsabbiegenden Kfz wegen Falschparkern die bei Grün querenden Fußgänger auf der Saalburgstraße nicht rechtzeitig sehen. Dank den Radbühl ist diese Ecke nun sehr viel sicherer geworden (OBR 4).  
Peter Sauer

# Heatmaps für die Radnetzplanung



## Die bike citizens-App gibt es jetzt mit kostenloser Frankfurt-Karte

**Dass Frankfurt Anlauf genommen hat, Fahrradstadt zu werden, ist nicht nur an rot markierten Radspuren und immer mehr Abstellmöglichkeiten zu erkennen – auch digital tut sich etwas: Seit einigen Wochen steht die bike citizens-Navigations-App einschließlich einer Karte des Frankfurter Radverkehrsnetzes kostenlos zum Download bereit. Die Kooperation zwischen der Stadt und dem App-Anbieter macht das möglich. Die bike citizens-App steht für iOS- und Android-Smartphones bereit.**

Die Navigation funktioniert auch ohne aktiven Internetzugang. Routen lassen sich mithilfe von Sprachsteuerung ansagen. Neben der Routenplanung bietet die App auch noch weitere stadtspezifische Informationen. Eine Besonderheit der App ist das Angebot einer „Heatmap“, die die eigenen Aktivitäten visualisiert.

Und noch eine Besonderheit: Die zurückgelegten Wege werden anonym aufgezeichnet und geben somit Aufschluss darüber, welche Wege von den Frankfurter\*innen tatsächlich mit dem Rad zurückgelegt werden. Aus Datenschutzgründen werden die ersten und letzten hundert Meter jedes

Weges nicht aufgezeichnet, damit zu zurückgelegten Wegen keine einzelnen Adressen zugeordnet werden können.

Nähern wir uns bike citizens erst einmal praktisch an: Auch auf ein etwas betagtes Android-Smartphone ließ sich die App aus dem Google-Store zügig und problemlos herunterladen und installieren. Dasselbe gilt für die dazu angebotene Frankfurt-Karte, das Logo vom Radfahrbüro erinnert daran, dass die Karte durch die Stadt gesponsert wurde. Die Kartendarstellung ist übersichtlich und von der Optik her recht angenehm. Natürlich möchte die App Zugriff auf mehrere Features des Mobiltelefons haben – und zur Registrierung ist noch einmal die Angabe einer persönlichen E-Mail-Adresse erforderlich. In Sachen DSGVO scheint das Ganze in Ordnung zu sein, aber dies ist nur die Einschätzung eines Laien.

### Orientierung für die Planung

Die Navigation durchs Frankfurter Radnetz funktioniert nach den ersten Eindrücken recht ordentlich. Die Frage, ob sie besser oder schlechter ist als die Angebote des Radroutenplaners

Hessen oder weiterer teils kostenpflichtiger Fahrrad-Navigations-Services, sprengt freilich den Rahmen dieses Artikels – und wäre vielleicht einmal Anlass für einen größeren Vergleichstest in Frankfurt aktuell. Verkehrspolitisch gilt es aber eine noch spannendere Frage zu erörtern als die, den richtigen Weg zu finden – nämlich: Was könnten die entstehenden Heatmaps zur zukünftigen Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes beitragen?

In der Tat nennt die Stadt neben dem Ziel, Radfahrenden in Frankfurt diesen kostenlosen Navigations-Service anzubieten, die Schaffung einer besseren Planungsgrundlage zum weiteren Ausbau des Radnetzes als Hauptgrund für die Kooperation.

### Stadt ruft zur Nutzung auf

Verkehrsdezernent Klaus Oesterling geht es darum, „die Wege, die die Frankfurterinnen und Frankfurter tatsächlich mit dem Rad zurücklegen, noch genauer zu kennen. Die Nutzung der App kann somit einen wertvollen Beitrag dazu leisten, die Radverkehrsplanung in Frankfurt besonders bürgerfreundlich und bedarfsgerecht zu gestalten. Deshalb unterstützt die Stadt die bike citizens-App und möchte die Rad fahrende Bevölkerung dazu ermutigen, von diesem smarten Service Gebrauch zu machen.“



Persönliches Nutzer\*innen-Profil der bike citizens-App.

Praktisch könnten die Wege-Aufzeichnungen in der Tat Daten liefern, die sonst nur schwierig zu bekommen sind – zum Beispiel wie beliebt und wichtig Wege durch Grünanlagen für effiziente Radverbindungen in der Stadt sind. Das könnte ein Argument sein, die Wege in diesen Anlagen so zu befestigen, dass sie ganzjährig gut befahrbar sind.

### Das Netz ausbauen, wo Bedarf ist

Zeigen könnten die Daten außerdem, dass auch Straßen ohne jede Radverkehrsanlage intensiv genutzt werden, wenn es keine zumutbare parallele Wegführung gibt – beispielsweise die Eschersheimer Landstraße zwischen Dornbusch und Hugelstrae. Vor allem in nördlicher Richtung gibt es hier überhaupt keine vernunftige Wegealternative. Das kann ein Argument dazu sein, eine der beiden vorhandenen Fahrspuren in einen Radweg zu verwandeln. Ob es „so einfach“ geht, ist natürlich alles andere als sicher. Aber: Die bike citizens-App bietet grundsätzlich erstmals die Chance, das reale Fahrrad-Verkehrsverhalten systematisch zur Weiterentwicklung des Radnetzes heranzuziehen. Und das ist auf jeden Fall ein Riesenschritt nach vorn.

Torsten Willner

Weitere Infos: [bikecitizens.net](http://bikecitizens.net)  
[radfahren-ffm.de/583-0-Fahrrad-App-fuer-Frankfurt.html](http://radfahren-ffm.de/583-0-Fahrrad-App-fuer-Frankfurt.html)

Die aufgezeichneten Wege sollen bei der Radnetzplanung helfen.



# „Es braucht Alternativen zum Auto“



**FAHRRADFREUNDLICHER ARBEITGEBER**  
Eine Initiative der EU und des ADFC

**Der Frankfurter Standort der R+V-Versicherung hat die Auszeichnung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Gold erhalten.**



Rund 700 Mitarbeiter\*innen sind am Frankfurter Standort der R+V-Versicherung im Stadtteil Bockenheim beschäftigt. Viele haben das Fahrrad bereits als attraktives Verkehrsmittel für den Arbeitsweg erkannt. Und die R+V-Versicherung tut eine Menge dafür, diese Attraktivität zu steigern. Im Frühjahr ist der Standort mit der Auszeichnung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ von ADFC und der Europäischen Union ausgezeichnet worden – und das sogar in „Gold“.

## Rundum-Sorglos-Paket fürs Radfahren

„Jeder neue Mitarbeiter bekommt von uns eine Fahrradstrecke zur Arbeit zusammengestellt“, sagt der örtliche Betriebsratsvorsitzende Michael Teymurian, der die treibende Kraft hinter dem Projekt ist.

„Wir haben auch Fahrradcomputer angeschafft, die sich die Kollegen leihen können, wenn sie mal eine neue Strecke testen wollen.“ Damit das Gesamtbild stimmt, kommt es auf viele Details an: Die Fahrradabstellplätze sind gut geschützt im Keller und liegen näher an den Büros als die Autoparkplätze; es gibt Ladestationen für E-Bike-Akkus, abschließbare Spinde für Fahrradutensilien und einen Trockenraum für Regenkleidung. Auch bei Pannen kann Abhilfe geschaffen werden: Werkzeug für die häufigsten Probleme ist im Fahrradkeller vorhanden. Sogar eine Werkstatt für kleinere und größere Reparaturen gibt es. Und wer mal schnell zum Business Lunch vom Standort im Büroviertel hinter der Messe in die Innenstadt fahren möchte, nimmt einfach eines der vier Dienst-E-Bikes. „Schneller als das Auto ist es auf jeden Fall und



man muss keinen Parkplatz suchen“, sagt Teymurian. „Und dank des Elektromotors kommt man auch nicht verschwitzt an.“

## Unterstützung vom Standortleiter

Das ehrgeizige Projekt konnte Teymurian natürlich nicht ohne die Unterstützung der Standortleitung und weiterer tatkräftiger Kollegen umsetzen, schließlich musste im Vorfeld viel analysiert, geplant und dann für Umbau und Anschaffungen auch Geld in die Hand genommen werden. „Weltweit schaffen Städte mehr Platz fürs Rad, da wollten auch wir unseren kleinen

Beitrag zur Verkehrswende leisten“, sagt Standortleiter Ralf Merdan. „Frankfurt wächst rasant, der Platz wird immer knapper – da braucht es Alternativen zum Auto, auch und gerade für den Weg zur Arbeit.“

Der Erfolg des vor dreieinhalb Jahren mit vereinten Kräften gestarteten Vorhabens ist sichtbar: Von den rund 700 Kolleg\*innen am Standort Voltastraße kommen zu normalen Zeiten mittlerweile rund 50 mit dem Rad zur Arbeit. „Als wir angefangen haben, waren es erst 10 Mitarbeiter“, sagt Teymurian. Geholfen hat dabei sicherlich auch das JobRad-Leasing, mit dem sich die Kollegen zu günstigen Konditionen neue Räder zulegen konnten. An die Nachbarn und Vorbeikommende haben die R+V-Kolleg\*innen bei ihrem Radkonzept ebenfalls gedacht: Vor dem Gebäude steht eine öffentliche Servicestation mit Werkzeug und Luftpumpe. Und was steht als nächstes auf der Agenda? „Wenn wir das Thema weiterdenken, werden wir auch irgendwann Autoparkplätze umwidmen müssen, sonst reicht der Platz für die Fahrräder nicht mehr“, sagt Teymurian. Dass der eingeschlagene Weg der richtige ist, steht für ihn fest, gerade in Corona-Zeiten: „Es ist nachhaltiger und gesünder, mit dem Rad zu kommen, was wegen Covid-19 besonders wichtig ist. Und viele der Radstrecken sind einfach wunderschön.“

*Daniel Schnettler*

## Radwegweisung in Eschersheim



**Verkehrsdezernent Klaus Oesterling machte sich vor Ort ein Bild von den Fortschritten der Radwegweisung, denn mit Eckenheim und Eschersheim sind nun zwei weitere Stadtteile erschlossen.**

Da die Deutsche Bahn die S6-Strecke viergleisig ausbaut, gab es zwei Stellen, an denen die Schilder nicht wie vorgesehen aufgebaut werden konnten. Das wird nachgeholt, sobald es wieder möglich ist. Mit der Fertigstellung der Radwegweisung in Eschersheim und Eckenheim nähert sich die Schilderkolonnie des Straßenbauamtes immer weiter der Innenstadt. Als nächstes kommen die Stadtteile Ginnheim und Dornbusch an die Reihe. Parallel dazu beginnen die Arbeiten im Westend, erste Schilderpfosten sind bereits gesetzt. Nach dem Westend wird die Beschilderung in östlicher Richtung fortgesetzt. Es folgen die Innenstadt, Bockenheim, Nordend West und Ost, Bornheim und schließlich das Ostend.

Ziel ist es, für das gesamte Stadtgebiet die Radroutenbeschilderung bis spätestens Frühjahr 2021 fertigzustellen. *Bertram Giebeler*



# Tourentipps für Einzelne und Kleingruppen

## Attraktive individuelle Routenvorschläge von Frankfurt aus

Zur virtuellen VELOWeek – in diesem Jahr Ersatz für die VELOFrankfurt wurde der ADFC gebeten, Empfehlungen für Touren unter Corona-Bedingungen auszuarbeiten, also für Einzelne oder kleine Gruppen. Das ist im Rhein-Main-Gebiet und im weiteren Umfeld gut möglich, denn die radtouristische Infrastruktur in Süd- und Mittelhessen ist gut ausgebaut und vielfältig. Die Tipps sind sicher auch für die Leser\*innen von FRANKFURT aktuell interessant.



### Drei Kriterien galten für die Routen der Tourentipps:

- gut befahrbar und gut ausgeschildert
- auch ohne GPS-Navigation sicher zu finden
- tauglich für Trekkingrad oder robustes Cityrad.

### Drei Varianten von Radtouren wurden empfohlen:

- Kurze Halbtages-Ausflüge zwischen Grüngürtel und Regionalpark-Rundroute
- Tages-Rundtouren auf ausgebauten touristischen Radwegen
- Tagestouren in eine Richtung, Hin- oder Rückfahrt per Bahn

### Kurzausflüge zwischen Grüngürtel und Regionalpark-Rundroute

Je nach Wohnlage in oder um Frankfurt kann der nächstgelegene Punkt einer dieser beiden Rundstrecken als Ausgangspunkt genommen werden, um jeweils ein Segment der Rundrouten zu befahren und zwischen den Rundrouten jeweils einen radial verlaufenden Radweg zu nutzen. Sowohl für den Frankfurter Grüngürtel (beim Umweltamt Ffm) als auch für die Regionalpark-Rundroute (beim Regionalpark-Portal in Weilbach) gibt es kostenlose gedruckte Karten. Beim ADFC Frankfurt gibt es sie im Infoladen zu den angegebenen Öffnungszeiten.

Online kann man auf der Seite [regionalpark-rheinmain.de](http://regionalpark-rheinmain.de) einfach auf den Bereich „Routen und Touren entdecken“ gehen und wird hier rasch fündig.

### Zwischen den beiden Rundrouten verlaufen radiale ausgeschilderte Radwege, hier genannt im Uhrzeigersinn:

- Hölderlinpfad, F-Bonames bis Weißkirchen
- Eschbachtal, F-Harheim bis Bad Homburg-Obereschbach
- Nidda-Radweg, F-Berkersheim bis Bad Vilbel-Dortelweil
- Radweg Hohe Straße, F-Bergen bis Kilianstädten

- Main-Radweg, F-Fechenheim bis Offenbach-Rumpenheim
- Industriebahn-Radweg Offenbach, F-Oberrad bis Offenbach-Tempelsee
- Hessischer Radfernweg R8, F-Stadion bis Dreieichenhain
- Radweg um den Flughafen + Mönchbruchallee, F-Goldstein bis Mönchbruch
- Südlicher Main-Radweg, F-Schwanheim bis Gustavsburg
- Nördlicher Main-Radweg, F-Höchst bis Hattersheim oder bis Mainz-Kostheim
- Safari-Route, F-Sossenheim (Nidda) bis Sulzbach
- Steinbachtal, F-Praunheim (Nidda) bis Steinbach
- Urselfbachtal, F-Heddernheim (Nidda) bis Weißkirchen-Krebsmühle

### Tages-Rundtouren von und nach Frankfurt

Vom Grüngürtel oder von seiner näheren Umgebung ausgehend führen einige gut ausbaute und ausgeschilderte Radwege ins Rhein-Main-Gebiet und an die Ränder der umliegenden Mittelgebirge. Jeweils zwei von ihnen können zu einer Runde kombiniert werden, wobei die Verknüpfung auch über das Straßen- und Alltagsradwegenetz erfolgt, welches in den an Frankfurt angrenzenden Landkreisen recht gut ausgeschildert ist. Im Uhrzeigersinn:

- Nidda-Radweg / Hess. Radfernweg R4 / Usa-Radweg bis Bad Nauheim
- Radweg Hohe Straße / Hess. Bahnradweg bis Glauberg (Keltenmuseum)
- Main-Radweg / Hess. Radfernweg R3 bis Gelnhausen
- Main-Radweg bis Seligenstadt oder Aschaffenburg
- Main-Radweg / Hess. Radfernweg R4 bis Groß-Umstadt
- Hess. Radfernweg R8 von Neu-Isenburg bis Darmstadt-Mathildenhöhe
- Südlicher Mainufer-Radweg bis Mainz
- Nördlicher Mainufer-Radweg bis Wiesbaden
- Hess. Radfernweg R8 von F-Höchst bis Idstein (Steigungen)
- Nordwest-Viertelkreis der Regionalpark-Rundroute (Bad Homburg – Flörsheim)

Das Basisangebot für Radtourismus in Frankfurt und Rhein-Main: Grüngürtel-Radweg, Regionalpark-Rundroute, Hessische Radfernwege. Gut befahrbar und beschildert, interessante und schöne Strecken, Gastronomie und Kultur.

### Tagestouren (bis 100 Kilometer) mit Hin- oder Rückfahrt per Bahn

Frankfurt ist das Zentrum aller Regionalbahnstrecken in ganz Südwestdeutschland und bietet daher hervorragende Möglichkeiten, eine längere Tagestour an einem der gut ausgebauten und beschilderten regionalen Radfernwege mit einer Rückfahrt per Bahn zu kombinieren – oder umgekehrt. Die genannten Zielorte haben getakteten und i.d.R. stündlichen Regionalverkehr (RE oder RB). Im Uhrzeigersinn:

- Nidda-Radweg / Usa-Radweg / Hess. R6 bis Grünberg
- Bahn bis Glauburg (RB), „Vulkanradweg“ bis Fulda
- Bahn bis Bad Vilbel (S6), Teilstück Regionalpark-Rundroute bis Mainz-Kastel
- Hess. R3 bis Wächtersbach, Schlüchtern oder Fulda
- Hess. R4 ab OF bis Otzberg, weiter R4 nach Erbach
- Hess. R4 ab OF bis Otzberg, Brensbach, Hess. R9 (Steigungen) bis Heppenheim
- Hess. R8 ab Neu-Isenburg bis Heppenheim, weiter RW Bergstraße bis Heidelberg
- Südl. Main-RW bis Gustavsburg, Hess. R6 (Rhein-RW) bis Gernsheim
- Nördl. Main-RW bis Wiesbaden, Hess. R3 (Rhein-RW) bis Rüdesheim
- Hess. R8 (Steigungen) von Höchst bis Bad Camberg oder Limburg

Hilfreich dazu ist es, auf [hessen-tourismus.de](http://hessen-tourismus.de) im Bereich „Naturerlebnis“ das Unterkapitel „Radfahren“ aufzurufen. Gute Infos bietet auch die Seite [rmv.de](http://rmv.de) – und zwar im Bereich „Freizeit“ mit dem Unterkapitel „Rhein-Main-Vergnügen“.

Zusammengefasst: die Kombinationsmöglichkeiten der südhessischen touristischen Radwege reicht aus, um über Monate, vielleicht sogar Jahre (!) schöne und interessante Tage im Sattel zu verbringen! *Bertram Giebeler*

# Fahrradstraße außerorts? Aber sicher!

Wie eine Landesbehörde den Fortschritt zu verhindern sucht – ein Schankerl für verkehrsrechtliche Feinschmecker



Karl Pfeil

Der Klingelwiesenweg – „Promilleweg“ oder nicht doch lieber Fahrradstraße?

„Ham wer net.“ – „Wolln mer net.“ – „Ham mer noch nie gemacht.“ – „Da könnte ja jeder kommen.“ Wer kennt sie nicht, die kleinen Ausreden der Bürokratie. Ein weiteres Beispiel dafür, wie der umweltfreundliche und gesunde Radverkehr behindert werden kann, soll hier erzählt werden.

In Karben besteht zwischen der Niddabrücke im Stadtteil Okarben und der Landstraße nach Burggräfenrode eine rund 1,3 Kilometer lange Straße, der Klingelwiesenweg. Dieser wird seit vielen Jahren von den Anlieger\*innen, die Landwirtschaft betreiben, gärtnern oder ihrem Sport nachgehen, als Berechtigten genutzt. Hinzu kommt – noch, aber vor allem – der Autoverkehr, für den die Straße einen willkommenen „Promilleweg“ darstellt.

Als im Jahr 2017 in der Stadt Karben die Idee die Runde machte, diese relativ gut ausgebaute Straße in eine Fahrradstraße umzuwidmen, unterstützte der ADFC Bad Vilbel dieses Vorhaben mit einer kleinen Ausarbeitung, die zeigt, wie diese Fahrradstraße ausgestaltet werden könnte. Diese Präsentation wurde mit der Methode „Flaschenpost“ (siehe Frankfurt aktuell, Ausgabe 2/2020) unter die Beteiligten gebracht. Und siehe da: Die Stadtverordneten beauftragten den Magistrat, die Umwidmung in die Wege zu leiten. Umgehend machte sich der fahrradaffine Verkehrsplaner der Stadt ans Werk und stellte einen Ablaufplan.

Doch damit begannen die Schwierigkeiten. Ein großer Teil des Klingelwiesenwegs verläuft nicht innerorts. (Im gegenteiligen Fall hätte in Karben als einer Stadt mit weniger als 50 000 Einwohnern der Bürgermeister das alleinige Recht, verkehrsrechtliche Anordnungen zu treffen.) Deshalb war die Stadt gezwungen, gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur

Straßenverkehrsordnung die Polizei zu „hören“ – was bedeutet, dass die Polizei um eine fachliche Stellungnahme gebeten werden muss.

## Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Zu Absatz 1 bis 1e

1 I. Vor jeder Entscheidung sind die Straßenbaubehörde und die Polizei zu hören.

Um solche Stellungnahmen abgeben zu können, unterhält die zuständige Polizeidirektion einen Regionalen Verkehrsdienst (RVD). Dieser erkennt, dass er rechtliche Bedenken hat, und kann damit die geplante Förderung des Radverkehrs ausbremsen. Doch schauen wir uns diese rechtlichen Bedenken einmal genauer an.

Der RVD führt Zahlen aus dem Jahr 2015 an, um damit seine Aussage zu untermauern, „dass der Radverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart“ sei. Das hat auch niemand behauptet. Allerdings geht der aus der entsprechenden Passage der Verwaltungsvorschrift zitierte Satz folgendermaßen weiter: „... oder dies alsbald zu erwarten ist.“

## Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

1 I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Verkehrsplanung ist naturgemäß in die Zukunft gerichtet, also eher in Richtung 2025 und keinesfalls auf den vergangenen Zustand von 2015. Auch die Stadt Karben verfolgt das Ziel, den Radverkehr zu fördern. Es stellt sich daher die Frage, wie der RVD diesen Satzteil nur übersehen konnte?

Jetzt hat der RVD auch die Aufgabe, die „Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend zu berücksichtigen“ – und dies tut er

## Karls Kolumne

### Virus velocipedus

#### Heiner und Philipp auf dem Markt

**H:** Ei, gude, Philipp. Was machste dann für ein Gesicht? Bist de sauer, dass es für dei alt Fahrrad kei Abwrackprämie gibt?

**P:** Is klar, des mer dem Coronavirus was entgeschesetze muss, aber ich hab mich schon seit Jahrzehnten mit dem Virus velocipedus arrangiert. Auch die Auto-Abwrackprämie hat dem nix an habe könne.

**H:** Also deshalb hawwe se jetzt kei Abwrackprämie für die Stinker rausgehaue? Weil es eh nix nutzt?

**P:** Da hätt es schon eher eine Kaufprämie für Fahrräder gewwe solle, wie in Italien, da gab es bis 500 Euro, insgesamt hat die dortische Regierung dafür schlanke 120 Millione Euro rausgehaue. Im Vergleich mit den Milliarden für die Autoindustrie hierzulande echte „Peanuts“, wie mer hier in Frankfurt saacht.

**H:** Aber was is de Erfolg dort? Die Fahrradläde sin leergekauft. Die Italiener hordde anscheinend Fahrräder wie die Deutschen des Klopapier.

**P:** Wirst schon sehe, nebe der allgemeine Steuererminderung gibt es auch die Elektroprämie für Hybridfahrzeuge, da kommt einisches zusammen. Un es tät mich net wundern, wenn bei der milliardenteuren Förderung der Wasserstoff-Technologie net ebbes bei dene Autokonzerne hänge bleibe tät.

**H:** Ja, bist du dann gesche jegliche Unterstützung der notleidenden Autoindustrie?

**P:** Jedenfalls solange damit die Profite der Eischentümer bezahlt werde solle. Da stell ich mir eher vor, wir stelle uns all uf de Balkon und klatsche: Bei dene Pfleschekräfte hat des ja auch gereicht.

**H:** Und dein Virus velocipedus, ist der ansteckend?

**P:** Der geht eher von Gehirn zu Gehirn, das kann kaa Abstandsgebot auf de ganze Welt verhindern. Für die Sicherheit von uns Radfahrern auf de Straß ist dieser Abstand notwendisch, auch als Schutz vor dem CORONAVIRUS braucht mer des.

**H:** Du meinst also, für coronasichere Radwege bräucht mer mehr Platz?

**P:** Ei, ich hätt des net schöner saache könne.

Abgehört und uffgeschriwwe vom Karl

mit voller Kraft. So liegt die Vermutung nicht fern, dass es dem RVD letztendlich nur darum geht, dass auf dem Klingelwieseweg weiterhin 50 km/h gefahren werden können statt wie bei einer Fahrradstraße 30 km/h. Will man wirklich wegen 20 km/h die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs gefährden? Bei dem bekanntermaßen geringen Kraftverkehrsaufkommen auf dieser Strecke ist ein Verweis auf die parallel verlaufende Nordumgehung als alternative Strecke mehr als zumutbar – die im Übrigen mit Millionenaufwand gebaut wurde, auch zwecks Entlastung Okarbens. Dass der RVD in seiner fachlichen Stellungnahme hingegen vorschlägt, zwischen der Nordumgehung und dem Klingelwieseweg zusätzlich noch einen Radweg für mehrere hunderttausend Euro zu bauen, macht ihn zum Kandidaten für die Rubrik „Der Irrsinn der Woche“ in der Satiresendung „Extra 3“.

Ferner führt der RVD als Hinderungsgrund an, dass die Verkehrsbehörde, hier die Stadt Karben, eine Anordnung einer Fahrradstraße außerorts nur dann treffen dürfe, wenn auf der Strecke eine „qualifizierte Gefahrenlage“ gegeben sei. Diese läge im Klingelwieseweg jedoch nicht vor. Wie erklärt aber der RVD die vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h? Dies ist nichts anderes als eine Beschränkung des fließenden Verkehrs, die wiederum nach § 45 Abs. 9, Satz 3 der Straßenver-

kehrsordnung nur bei Bestehen einer qualifizierten Gefahrenlage angeordnet werden darf. Logische Konsequenz: Wenn die Fahrt auf dem Klingelwieseweg tatsächlich gefährlich ist, dann darf die Stadt als Verkehrsbehörde hier auch eine Fahrradstraße anordnen. Doch abermals lohnt es sich, die StVO näher zu studieren. Ist dort doch im nächsten Satz Folgendes zu lesen: „Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von ... 2. Fahrradstraßen ...“ Hier hat der RVD einen ganzen Satz ignoriert.

Wie diese beiden Beispiele zeigen, ist diese „fachliche Auskunft“ rechtlich nicht zu halten. Der ADFC Bad Vilbel/Karben hat dies in einem Schreiben an die Polizeidirektion Friedberg erläutert und erhielt postwendend eine Antwort. Die Polizei sei in diesen Fragen nur „beratend“ tätig und jede Kommune in ihrer Entscheidung autonom. Das ist allerdings nur die halbe Wahrheit, denn in Wirklichkeit hat jede Kommune bei anderweitiger Entscheidung eine Anzeige der Polizei bei der Kommunalaufsicht zu befürchten, und diese wiederum entscheidet in Zweifelsfällen in der Regel im Sinne der Polizei.

Die Stadt Karben hatte die Umwidmung als Pilotprojekt konzipiert und sich auch schon der wissenschaftlichen Begleitung durch die TU Darmstadt versichert. Auch die AG Nahmobilität im Hessischen Verkehrsministerium hat Unterstützung signalisiert.

Doch die Dinge schreiten fort, und die rückwärtsgewandte Denkweise des RVD fällt aus der Zeit. Inzwischen wurde die StVO novelliert, und siehe da, es findet sich etwas für unser Anliegen. Es trifft sich gut, dass in der seit dem 28. April 2020 geltenden Fassung der StVO der genannte § 45 Absatz 9 Satz 4 dahingehend erweitert wurde, dass in der neuen Nr. 7 „Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz“ ebenfalls von den Beschränkungen des Satzes 3 dieser Vorschrift ausgenommen sind. Danach haben Verkehrsbehörden (das ist im gegebenen Fall die Stadt Karben) das Recht, die Benutzung bestimmter Straßen zu beschränken, zu verbieten und umzuleiten, wenn dies der „Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“ dient.

Diese Kostprobe aus der verkehrsrechtlichen Feinschmeckerküche haben wir dem RVD nicht vorenthalten. Eine inhaltliche Reaktion ist bis Redaktionsschluss ausgeblieben. Vor allem aber haben wir die Stadt Karben aufgefordert, diese Chance nicht ungenutzt verstreichen zu lassen. In der Fußballersprache: Wir haben den Ball auf den Punkt gelegt, jetzt macht ihn auch rein! Nun sind wir gespannt, ob es gelingen wird, die Bürokratie mit ihren eigenen Mitteln zur Mitarbeit an der Verkehrszukunft zu bewegen. *Karl Pfeil*



**Beratung & Service**

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

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

www.FahrradWagner.de

W

**Fahrradhaus  
Wagner**

Familientradition seit 1929

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

**Öffnungszeiten:**

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

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:  
9:00 - 13:00 Uhr



## Fahrrad Böttgen GmbH

[www.fahrrad-boettgen.de](http://www.fahrrad-boettgen.de)

Große Spillingsgasse 8 - 14  
**60385 Frankfurt am Main**

☎ 069 - 945108 - 0  
☎ 069 - 945108 - 88  
✉ [info@fahrrad-boettgen.de](mailto:info@fahrrad-boettgen.de)

**Meisterwerkstatt**  
Terminvereinbarung unter ☎ 069 - 945108 - 30

Beratertermin für Fahrradkauf vereinbaren unter  
☎ 069 - 945108 - 70 oder ☎ 069 - 945108 - 90

Neue Öffnungszeiten:

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

Finanzierung - Leasing - Wertgarantie



# Fahrradabstellanlagen braucht Eschborn!

## Es bestehen erhebliche Defizite bei Qualität und Quantität



Abstellanlage am Bahnhof Eschborn.

Helge Wagner (3)

Weil in den letzten Jahren auch in und um Eschborn das Radfahren deutlich zugenommen hat, ist in der Nahmobilität eine verkehrstechnische Infrastruktur notwendig, die bis dato auf vierrädrige Verkehrsmittel ausgerichtet ist: genügend Stellplatz für Fahrräder an Kreuzungen mit Ampeln, sinnvolles Auslaufen an Schutzstreifen, Beseitigung der Behinderungen für Lastenräder und Räder mit Anhängern an Drängelgeländern und die Errichtung von Abstellanlagen. Zu diesem Thema hat der ADFC in Eschborn in einer Dokumentation die aktuelle Situation analysiert.

### Zustandsbeschreibung

Es fehlen sowohl Möglichkeiten des Radabstellens in geschlossenen Räumen wie Keller, Tiefgaragen, Fahrradboxen, Fahrradpark-

häusern oder abschließbaren Nebengebäuden mit Unterstellmöglichkeit wie auch solche zum diebstahlsicheren Anschließen im öffentlichen Raum, also Einkaufsstrassen, öffentliche Einrichtungen, Haltestellen des ÖPNV und bei Geschäften, Super- und Großmärkten, aber auch bei privaten Immobilien.

Gerade in einer Zeit, in der Pedelecs und E-Bikes zunehmen, sind diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen im Freien nötig, sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich. So sind meistens in älteren Mehrfamilien- und Mietshäusern keine Fahrradabstellräume vorhanden, im Außenbereich lediglich wenige Quadratmeter als Abstellmöglichkeit gegeben, und oft sind keine Anschließeinrichtungen vorhanden. Immer wieder trifft man auf die unbrauchbaren ‚Fleggenkiller‘, um das Soll zum Radabstellen mit der schlechtesten Vari-

ante zu erfüllen. Dort, wo Garagen vorhanden sind, werden die Räder mehr schlecht als recht zwischen Wand und Auto untergestellt.

### Die kommunale Stellplatzordnung

Die örtliche Stellplatzsatzung wurde vor einigen Jahren mit der Quotierung von Stellplätzen für Fahrräder bei Neubauten ergänzt. Sie unterscheidet aber nicht zwischen Stellplätzen in geschlossenen Räumen (Wohn- oder Gewerbegebäuden, Tiefgaragen) oder solchen im Freien (an Parkplätzen, Wohnblocks, Einkaufsstätten, öffentliche Plätze). Zudem fehlt eine Vorgabe hinsichtlich der Installation von Abstell- und Anschließeinrichtungen für Fahrräder. Hingegen werden die Größe, Anzahl, Lage und Gestaltung der Stellplätze mit Bodenbelag, Bäumen und Sträuchern und der Stellplatznachweis auf Fremdgelände genauestens beschrieben. Die Ortssatzung sollte nachgebessert werden, zumal zum 1. November 2020 eine neue Verordnung des Landes Hessen über Fahrrad-Abstellplätze in Kraft tritt.

Wo Abstellanlagen bestehen, in Einkaufszentren, Geschäften und Läden des täglichen Bedarfs oder Freizeiteinrichtungen, werden sie auch genutzt. Gelegentlich ist die

Anzahl der Stellmöglichkeiten zu gering (z. B. Parkplatz Götzenstraße, Rewe Rathausplatz) oder unbrauchbare Vorrichtungen werden nicht benutzt (vor dem Gebäude des ASP-Büros, Bahnhof Niederhöhnstadt). Zudem trifft man auf unterschiedliche Ausstattungen bei ähnlichen Einrichtungen: Sportplatz und Turnhalle Niederhöhnstadt sind mit Fahrradabstellmöglichkeiten ausreichend versorgt, am Sportplatz Eschborn sind diese „Mangelware“ oder man muss die Anlage am Spielplatz gegenüber mitbenutzen. An der Westerbachschule ist sogar eine – vorbildliche! – Abstellanlage für Roller vorhanden, was man bei ähnlichen Einrichtungen für Kinder und Jugendliche im Ort wiederum nicht findet. Im Einkaufszentrum Seerose gibt es mal optimale, mal schlechte Abstellmöglichkeiten. Es ist sinnvoll, wenn die Stadtverwaltung Eschborn die aktuelle Situation prüft und die festzustellende Bedarf in Absprache mit den zuständigen oder leitenden Verantwortlichen der jeweiligen Einrichtung vornimmt.

Idyllisch, aber unzweckmäßig.



### Der ADFC fordert:

#### • Stellplatzsatzung ergänzen

Die Stellplatzordnung sollte dahingehend ergänzt werden, dass neben den Quoten für Stellflächen bei Neubauten (Außen- und Innenbereich) auch festgelegt ist, dass diese nach aktuellem Stand der Technik mit Bügelabstellanlagen oder adäquaten Modellen einzurichten sind (siehe neue Hessische Verordnung).

#### • Ein Förderprogramm aufstellen

Ein Förderprogramm sollte zur nachträglichen Errichtung von sinnvollen Abstellanlagen (in Bügelformen) aufgelegt werden. Eine Sachprüfung vor Ort halten wir für wichtig, damit nicht die billigsten aber unbrauchbaren Abstellvorrichtungen finanziell unterstützt werden.

#### • „Bike+Ride-Offensive“, nutzen

Das Bundesumweltministerium und die Deutsche Bahn AG haben das Förderprogramm „Bike+Ride-Offensive“ vorgelegt. Hierbei können Kommunen Fördergelder zur Schaffung von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen beantragen. Zu denken ist hier an die Abstellanlage am Bahnhof Eschborn (Mitte) am Ostausgang. Am Niederhöhnstädter Bahnhof ist der jetzige Zustand endlich zu verbessern. >>



Suchbild – Wo ist hier die Fahrradabstellanlage?

- **Hinweisschilder aufstellen**

Es ist erforderlich, an bestimmten Park- und Abstellmöglichkeiten für Räder ein Hinweisschild mit einem Richtungspfeil anzubringen, da oftmals Fahrradabstellplätze nicht leicht und schnell zu erkennen sind! Gelegentlich werden diese auch zugeparkt, sodass sie nicht gesehen werden.

- **Zukunftsweisende Maßnahme**

Die Paketzustellung hat enorm zugenommen. Einher geht damit das Zuparken von Gehwegen, engen Straßenzügen und Flächen im öffentlichen Raum durch Lieferwagen. Zu befürchten ist, dass diese Praxis zunimmt. Eine alternative Perspektive ist die Schaffung von örtlichen Sammelplätzen, von welchen aus die Lieferung mit Lastenrädern vorgenommen werden kann. Eine Ergänzung dazu sind Fahrradparkplätze bzw. -häuser, in welchen Lastenräder untergestellt werden können. Im Stadtentwicklungsplan sollte das berücksichtigt werden.

- **Mobilitätsberater\*in – work in progress**

Die oder der einzustellende Mobilitätsberater\*in ist in der Stadtverwaltung die kompetente Person, die amtsübergreifend und sachbezogen aktiv die Umsetzung der genannten Vorschläge anleitet. Zielgerichtet entwickelt sie hierzu Konzepte zur Förderung des Radverkehrs und von Abstellanlagen, wirkt an deren Realisierung und der Einhaltung der Vorgaben und Verordnungen mit.

Der ADFC empfiehlt zur Verbesserung der Abstell- und Anschlussmöglichkeiten für Fahrräder **Bügelabstellanlagen mit großzügiger Anlehnmöglichkeit**.

Der ADFC bietet seine Unterstützung zur Umsetzung an und gibt gerne zu einzelnen Maßnahmen seine Expertise ab. Wünschenswert ist hier das regelmäßige Treffen der Fahrrad-AG mit Vertreter\*innen des ADFC und den zuständigen Stellen der Stadtverwaltung. Neben den Stellplätzen sind natürlich weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur fürs Radfahren erforderlich: die Schaffung eines sicheren Radverkehrsnetzes (über Radwege, Ausschilderung hin zu Radschnellwegen) und die Entschärfung von Gefahrstellen im Straßenverkehr.

Der ADFC bleibt dran.

*Helge Wagner/Thomas Buch*



## Fahrrad-Reparaturständer am Bahnhof Hofheim

Erfreulicherweise hat die Deutsche Bahn am Bahnhof Hofheim jetzt einen Fahrrad-Reparaturständer aufgestellt. Er befindet sich neben den Fahrrad-Parkern im Bereich der Packstation. Neben dem üblicherweise genutzten Werkzeug (Schlitz- und Kreuzschlitz-Schraubendreher, Inbusschlüsseln, verschiedene Maulschlüssel und Reifenheber) befindet sich dort auch eine Stand-Luftpumpe. Zu öffnen ist der Werkzeugschrank mit einer 50 Cent, einer 1 Euro oder einer 2 Euro Münze, nach dem Einstecken des Geldstücks kann an dem Griff gezogen werden, dann sind die Werkzeuge und der Schlauch zum Aufpumpen zugänglich. Für einfachere Reparaturen am Rad ohne großes Bücken kann das Rad am Sattel hochgehängt werden.

*Holger Küst*

Die Broschüren „Radfahren in Eschborn“ und „Fahrrad-Abstellanlagen für Eschborn“ sind erhältlich unter [adfc-es@web.de](mailto:adfc-es@web.de)

## 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](mailto:info@ranotwhs.de) | Web: [www.ranotwhs.de](http://www.ranotwhs.de)



Wiegand | Striether | Hofmann  
 Rechtsanwälte und Notar

# Viel zu eng – nicht nur wegen Corona

Die Unterquerung des Sulzbachs ist schon lange als gefährlich bekannt



Diese „Radführung“ verlangt auch Könnern einiges ab.

Gabriele Wittendorfer (2)

**Die A66 stellt seit 1965 einen Riegel für Alltags-Radverbindungen im Main-Taunus-Kreis dar. Überquerungen und Unterquerungen gibt es von Wallau bis Eschborn, oft schlecht gestaltet. Aber eine der am meisten frequentierten ist seit Jahren als gefährlich bekannt. Es geht um die „Krokodil-Röhre“, auch „Ratten-Tunnel“ genannt, der von Sulzbach nach Sossenheim führt. Diese Unterquerung ist Teil der vom Regionalpark ausgeschilderten Safari route vom Opel-Zoo in Kronberg zum Frankfurter Zoo.**

Auf 100 Metern Länge (mit Zugängen) werden Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen entlang des kanalisiertes Sulzbachs auf einem nur 1,30 Meter breiten Kanalweg durch eine dunkle Röhre „geführt“ – und alle schauen weg. Eine spontane Zählung des ADFC Main-Taunus

am 27. Mai 2020 von 16.45 Uhr bis 17.45 Uhr hat ergeben, dass sich in dieser Stunde

- insgesamt 143 Verkehrsteilnehmende,
- davon 70 in Richtung Sossenheim und 73 in Richtung Sulzbach,
- davon 116 Radfahrer\*innen, durch diese Engstelle gequetscht haben. Das macht über zwei Verkehrsteilnehmer\*innen pro Minute. Es gab einen Sturz und diverse Begegnungskonflikte – und das in nur einer Stunde! Dass auch aufgrund der Corona-Pandemie grundsätzlich größere Abstände einzuhalten wären, sei hier nur am Rande erwähnt.

## Radfahrende werden wissentlich in eine Gefahrensituation gebracht!

Gemäß ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) müsste dieser gemeinsame Geh- und Radweg in zwei Richtungen eine Breite von mindestens 3,50 Meter aufweisen. Im 2017 erstellten Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises ist diese Stelle als „KU4“ im Maßnahmenkatalog aufgeführt. Das heißt, dass den Verantwortlichen die Situation bekannt ist. Es gab an dieser Stelle schon mehrfach Vor-Ort-Termine unter Beteiligung der zuständigen Bau-träger Sulzbach, Frankfurt und Hessen Mobil.

## Bau-träger sind vor Ort – und dann?

Zahlreiche Ideen sind vorhanden, um den dort hoch frequentierten, nicht-automobilen Verkehrsfluss zu ermöglichen: eine Überbauung des Sulzbachs, eine Mitführung entlang der Querungs-Trasse der Hessischen Landesbahn 300 Meter südwestlich oder ein Andocken von Radwegen an dem für die Regionaltangente West geplanten Brückenbau.



Wohl eher unfreiwillig wird die Safari route hier ihrem Namen gerecht.

## Ideen sind vorhanden, aber niemand packt es an

Jede Lösung hat Vor- und Nachteile, die erörtert und mit den Strecken, die Radfahrer\*innen heute de facto nutzen, abgeglichen werden müssen. Und natürlich sollte man im Blick haben, dass die Unterführung im Zuge des geplanten Autobahnausbaus an dieser Stelle nochmals verlängert werden wird. Die fehlenden inhaltlichen Entscheidungen, zeitlichen Abhängigkeiten und diversen Zuständigkeiten bringen eine Komplexität in diese Radverkehrsmaßnahme, auf die niemand Lust hat. Aber darum kann es nicht gehen, wenn sich Kreis und Land das Thema Radverkehrsförderung auf die Fahnen geschrieben haben.

Wir vom ADFC Main-Taunus bleiben dran.

Gabriele Wittendorfer

## Schranken auf hessischen Radfernwegen

Auf einer Tour am Ostersonntag stürzte ein Radler bei der Umfahrung einer Schranke des hessischen Radfernwegs zwischen Hofheim-Lorsbach und Eppstein, weil trotz niedriger Geschwindigkeit ein Ast oder Stein an der engen Umfahrung hochgewirbelt wurde und zu einem Blockieren des Vorderrads führte. Er zog sich dabei eine Handgelenk-Prellung zu.

Die Kommune Hofheim sieht sich nicht in der Verantwortung für den Zustand der Umfahrung, Hessen Forst wäre anzusprechen. Doch von Hessen Forst war keine Antwort zu erhalten. Natürlich gibt es dort aktuell durch den Borkenkäferbefall sehr viel Stress, doch eine Reaktion ist trotz Nachfrage seit dem 20. April ausgeblieben. Unser Vorschlag ist, alternativ ebene und ausreichend breite Umfahrungen ohne gefährdende Äste auf dem Boden zu schaffen oder – wesentlich kostengünstiger – die Schranke offen stehen zu lassen. *Holger Küst*





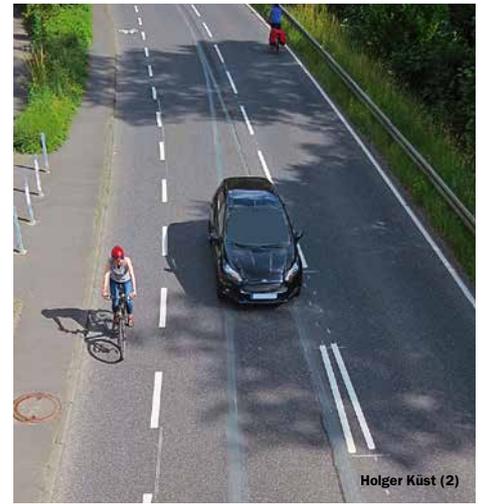
## Die vergessene Mittellinie

streifen und bergab keine Anlage für Radler vorgesehen wird. Dabei wies der ADFC darauf hin, dass bei einer einseitigen Maßnahme die Mittellinie versetzt werden müsste. Dies wurde von Seiten der Verwaltung zugesagt.

**Bei der Markierung des Schutzstreifens auf der B455 in Eppstein musste nachgebessert werden**

Die B 455 im Bereich der Eppsteiner Altstadt wies seit der Einweihung 1959 sehr breite Fahrspuren für Kraftfahrzeuge (Kfz) auf, was auch etliche Kfz-Lenker\*innen zu mehr als den erlaubten 50 km/h verführt haben mag. Aus diesem Grund wurde in Abstimmung mit der Polizei an einem Fußgänger-Überweg ein „Blitzer“ fest installiert. Dieser Rahmen in Zusammenhang mit fehlendem Platz für Radfahrende und teilweise geringen Überholabständen führten zu dem Vorschlag, hier eine Radverkehrsanlage einzurichten. Nach Prüfung durch die Stadtverwaltung, die Kreisverwaltung, Hessen Mobil und die Polizei wurde entschieden, dass nur eine einseitige Anlage eingerichtet werden kann. Da der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz und bergan fahrenden Radlern besonders groß ist und Radlerinnen bergab ähnlich schnell wie die Kfz sind, fiel die Entscheidung, dass bergan ein Schutz-

Die vorgesehene Markierung des Schutzstreifens erfolgte ohne eine Anpassung der restlichen Markierungen (siehe Bild links). Das hatte zur Folge, dass die meisten Kfz-Lenker\*innen meinten, dass sie in ihrer sehr schmalen Spur fahren müssten und beim Überholen dann noch viel weniger Platz zu Radfahrenden ließen als zuvor. Diese Lage war äußerst brenzlich und sowohl der ADFC Hofheim, Eppstein, Kriftel als auch der ADFC Main-Taunus haben sofort auf diese massive Gefährdung hingewiesen. In Folge gab es eine Besprechung zwischen der Verwaltung der Stadt Eppstein, der Kreisverwaltung, der Polizei und dem Bausträger Hessen Mobil. Dabei forderte die Verwaltung die Umsetzung der angeordneten und abgestimmten Maßnahme ein, die die Verlegung der Mittellinie einschließt. Hessen Mobil und die beauftragte Firma für Fahrbahn-Markierungen sagten eine Korrektur für den nächsten Arbeitstag zu. Aufgrund des darin liegenden Pfingstfestes gingen zwar fünf Tage ins Land, doch schneller ist eine Korrektur kaum machbar. Zum Glück ist uns hier kein Unfall durch den Fehler bekannt, ins-



Holger Küst (2)

fern ist es glimpflich ausgefallen. An alle, die sich für die schnelle Korrektur stark gemacht haben ein ganz herzlicher Dank!

Bei der Korrektur wurde die Mittellinie so versetzt, dass beide Kfz-Fahrspuren etwa gleich breit sind (siehe Bild rechts) und die Sperrfläche aus Bild 1 aufgehoben wurde. Das hat die Lage deutlich entschärft. Dennoch denken offensichtlich noch immer viele Kfz-Lenker\*innen, dass es ausreichend sei, in „ihrer“ Spur weiterfahrend Radfahrende zu passieren. Dies unterschreitet den innerorts gesetzlich erforderlichen Mindestabstand von 1,50 Metern (StVO § 5). Hier dringt der ADFC auf eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, wie dies in anderen Städten durchgeführt wird. Eine Presseerklärung der Stadtverwaltung ist dazu ergangen. Da auf dieser Bundesstraße der Durchgangsverkehr einen großen Anteil ausmacht, hält der ADFC dieses Vorgehen für nicht hinreichend und plädiert für einen Aufsteller am Beginn des Schutzstreifens, der auf den Mindestabstand hinweist.

Holger Küst

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

# Zwei neue Fahrradstraßen

Alle Infos zum Projekt, die Anmeldung für einen Newsletter und zu den Touren sind zu finden auf: [bikeoffenbach.de](http://bikeoffenbach.de)



Fahrradstraßen Nordend und Bürgel

(copyright Urban Media Project)

**Die Arbeiten an zwei neuen Fahrradstraßen im Rahmen des städtischen Projekts Bike Offenbach sind weitestgehend abgeschlossen. Auf der Taunusstraße im Nordend zwischen Nordring am Hafen und der Domstraße haben nun die Radfahrenden Vorrang und Vorfahrt.**

Für Autofahrer\*innen heißt es: „Anlieger frei“, eine reine Durchfahrt für Autos ist nicht mehr erlaubt. Damit trägt die neue Fahrradstraße dazu bei, das dichtbesiedelte Viertel zu beruhigen und als Wohngebiet zu stärken, indem der Durchfahrtsverkehr auf die Hauptverkehrsachsen (Goethe- und Nordring, Hafenallee, Kaiserstraße und Berliner Straße) umgeleitet wird, die genügend Kapazität aufweisen.

Im Stadtteil Bürgel wurden die Von-Behring-Straße und teilweise die Bildstockstraße mit Markierungen und neuen Schildern versehen. Für Radfahrende entsteht durch die neue Fahrradstraße eine gute und sichere Alternative zur Langstraße / Offenbacher Straße, über die sich die Geschäfte in Bürgel erreichen lassen. Auch diese Maßnahme fördert die Wohn- und Lebensqualität im Stadtteil.

Bike Offenbach-Projektmanager und ADFC-Mitglied Ulrich Lemke bittet alle Verkehrsteilnehmenden und Anwohner\*innen um Geduld und Verständnis, da neue Verkehrsregelungen immer ihre Zeit benötigen, bis sie allgemein erkannt und akzeptiert werden.

*Nicole Unruh,  
Unternehmenskommunikation  
Stadtwerke Offenbach Holding*

Die neue Fahrradstraße in Bürgel lässt sich auf der Bike Offenbach-Tour #3 „Raus ins Grüne“ erfahren: Sie startet am Mittwoch, 15. Juli, um 18 Uhr an der Straßenbahn-Endhaltestelle Dreieichring und führt über den Wilhelmsplatz und Bürgel nach Rumpenheim, um von dort aus entlang des Mains zurück in die Innenstadt zu gelangen.

## „Radentscheid Offenbach“ nimmt Fahrt auf



Schon seit geraumer Zeit setzen sich Bürgerinitiativen und politisch unterschiedlich ausgerichtete Organisationen dafür ein, dass in Offenbach am Main die Straßen und Plätze wieder zum sozialen Raum werden, in dem Verantwortlichkeit, Respekt und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer füreinander im Mittelpunkt stehen. Eine solche Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt soll alle Bürger\*innen ermuntern, generationsübergreifend wieder mehr Freude an der stärkeren Nutzung des Fahrrads zu haben.

Auf diesem Hintergrund lud zum 3. Februar 2020 die Initiative „Stadtbiotop Kiosk“ zu einem Stimmungstest in das Kulturzentrum „Akademie für interdisziplinäre Prozesse (AFIP)“ ein. Die große Teilnahme unterschiedlichster Bevölkerungsgruppen war überwältigend. Nach vorgetragenen Erfahrungsberichten von Vertreterinnen und Vertretern der Radentscheide aus Darmstadt und Frankfurt am Main zeigte sich in der begeisterten Stimmung engagierter Wortmeldungen und den namentlichen Einträgen zur

# Klappt schon ganz gut!

Vom Hafen in die westliche City: Detlev Dieckhöfer vom ADFC Offenbach hat die neu als Fahrradstraße eingerichtete Taunusstraße getestet.



Nachdem im Herbst 2018 die Senefelderstraße als erste Fahrradstraßen-Teststrecke mit einigen Startschwierigkeiten in Betrieb ging, gab es bei der Taunusstraße dieses Frühjahr wenig Aufregung.

Eine bauliche Besonderheit ist die Weiterführung über die Domstraße im Zickzack zur Berliner Straße. Hier wurden rund 40 Meter des Parkplatzes zum Radweg ausgebaut und eine entsprechende Zufahrt erstellt.

Auf der Domstraße wurde im Kreuzungsbebereich, wie auch an allen anderen Kreuzungen, großzügig rote Farbe aufgetragen, ergänzt durch große Fahrradstraßen-Symbole auf der Fahrbahn. An den Kreuzungen hat die Taunusstraße nun Vorfahrt, bis auf den verkehrsberuhigten Bereich an der Bernardstraße, hier gilt weiterhin „rechts vor links“.

Der Sicherheitsstreifen neben den PKW-Parkstreifen, die sogenannte „Doorzone“ wurde diesmal mit blauen Querstreifen markiert, um deutlich zu machen, dass hier nicht gefahren werden soll. Das klappt auch ganz gut; hier fährt kein Radler freiwillig, da die Farbe rund einen Zentimeter dick aufgetragen wurde. An einigen Stellen wurden zulasten von jeweils einem Pkw-Stellplatz einige Abstellbügel für Fahrräder installiert.

Vom Nordring kommend ist die Taunusstraße ab Einmündung Andréstraße für Kraftfahrzeuge eine Einbahnstraße. An dieser Stelle befand sich vorher eine Fahrradschleuse mit gleicher Funktion: Durchfahrt Richtung Süden nur für



Radfahrende erlaubt. Auch wenn sich nicht alle Kraftfahrzeuglenker an die Einbahnstraßen-Beschilderung halten, durch die schon jahrzehntealte Fahrradschleuse sind zumindest die Anlieger an diese Regelung gewohnt. Eine solche Hürde halten wir für das Minimum, um den Kfz-Durchgangsverkehr aus allen Fahrradstraßen herauszuhalten.

Auch wegen der Baustellensituation am Nordring sowie mangels einer direkten Anbindung an die Berliner Straße Richtung Innenstadt ist die Taunusstraße als Durchgangsstraße relativ uninteressant. Nach ersten Erfahrungen wird hier eher verhalten gefahren, und auch wenn der Radverkehr noch zunehmen könnte und der Pkw-Verkehr bisher überwiegt, kann man sagen, dass man sich hier beim Radfahren sicherer fühlt als in der etwas breiteren Senefelderstraße. Wir sind gespannt auf die noch für dieses Jahr vorgesehene Weiterführung Richtung Süden durch die Luisenstraße und die Innenstadt.

Detlev Dieckhöfer

Beteiligung von Anwesenden, dass dieser Tag zum Start des „Radentscheids Offenbach“ wurde. Viele zur Sprache gekommene Ideen wurden bei vier inzwischen durchgeführten Arbeitstreffen in praktische Maßnahmen umgesetzt.

Einmütig fordern die Organisatoren eine Mobilitätswende für Offenbach, was unter anderem auf ihrer Seite [www.radentscheid-offenbach.de](http://www.radentscheid-offenbach.de) wörtlich heißt: „Das Fahrrad muss in der Verkehrspolitik als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt werden und auch dementsprechend einen Platz auf den Straßen finden. (...) Nur wenn Rad fahren sicher, komfortabel und schnell ist, wird das Fahrrad endlich zum Massenverkehrsmittel werden.“ Als dafür sofort von der Stadtverwaltung umzusetzende Beispiele werden von ihnen der Ausbau sicherer Radwege, eine stadtweit ausreichende Zahl an Abstellplätzen für Fahrräder sowie die Berücksichtigung von zu förderndem Radverkehr bei allen privaten und öffentlichen Bautätigkeiten in den Bereichen Wohnen und Gewerbe genannt. Dem entsprechend heißt zusammengefasst und ent-

schieden ihr Ziel: „Wir werden uns weiterhin für den Umbau von Hauptstraßen und Nebenstraßen stark machen, damit Offenbach endlich zur Fahrradstadt wird.“

Damit die ersten Überlegungen zu diesem hohen Anspruch umgesetzt werden, wird im Moment von der Initiative Radentscheid transparent mit einer „Mängelmelder-Plattform“ Bilanz gezogen, wo Versäumnisse der örtlichen Verkehrspolitik und Stadtplaner liegen und wo es im Straßenraum Verbesserungsbedarf gibt. Die bisherigen Diskussionen sollen dann in einen Forderungskatalog der Offenbacher münden, der mit ausreichend gesammelten Unterschriften in einem von der städtischen Verwaltung zu erarbeitenden Mobilitätskonzept zu berücksichtigen ist. Die in ihm festgelegten Leitlinien, so die Erwartungen an den Bürgerentscheid, wären dann rechtlich bindend und zukünftig bei allen kommunalen Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen.

Darüber hinaus und ganz praktisch ist der Radentscheid für eine größere Öffentlichkeit neben seiner Onlineplattform bereits mit einem

Gesprächsangebot an den Oberbürgermeister Felix Schwenke, mit einer Stellungnahme zu dem Bebauungsplan Strahlenbergerstraße Ost und mit einem Interview eines der Hauptorganisatoren, mit dem von Jochen Teichmann in der Tageszeitung „Offenbach-Post“ sichtbar geworden.

Ermutigt fühlen sich die Initiatoren von den 34 in ganz Deutschland erfolgreich durchgeführten Radentscheiden. In ihren Worten: „Wir sind vom Erfolg überzeugt und jetzt treten wir in die entscheidende Phase“, dass das überparteiliche Engagement von Offenbacher\*innen für die Entwicklung des Forderungskatalogs, die Durchführung von unterschiedlichen Aktionen und das Sammeln von erforderlichen Unterschriften auf eine ganz breite Basis gestellt wird. Zur Beteiligung an den unterschiedlichen Aufgaben laden sie alle Interessierten ein, sich unter folgender E-Mail-Adresse zu melden: [mitmachen@radentscheid-offenbach.de](mailto:mitmachen@radentscheid-offenbach.de). Eine Einladung zum nächsten Arbeitstreffen erfolgt umgehend: zugesagt!

Harry Neß



# Systemrelevant II

Peter Sauer (6)



Die Farbe Rot hat in Frankfurt Tradition. Der weiße Adler im Stadtwappen steht seit jeher auf rotem Grund, rote Streifen schmücken Einladungen der städtischen Ämter, ein roter Adler steht für die Frankfurter Eintracht, der Ortsbeirat Kalbach-Riedberg wirbt mit einem Fliegenpilz (rot/weiß!) auf der Website der Stadt um Aufmerksamkeit, und nicht zuletzt haben in den chemischen Industrieanlagen in Höchst schon lange vor der Eingemeindung nach Frankfurt die „Rotfabriker“ zur Verbreitung der Farbe beigetragen. Da ist es nur folgerichtig, dass Rot endlich auch auf unseren Straßen Einzug hält. „Rotfärber“ (von mir so benannt in Anlehnung an die damaligen „Rotfabriker“), ein für uns Radfahrende systemrelevanter Beruf, tauchen an vielen Orten der Stadt auf, hantieren mit Klebebändern, Warnhütchen, Farbeimern, Streichbrettern, und, und, und. Sie hinterlassen leuchtendrote Flächen, auf die sie weiße Fahrradpiktogramme aufgebracht haben. erinnert uns das nicht an den weißen Adler auf rotem Grund? Höchste Zeit also, die Arbeit der Rotfärber zu würdigen.

Peter Sauer

## Rotfärber

Kommt meist in der männlichen Form vor, als Trupp von vier bis fünf Mann. Hat alles, was benötigt wird, auf der Ladefläche des Lastwagens: rot-weiß gestreifte Warnhütchen, Klebeband, Eimer mit roter Farbe, Streichbrett und Kelle, Fahrrad-Piktogramm-Vorlagen, Gasbrenner, Besen, Gebläse, Teerkocher. Kippt dickflüssige rote Farbe auf den Asphalt, exakt zwischen die vorher aufgetragenen Klebestreifen. Verteilt die Farbe in Handarbeit auf der Straße. Ist in der Lage, die verwirrenden Teile eines Puzzles aus Fahrradteilen zu einem richtigen Fahrrad-Piktogramm zusammenzusetzen. „Brennt“ die Piktogramme auf den roten Untergrund (siehe auch Gasbrenner). Arbeitet manchmal auch an Feiertagen, „freiwillig, gibt mehr Geld“. Hinterlässt zu Feierabend nach frischer Farbe riechende Radstreifen.

## Leser MEINUNGEN

### Frankfurt aktuell 3/20, Titelmotiv

Ich halte dieses Titelbild aus verschiedenen Gründen für sehr unglücklich gewählt.

1. Es suggeriert, dass beim Radeln Masken getragen werden müssen/sollen, das ist nicht der Fall.

2. Es negiert die Gefahr, dass Masken verrutschen und die dadurch bedingte Sichtbehinderung oder Ablenkung schwere Stürze verursachen kann.

3. Es behindert die bei sportlicher Betätigung dringend erforderliche stärkere Luftzufuhr.

4. Es ist zudem völlig unnötig, da auf dem Rad normalerweise automatisch der Abstand zum nächsten Mitbürger gegeben ist.

Es gibt sicher noch mehr Argumente gegen Masken auf dem Rad. Es ist ein Vorteil des Fahrrades, dass man die Dinger auf dem Rad (im Gegensatz zum Fahrgast in öffentlichen Verkehrsmitteln) nicht tragen braucht.

*Jürgen Johann*

Wer mit Maske Rad fährt, wird zumindest mittelfristig gesundheitlichen Schaden erleiden. Nicht einmal die Vorschriften des Bundes und der Länder verlangen das Tragen einer Maske beim Radfahren. Dass eine Maske keinen sicheren Infektionsschutz bietet, bestätigen u.a. das Bundesinstitut für Arzneimittel und der

Weltärztepräsident a.d. Montgomery. Dass das Masken-Tragen, besonders beim Sport, gesundheitsschädlich ist, ist sogar jedem Laien einsichtig, denn die Maske führt unvermeidlich zur Autointoxikation durch das abgeatmete eigene CO<sub>2</sub> und bietet einen idealen Nährboden für die Vermehrung pathogener Keime. Eine Tröpfcheninfektion von Radfahrerin zu Radfahrerin dürfte für jeden, der sich auch nur wenige Minuten mit den Mechanismen infektiösen Geschehens beschäftigt, ausgeschlossen sein. Was also soll dieses Titelbild, das Radfahrerinnen suggeriert, sie sollten/müssten mit Mundschutz fahren und würden auf diese Weise auch noch die Gesundheit von sich und anderen schützen, der sie in Wahrheit schaden?! Ein solches Titelbild schadet der Gesundheit der Radfahrer/innen

*Sonja Pasch*

Das Titelbild der aktuellen Frankfurt aktuell ist an Lächerlichkeit und Fehler nicht zu überbieten, was den Hintergrund und Zusammenhang mit der Corona-Krise beinhaltet. Mag gut gemeint sein, nur hier stimmt was nicht.

Zwei junge Frauen, bzw. Mutter und Tochter?, auf dem Fahrrad fahrend im Vordergrund mit MNS-Maske, die beiden gehören wohl eher nicht zur gefährdeten Gruppe, und im Hintergrund rechts ein Rollifahrer der von seinem Begleiter geschoben wird, beide jedoch ohne

ohne erkennbares System zwischen Bürgern, Einwohnern, Frankfurter\*innen, Experten, Frankfurterinnen und Frankfurtern, Einpendlermassen etc. Ist es nicht möglich, zwecks leichter Lesbarkeit eine Form durchgängig zu benutzen? An Verkehrsexpert\*innen, Einpendler\*innenmassen, Pendler\*innen-Mobilität und Auspendler\*innenverkehre kann man sich doch gewöhnen.

Gut gefällt mir die auf Seite 28 begonnene Vorstellung einzelner Berufsgruppen. Das ist fast so schön wie die Sendung mit der Maus.

*Heinz Fischer*

### Frankfurt aktuell 3/20, Es ist lange her ...

Sie schreiben von einem „Fahrrad-Discounter in der Nähe des Westbahnhofs“. Sie sind damals ohne Zweifel bei Fahrrad Brügelmann gelandet, deren Kunde ich schon war, lange bevor ich 1986 nach Frankfurt zog. Brügelmann war in der Philipp-Reis-Str. (der betreffende nördliche Straßenabschnitt heißt heute Galvanistr.).

Deutschland war damals fast noch eine Wüste für engagierte Alltagsradler, die anspruchsvollere Fahrräder/Fahrradteile suchten. Das erste ernst zu nehmende Buch für den Radler, „Das Fahrradbuch“ von Lessing, war erst 1978 erschienen. Ein Jahr später wurde der

Das Titelmotiv unserer letzten Ausgabe hat bei einigen Lesern für Irritationen gesorgt und Kritik ausgelöst. Wir veröffentlichen an dieser Stelle einige Auszüge aus Briefen zu diesem Thema. Gleichzeitig stellen wir klar, dass wir in keiner Weise suggerieren wollten, dass Radfahrer\*innen eine Schutzmaske tragen müssen. Für uns war die Maske schlicht ein Symbol für die augenblickliche Lage, das Titelmotiv war als leicht ironische Anmerkung zur Coronakrise und den damit verbundenen Einschränkungen gedacht – und den durch das Radfahren möglichen Freiheiten. Die meisten Leser\*innen haben dies glücklicherweise auch so verstanden.

*Die Redaktion*



Schutzbekleidung. Gerade diese beiden gehören zur Risikogruppe und sollten sich geschützt in der Öffentlichkeit bewegen.

Das ganze Bild ist somit falsch gewählt, schlecht vorbereitet oder nicht richtig beachtet worden.

*Till Maier-Staud*

### Frankfurt aktuell 3/20, Dinge, die man gerne sieht

Mir kamen bei den vielen Bildern im Artikel „Dinge, die man gerne sieht“ fast die Tränen. Dass es darüber hinaus noch so viele andere Beispiele gibt, von denen ich noch gar nichts mitbekommen hatte, konnte ich kaum glauben. Ich finde es großartig, beweist es doch, in welchem Tempo die Installation von Radverkehrsanlagen inzwischen voranschreitet.

Vielen Dank allen Beteiligten vom ADFC, Radentscheid, Radfahrbüro, und wer sonst noch so alles mit Verantwortung trägt.

*Martin Große Kunstleve*

### Frankfurt aktuell 3/20, Immer mehr fahren Rad ... / Systemrelevant

Heft Nr. 3 setzt den begonnenen Trend fort: In ein- und demselben Artikel werden gleichzeitig zwei politische Forderungen vertreten: 1. Radverkehr fördern, 2. Genderngerechtigkeit durchsetzen. Das hemmt den Lesefluss, aber man kann es machen. Angenehm wäre es mir aber, wenn sich die Redaktion konsequent für eine einheitliche Sprachform entscheiden könnte. Auf Seite 4 beginnt der Artikel „Immer mehr fahren Rad...“. Dort wechselt Bertram Giebler

ADFC gegründet, und es folgte die Zeitschrift Radfahren. Die andere wichtige Literatur zum Thema war damals schon seit Jahren der Brügelmann-Katalog, der als einziger einen kompletten Marktüberblick bot und aus dem sie selbst eine einzelne Schraube für eine seltene Schaltung bestellen konnten.

Brügelmann als Discounter zu bezeichnen ist sicherlich nicht ganz falsch, entscheidend war aber die schier unübertroffene Produktpalette, was für Discounter eher atypisch ist.

Im Netz sind heute, 11 Jahre nach der Insolvenz, Hinweise auf das alte Unternehmen Brügelmann selten. Nur die Marke hat überlebt.

*Jürgen Buß*

### Frankfurt aktuell 3/20, Vor 70 Jahren um die Welt

Vielen Dank für die wunderbare Rezension ihres Fundstücks im öffentlichen Bücherschrank, die ich gerade lesen durfte. Ich konnte von Januar bis März ein weiteres Mal Neuseeland auf vielen Wanderungen erleben, dies gab mehreren Aspekten und ihrem Schlusssatz „ist auch heute noch weit weg von Europa“ noch zusätzliche Facetten und brachte vielfältige Erinnerungen in mein Bewusstsein.

*Andreas Schiermeier*



Tourenleiterin Iris Nattermann erläutert den Teilnehmenden Philipp Schäfers Interpretation der ersten Mondlandung. **Bertram Giebeler**

## Wissen auf Rädern

### Die erste ADFC-Kultur-Tour fand unter Corona-Bedingungen statt.

Es war am 6. Juni die erste Samstagstour unter besonderen Verhältnissen: zwei Tourenleiterinnen – Iris Nattermann und Anne Wehr – und zehn Teilnehmer\*innen, die sich vorher über die neu installierte Anmeldeplattform auf der Homepage des ADFC Frankfurt angemeldet hatten. Eine größere Teilnehmendenzahl ist derzeit pro Gruppe nicht möglich. Bei Pausen wurde Abstand gehalten und die meisten trugen einen Mund-Nasen-Schutz. Eine Einkehr während oder nach der Tour fand nicht statt.

Natürlich macht es mehr Spaß ohne die ganzen Abstands- und Hygieneregeln, mit beliebig vielen Mitradler\*innen, mit einem Schoppen zwischendurch oder danach in geselliger Runde. Aber wenn so ein interessantes thematisches Besichtigungsprogramm dabei geboten wird wie die Graffiti-Kunst an Frankfurts Häuserwänden, dann ist auch unter Corona-Bedingungen eine Tour mit dem ADFC Frankfurt ein Erlebnis, oder wie in diesem Fall sogar ein Aha-Erlebnis! Es wurden 13 Plätze mit Kunstwerken angefahren und erläutert, für die Teilnehmer gab es zusätzlich einen Handzettel mit dem Titel der Graffiti und den Namen der Künstler. **Bertram Giebeler**



Wer kennt sie noch alle – die Helden aus den Kinderbüchern? Ein passendes Graffiti für die Astrid-Lindgren-Schule von Bomber und CanTwo.



Clever und Smart – leider etwas übersprüht aber noch gut zu erkennen, die Vielfalt der Comicwelt. Wer, wie hier Tourenleiterin Anne Wehr, sucht, findet die Namen der Künstler. **Anke Bruß (3)**



Diese Fassade der Sophienschule gilt für Graffiti-Verhältnisse schon als antik. Ein Gemeinschaftswerk der heute sehr bekannten Künstler Bomber, Codeak, Daim, Kent, Loomit aus dem Jahr 1997.

## Impressum

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

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

**Redaktionsteam:** Dagmar Berges, Ingolf Biehusen, Sigrid Hubert, Peter Sauer (ps), Birte Schuch, Torsten Willner; ADFC Main-Taunus: Gabriele Wittendorfer; ADFC 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](mailto:werbung@adfc-frankfurt.de)  
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

**Vertrieb:** Elke Bauer [e.bauer@web.de](mailto:e.bauer@web.de),  
Sabine Schewitz [sabine.schewitz@t-online.de](mailto:sabine.schewitz@t-online.de), Wolfgang Pischel

**Druck:** Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG,  
Frankfurt am Main, **Auflage:** 4.200

**Redaktionsschluss** für die Sept./Okt.-Ausgabe: 25. August 2020

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

**Fahrrad Böttgen GmbH**  
Große Spillingsgasse 8–14  
(Anzeige Seite 17)  
[www.fahrrad-boettgen.de](http://www.fahrrad-boettgen.de)

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

**Zweirad Ganzert GmbH**  
Mainzer Landstraße 234,  
Galluswarte (Anzeige Seite 21)  
[www.zweirad-ganzert.de](http://www.zweirad-ganzert.de)

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

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

**Radsporthaus Kriegelstein**  
Leverkuser Straße 31  
(Am Bahnhof FFM-Höchst)  
(Anzeige Seite 28)  
[www.radsporthaus-kriegelstein.de](http://www.radsporthaus-kriegelstein.de)

**Main Velo**  
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 10)  
[www.mainvelo.de](http://www.mainvelo.de)

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

**Per Pedale**  
Adalbertstraße 5  
(Anzeige Seite 7)  
[www.perpedale.de](http://www.perpedale.de)

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

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

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

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

['kvirder]<sup>®</sup>

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



Dein Rad,  
deine Story,  
dein Leben.

#kvirder

Dein Lastenrad-Shop  
in Frankfurt

Meisterwerkstatt & Verkauf  
Linnéstraße 27 | 60385 Frankfurt  
Sonia Quirder | +49 69 94943409  
[werkstatt@kvirder.de](mailto:werkstatt@kvirder.de)  
[www.kvirder.de](http://www.kvirder.de)



RADSPORTHAUS

**KRIEGELSTEIN**

GmbH



**Z E G**



ELEKTRO - & FAHRRÄDER  
MEISTERBETRIEB SEIT 1925  
REPARATUREN & ERSATZTEILE

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

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



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

  
**200€**  
**geschenkt\***

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

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

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