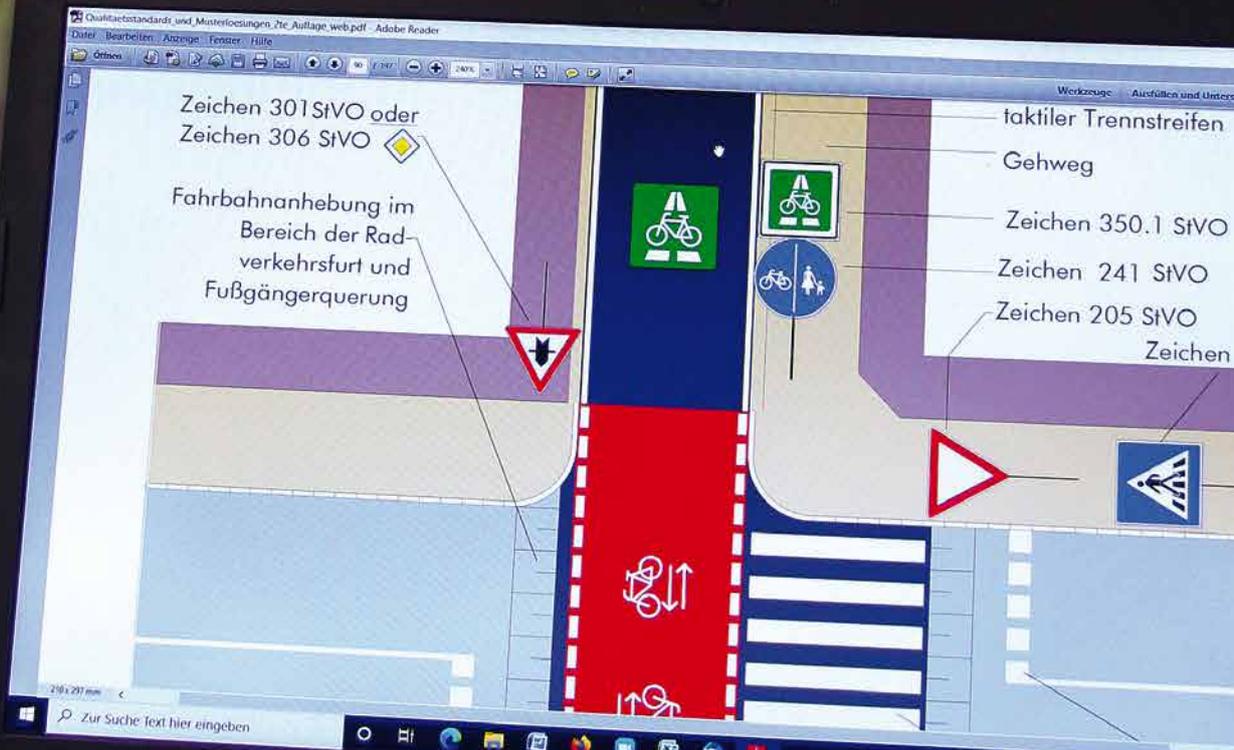


FRANKFURT *aktuell*

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



Radverkehr studieren

Interview mit **Professor Dennis Knese** von der **FRA-UAS** (Seite 5)

11. ADFC bike-night
4. September 2021
20.00 Uhr
Mainkai

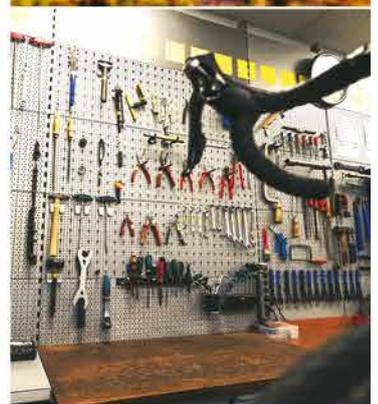
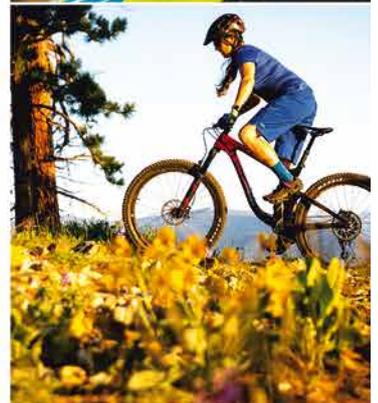


Bike-Team
Raunheim

 **Olek's**
RadSport

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

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



Editorial

Es ist ein Tausch, wie wir ihn kaum besser hätten erträumen können. Nach dem Abgang der antizipierten PS- und Blech-Verherrlichungsshow IAA wird die Frankfurter Messe im kommenden Jahr Schauplatz der EUROBIKE, Weltleitmesse fürs Radfahren, sein. Auch wenn EUROBIKE und IAA (noch) nicht dieselbe Größe aufweisen, ist die Tendenz klar: Fahrradmesse wachsen, Automessen schrumpfen. Nicht nur wegen des Imagegewinns also eine Verbesserung für die als fahrradfreundlicher Arbeitgeber (FFA 2017/6) zertifizierte Frankfurter Messe. Zu Recht bezeichnet Oberbürgermeister Peter Feldmann den Radverkehr als Zukunftsthema, und es ist gut, dass er Frankfurts Anspruch, Deutschlands fahrradfreundlichste Großstadt zu werden, anlässlich der EUROBIKE-Neuigkeit, bekräftigt.

Schön, wenn der „Coup“ (O-Ton Stadt Frankfurt) Ergebnis eines strategisch verfolgten Plans gewesen ist. Vielleicht hatte aber auch einfach der energische Versuch Erfolg, etwas für die Stadt an Land zu ziehen – nach dem Motto: „Probieren geht über Studieren“. Das soll nicht die Wertschätzung des Studierens mindern, sondern bloß zu unserem Titelthema überleiten: Wie sehr „Radverkehr studieren“ in unsere Zeit passt, ist allen klar, die eine Verwaltung erleben, die mit dem Aufbau einer guten Rad-Infrastruktur oft überfordert ist. Entweder fehlen Planer:innen oder dem vorhandenen Personal fehlt das Know-how, wie fahrradfreundlicher Verkehr geht. Somit ist die Verkehrswende auch eine Herausforderung für die akademische Ausbildung, erklärt Professor Dennis Knese von der Frankfurt UAS ab Seite 5 in diesem Heft.

Frankfurt hat mehr Stellen für den Radverkehr geschaffen, und auch bei Hessen Mobil tut sich etwas. Schneller geht der Radwegbau trotzdem kaum, bremste Minister Al-Wazir bei einer Pressekonferenz Ende Juni die Euphorie. Die 18 neuen Mitarbeitenden stellten nur sicher, dass vom Land bereitgestelltes Geld überhaupt verbaut wird.

Es müssen also noch mehr Fachleute her. Gut, dass Hochschulen und Unis sich dazu transformieren. Doch einmal ausgebildet müssen die künftigen Radverkehrs-Absolvent:innen auch damit rechnen dürfen, dass es noch in 20 Jahren solche Stellen gibt. Entwicklungen wie die der EUROBIKE stimmen optimistisch: Die gewachsene ökonomische, politische und akademische Relevanz des Radverkehrs lässt sich nicht mehr zurückdrehen, meint

Torsten für das Redaktionsteam



The Next Level

EUROBIKE 2022

13. – 17. Juli

Frankfurt

MEHR DAZU



ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fichardstraße 46
60322 Frankfurt am Main
© 069/94 41 01 96
Fax: 03222/68 493 20
kontakt@adfc-frankfurt.de
www.adfc-frankfurt.de
twitter.com/adfc_ffm
facebook.com/adfc.ffm
instagram.com/adfc.ffm

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

Vorstand

Anke Bruß
Ansgar Hegerfeld
Sigrid Hubert
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): FVBDFE33

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 Giebeler
verkehr@adfc-frankfurt.de

bike-night: Denis Reith
bike-night@adfc-frankfurt.de

Team Touren: Thomas Koch
touren@adfc-frankfurt.de

Radreisen: Elke Bauer
radreisen@adfc-frankfurt.de

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

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

Stadtteilgruppen

Nord: Sigrid Hubert

Nordwest: Stephan Nickel

West: Klaus Konrad

Süd: Erich Lücker

Beauftragte

Fahrgastbeirat: Jürgen Johann

Firmen-Events: Wehrhart Otto

GrünGürtel: Ernesto Fromme

Goethe-Uni: Lars Nattermann

Kontakte

Elke Bauer e.bauer@web.de

Anke Bruß
anke.bruss@adfc-frankfurt.de

Claudia Nora Fischer
claudia.fischer@adfc-frankfurt.de

Ernesto Fromme
ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

Jörg Hofmann © 069/53 12 79
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de

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

Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de

Thomas Koch © 069/9054 7990
thomas.koch@adfc-frankfurt.de

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

Helmut Lingat © 069/37 00 23 02
helmut.lingat@adfc-frankfurt.de

Erich Lücker © 069/21 00 65 24
erich.luecker@adfc-frankfurt.de

Simone Markl
simone.markl@adfc-frankfurt.de

Lars Nattermann
lars.nattermann@adfc-frankfurt.de

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

Stephan Nickel
© 0151/46 72 19 36
stephan.nickel@adfc-frankfurt.de

Wehrhart Otto © 069/95 05 61 29
wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de

Ralf Paul © 069/49 40 928

Wolfgang Preisung
© 0176/9 517 617
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de

Denis Reith
denis.reith@adfc-frankfurt.de

Peter Sauer © 069/46 59 06
peter.sauer@adfc-frankfurt.de

Klaus Schmidt-Montfort
© 069/51 30 52
klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de

Svea Birte Schuch © 069/58 90 190
birte.schuch@adfc-frankfurt.de

Alexander Schulz
© 0176 496 85 859
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de

Karin Soldan ksoldan@gmx.de

Anne Wehr © 069/59 11 97
anne.wehr@adfc-frankfurt.de

Dieter Werner © 069/95 90 88 98
dieter.werner@adfc-frankfurt.de

Eckehard Wolf © 069/95 78 00 92
eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de

Die allerletzte Chance

Schloßstraße: Deutliches Überholverbot, X-Markierungen in der Dooring-Zone – wenn das nicht hilft, müssen die Parkplätze weg!

Es ist empörend, wie krass neue Regelungen der StVO von leider zu vielen Autofahrer:innen einfach nicht respektiert werden, nur weil sie mal ein paar hundert Meter langsamer fahren müssen. Wegen der Drängelei, Huperei und Pöbelelei in der Bockenheimer Schloßstraße gab es nicht nur Stress ohne Ende, sondern schon mindestens einen Türöffnungs-Unfall einer Radfahrerin und erst kürzlich einen Unfall mit einem Radfahrer wegen engen Überholens und Touchierens mit dem Außenspiegel. In beiden Fällen waren Knochenbruch und Krankenhausaufenthalt die Folge. Über den Verbleib der Führerscheine der Täter:innen ist uns nichts bekannt.

Jetzt hat die Stadt noch einmal nachgerüstet und hat Türöffnungszone mit weißen X-en markiert, damit die Radfahrer:innen wissen, dass sie dort gerade nicht fahren sollen. Auch wurden die Schilder mit Tempo 30 und dem Überholverbot für Autos gegen Radfahrer:innen unmittelbar an den Fahrbahnrand versetzt, so dass sie nun wirklich

nicht mehr zu übersehen sind. Wer das jetzt nicht begreift und immer noch hupt und pöbelt, dem fehlt ganz offensichtlich die geistige und charakterliche Eignung, ein Kraftfahrzeug zu führen!

Man darf gespannt sein, ob die neuen X-Markierungen, die Versetzung der Verkehrsschilder ins unmittelbare Blickfeld und die demnächst noch folgenden Ermahnungen auf Plakaten dazu führen, dass der Stress dort ein Ende findet. Wenn das nicht der Fall ist, kann man nur schlussfolgern: Liebe Autofahrer:innen, ihr hattet die Chance, euch zivilisiert zu benehmen, ihr habt sie nicht genutzt! Jetzt gibt es nur eine konsequente Lösung: Abschaffung der Parkplätze zugunsten eines geschützten Radstreifens!

Einen entsprechenden Antrag im OBR 2 (Bockenheim/Westend) haben Grüne und Linke schon gestellt, zu Redaktionsschluss war aber noch nicht klar, ob er eine Mehrheit findet. Breitere Zustim-



Das müsste doch jetzt jeder, auch bei tiefgelegtem Intelligenzquotienten, hinterm Lenkrad kapiieren: hier dürfen Radfahrer:innen nicht überholt werden, denn sie fahren zu Recht mitten auf der Fahrbahn – siehe Piktogramm, und die Zone direkt neben den parkenden Autos ist nicht der Schutzstreifen, sondern die Türöffnungszone, den die Radfahrer:innen meiden müssen.

Bertram Giebeler

mung findet der Vorschlag, auf der überdimensionierten Breitenbachbrücke einen der zwei Auto-Fahrbahnen pro Richtung zu Parkplätzen umzuwandeln, um deren Abschaffung auf der Schloßstraße wenigstens ein wenig zu kompensieren. Konsens ist das mittelfristige Ziel, dass die Straßenbahnschienen überfahrbar gemacht

werden und dadurch der nötige Platz entsteht, um Auto- und Radverkehr nebeneinander und in angemessenem Abstand zu führen. Dann könnten punktuell auch wieder einige Parkplätze eingerichtet werden! Die Stadt sollte dieses Projekt mit hoher Priorität vorantreiben.

Bertram Giebeler

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

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

W | S | H | P Rechtsanwälte und Notare

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

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

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


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



Friederike Mannig | Frankfurt UAS

Professor Dr. Dennis Knese (36) ist seit Anfang des Jahres Inhaber der Stiftungsprofessur für Radverkehr an der Frankfurt University of Applied Sciences (frühere Fachhochschule). Dennis Knese ist Experte im Bereich nachhaltige Mobilität und war vor seiner Tätigkeit an der Frankfurt UAS bei der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) tätig. Dennis Knese wohnt in Frankfurt-Rödelheim und ist in der Regel mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV mobil.

Ab sofort: Radverkehr studieren

An der Frankfurt University of Applied Sciences nahm die Stiftungsprofessur Radverkehr die Arbeit auf

„Ab sofort: Radverkehr studieren an der Frankfurt UAS“ heißt es gleich auf der Startseite des „Research Lab for Urban Transport (ReLUT)“ an der „Frankfurt University of Applied Sciences“, wie die ehemalige Fachhochschule am Nibelungenplatz mit vollem Namen heißt. Wer hier studieren will, lernt Professor Dr. Dennis Knese kennen, der die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderte Stiftungsprofessur Radverkehr innehat. Wir haben Dennis Knese zu einem (Video-) Gespräch gebeten, um zu erfahren: Was macht eigentlich ein Radprofessor?

Dennis Knese: Die erste Priorität für mich hat natürlich der Aufbau der Lehre – wir versuchen, das Thema Radverkehr stärker in der Lehre zu platzieren. Es gibt bereits ein Forschungsteam „Research Lab for Urban Transport (ReLUT)“, das sich mit verschiedenen Mobilitätsaspekten beschäftigt. Jetzt wollen wir mit der Stiftungsprofessur noch stärker auf das Thema Radverkehr setzen.

Die Professur zeigt eine Besonderheit – sie ist in zwei Fachbereiche aufgeteilt. Im Fachbereich 1 (Architektur, Bauingenieurwesen, Geomatik) werden wir das Thema Radverkehr in ingenieurwissenschaftliche, planerische Studiengänge integrieren. Zum einen in das klassische Bauingenieurwesen, dann auch in den Studiengang Geodatenmanagement. In Masterstudiengängen wie dem Studiengang „Infrastruktur – Wasser und Verkehr“ spezialisieren sich die Studierenden, hier wollen wir Angebote zum Radverkehr machen. Im englischsprachigen Masterstudiengang „Urban Agglomerations“, einer internationalen und interdisziplinären Ausbildung in nachhalti-

ger Planung, Entwicklung, Management und der Verwaltung von Stadtregionen, ist Mobilität eine Sparte, in der wir den Radverkehr stärker unterbringen werden.

Im Fachbereich 3 (Wirtschaft und Recht) geht es mehr um ökonomische und logistische Themen, hier wollen wir die Potenziale des Radverkehrs ausloten. Gerade die modernen Lastenräder spielen dabei eine wichtige Rolle.

Zudem wollen wir gemeinsam mit der Hochschule Rhein-Main in Wiesbaden, der Hochschule Darmstadt und der Technischen Hochschule Mittelhessen in Gießen einen eigenen Masterstudiengang „Nachhaltige Mobilität“ entwickeln, mit einem Radverkehrsschwerpunkt. Wir hoffen, damit im Wintersemester 2022 starten zu können. Dann können wir einen Abschluss *Radverkehrsplanung* anbieten, wir hätten damit ein Alleinstellungsmerkmal im Hochschulbereich.

Frankfurt aktuell: Haben Sie schon Studierende gesehen, seitdem Sie Ihre Arbeit aufgenommen haben?

Die Lehre läuft bei uns aktuell – aufgrund von Corona – digital. Da ich schon vor Einrichtung der Professur neben meiner Tätigkeit bei der GIZ an der Hochschule ein Modul „Intermodale Verknüpfung des Radverkehrs“ übernommen hatte, war ich da bereits mit Studierenden (über Videokonferenzen



» Die Nachfrage nach unserem Studienschwerpunkt ist groß «

und digitale Sprechstunden) in Kontakt. In dem Projekt haben sich Studierende verschiedene Verknüpfungspunkte in Frankfurt und Umgebung angeschaut und Vorschläge für eine Verbesserung der

Intermodalität erarbeitet (Fahrradmitnahme im ÖPNV, Bike & Ride, etc.). Das Projekt war ein Wahlmodul, also nicht verpflichtend für den Abschluss, wurde aber trotzdem sehr gut angenommen. Immerhin fast 30 Studierende waren beteiligt – für einen Masterstudiengang ist das viel. Auch in diesem Semester nahmen 25 Studierende an einem Projekt „Radlogistik“ teil.

Ich will das Thema zukünftig auch im grundständigen Studium stärker verankern. Was bedeutet Radverkehrsplanung allgemein, gerade auch vor dem Hintergrund integrierter Verkehrsangebote, Flächennutzungen in der Stadt, Entwicklung des Verkehrs in den letzten Jahrzehnten? Was muss passieren, um eine Verkehrswende umsetzen zu können und die Klimaziele zu erreichen? Wie können wir den Radverkehr, sowohl in der Stadt als auch auf dem Land, besser aufstellen?

Gibt es genug junge Leute, die sich im Rahmen der Ausbildung für diese Themen interessieren?

Ja, die gibt es. Wir haben bereits bei unserem Wahlmodul gemerkt, wie hoch die Nachfrage ist. Unsere Module sind jetzt auch für die Hochschulen in Wiesbaden und Gießen freigegeben und sind auch bei den dort Studierenden auf Interesse gestoßen. Da die Kapazitäten zum Thema Radverkehr an den anderen Hochschulen erst im Aufbau sind, können wir so jetzt schon Studierende ausbilden. Uns ist wichtig, möglichst schnell Kompetenzen aufzubauen, um dem Fachkräftemangel in dieser Hinsicht begegnen zu können. >>

» Gleichzeitig ist da die Nachfrage von Kooperationspartnern aus Wirtschaft, Forschung oder Politik, Forschungsprojekte zu initiieren. Das ist der zweite Arm neben der Lehre – die Forschung aufzubauen, die FRA UAS zu platzieren (wie wir es bereits mit dem ReLUT tun), um die Bereiche Verkehrsplanung und Logistik abzudecken. Wir sind nur eine von sieben Stiftungsprofessuren und jede versucht, Schwerpunkte zu setzen. Für uns ist ein Bereich die Radlogistik. Bei uns gibt es das Projekt LastMileTram, bei dem die Paketverteilung per Straßenbahn zu Depots erfolgen soll und die Feinverteilung von dort per Lastenrad. Das Projekt hat es jetzt sogar in den Koalitionsvertrag der neuen Stadtregierung geschafft. Aber wie und wann eine Umsetzung erfolgt, können wir noch nicht absehen.



» Wir wollen schnell Kompetenzen aufbauen, um dem Fachkräftemangel zu begegnen «

Mein Interesse gilt auch der Diversifizierung der Fahrradarten. Konventionelle Fahrräder (hier gibt es schon riesige Unterschiede), E-Bikes, Lastenräder, aber auch das Thema Mikromobilität wie E-Roller, die auch die Rad-Infrastruktur nutzen. Wie wollen wir damit umgehen, wie müssen wir in der Planung darauf reagieren?

Ein Forschungsantrag befasst sich mit Radverkehrsmodellen. Die Verkehrsmodelle, mit denen zukünftige Infrastrukturbedarfe dargestellt werden, sind bisher sehr MIV-lastig, auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Nun wollen wir die Einflussgrößen, die für den Radverkehr eine Rolle spielen, untersuchen und integrieren. Hier möchten wir mit der Stadt Frankfurt, Hessen Mobil und dem Regionalverband FrankfurtRheinMain zusammen arbeiten. Das könnte ein spannendes Projekt werden.



**Radverkehr
studieren
an der
Frankfurt
UAS**

**AB SOFORT: Radverkehr
studieren - jetzt bewerben!**

Neue Module ab WS 2020/2021

Wichtig erscheint mir auch, das Thema Radverkehr im ländlichen Raum stärker zu verankern. Hier wird noch zu wenig Forschung betrieben, auch Förderprogramme beschäftigen sich kaum mit dem Land. Dabei hätte es der ländliche Raum nötig, aber dort stockt es. Radverkehr findet fast nur als Freizeitverkehr statt. Da besteht noch Aufholbedarf, und dank Pedelecs sehe ich hier noch erhebliche Potenziale.

Klingt nach einem enormen Arbeitsvolumen. Ist das alles zu bewältigen?

Die Sichtbarkeit für diese Stiftungsprofessur war hoch, entsprechend ist es auch die Nachfrage. Gleich zu Anfang kamen viele Anfragen von Akteuren aus der Region, die Interesse daran haben, gemeinsam etwas auf die Beine zu stellen. Das kann ich alles gar nicht sofort bedienen.

Woher kommen die Akteure?

Das sind Kommunen und Landkreise, aber auch aus der Privatwirtschaft. Durch unseren Logistik-Schwerpunkt kommen Start-ups mit dem Wunsch nach Zusammenarbeit auf uns zu. Aber auch aus der Politik kommen Anfragen nach einem Austausch, Landtag oder Kommunen zeigen sich offen und wünschen Beratung in Sachen Radverkehr. All das zeigt uns, dass das Thema hoch im Kurs steht.

In einem Workshop mit Vertretern aus Wirtschaft, Kommunen, Forschung und Verbänden wurde deutlich: Es fehlen Daten zum Radverkehr. Wie bewegen sich Radfahrende im Raum? Während der MIV und der ÖPNV relativ gut erforscht sind, Daten durch regelmäßige Befragungen vorliegen, fehlen diese

Daten zum Radverkehr. Hier sehen wir einen erheblichen Nachholbedarf. Da ist der ADFC-Fahrradklima-Test ein willkommener Datenpool, wengleich der natürlich nicht repräsentativ ist, da das Befragungsergebnis nur die Gruppe der aktiv Radfahrenden abbildet. Wir wollen aber auch die aufs Rad bekommen, die aktuell noch nicht dort sind. Diese Verlagerung ist natürlich das wesentliche Ziel.

Ist die Professur gut ausgestattet, verfügt sie über genug Stellen?

Wir können uns nicht beklagen. Die Stiftungsprofessur ist mit drei wissenschaftlichen Mitarbeiterstellen ausgestattet. Die Förderung der Professur ist zwar auf fünf Jahre begrenzt, doch die Hochschule hat bereits garantiert, dass es danach weitergehen wird. Zusätzlich finanziert uns der Darmstädter Fahrradhersteller Riese und Müller eine halbe Stelle. Es freut uns, dass wir hier Support aus der Privatwirtschaft erhalten, ohne dass dies mit konkreten Erwartungen oder Ansprüchen an uns verbunden ist.

In wie weit greifen Sie in das „Mind set“ der Studierenden ein, um in deren späteren Berufsleben in Planung und Verwaltung das Thema Fahrrad real auf die Straße zu bringen? Das scheint bei vielen der jungen Leute noch gar nicht so recht angekommen zu sein.

Richtig, wir verbinden die Jugend gerne mit *Fridays for future* und ähnlichen Initiativen. Aber es gibt natürlich weiterhin auch die anderen. Ich komme selbst aus dem ländlichen Raum, und dort ist kaum jemand davon überzeugt, dass wir weniger motorisierten Verkehr brauchen, dass der Verkehr nachhaltiger werden muss. Da hilft nur geduldiges Argumentieren, klar machen, dass wir unsere Klimaziele nur erreichen, wenn wir das Verkehrssystem wirklich transformieren. Und die Vorteile von „weniger Verkehr“ zeigen. Dazu brauchen wir einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik und in der Verkehrsplanung. Das muss ich den Studierenden mitgeben.

Und die sozialen Folgen? In dicht bebauten Stadtteilen ist selten

Platz, um als Fußgänger nebeneinander gehen zu können. Begegnungen im Straßenraum sind kaum möglich. Wo nicht mit Pollern Widerstand geleistet wird, werden Autos geparkt, wird der Raum für Fuß- und Radverkehr beschnitten.

Das muss auch für uns zum Thema werden. Gerade die Parkraumbewirtschaftung ist ein sensibles Thema. Sobald irgendwo ein Stellplatz entfernt werden soll, ist das Geschrei groß. Damit haben Politiker und Planer zu kämpfen. Hier ist mehr Mut erforderlich. Oft zeigt sich ja nach der Umsetzung, dass eine Maßnahme auf Akzeptanz stößt, da sich die Verkehrssituation gar nicht verschlechtert hat, nur weil ein paar Parkflächen entfernt wurden. Hier müssen wir priorisieren, Lieferverkehre und Anwohner berücksichtigen und die Überwachung des ruhenden Verkehrs verstärken. Die Parkgebühren sind in Deutschland immer noch sehr gering, im Vergleich zu anderen europäischen Ländern zahlt man bei uns fast nichts.

... für das Falschparken zahlt man ebenfalls im Vergleich zu den europäischen Nachbarn fast nichts ...



» Bei der Umsetzung von Planung ist oftmals mehr Mut erforderlich «

Stimmt. Ich wohne in Rödelheim und sehe es selbst vor der Haustüre: Falschparken wird einfach toleriert, der Gehweg ist tagtäglich versperrt, mit Rollstuhl oder Kinderwagen ist ein Durchkommen häufig nicht möglich.

Wie gehen wir um mit gängigen Denkschemata bei IHK oder Einzelhandelsverband, dass das Auto unverzichtbar sei für die Kunden des Einzelhandels, dass Umsatzrückgänge drohen. Ist das wirklich empirisch valide?

Kann die Hochschule hier Einfluss nehmen, vielleicht in einer Art „Runder Tisch Verkehr“ Lobbyarbeit leisten, beratend tätig werden?

Lobbyarbeit ist für einen Professor schwierig, wir machen ja objektive wissenschaftliche Arbeit. Aber es gibt weltweit Beispiele dafür, dass sich weniger Autoverkehr nicht negativ auf den Umsatz des Einzelhandels auswirkt. Und wenn bestimmte Gruppen anders argumentieren, müssen wir immer wieder die positiven Beispiele zeigen – aber vor allem Projekte angehen, mit einer Stadt zusammenarbeiten, an einer Stelle mutig sein, um zu zeigen, dass es funktioniert.

Apropos Runder Tisch: Gerade hat sich ein Arbeitskreis „New Mobility Frankfurt 2.0“ gegründet, vom HOLM initiiert, in dem solche Themen angegangen werden sollen. Dabei sind verschiedene Städte, Akteure aus der Wissenschaft, aus der Wirtschaft – die IHK ist dabei –, die aus verschiedenen Blickwinkeln den Bereich Mobilität betrachten und miteinander sprechen wollen. Hier können Projekte angestoßen werden, die ich mit unserer wissenschaftlichen Expertise begleiten und auswerten kann.

Die Hochschule ist ja einerseits sehr technikorientiert, bietet technische Lösungen für Probleme an, bewegt sich andererseits aber in einem sozialen, politischen Umfeld. Wie bringen Sie die beiden Felder zusammen?

Stadtplanung muss natürlich interdisziplinär aufgestellt sein, um die komplexen Themen anzugehen. Allein schon um zu verstehen, wie und warum sich Leute im Verkehr bewegen, arbeiten wir eng mit den Sozialwissenschaften zusammen. Dazu kommt die Wirtschaftswissenschaft, wenn wir über Kosten sprechen, über ökonomische Nachhaltigkeit. Eine Verknüpfung der verschiedenen Bereiche ist hier absolut notwendig, um erfolgversprechende Lösungen anbieten zu können. Das versuchen wir schon im Studium durch fachübergreifende Angebote umzusetzen, in kleinen Projektgruppen, in denen Studierende aus verschiedenen Fachbereichen ihre jeweilige Denkweise einbringen. Daraus ergibt sich eine ganz andere Herangehensweise.

Es entstehen spannende Prozesse, wenn man sich aus der eigenen Denkblase löst und andere Ansichten zulässt.

Wo würden Sie mit Ihrer Arbeit in fünf oder in zehn Jahren gerne stehen?



» Stadtplanung muss natürlich interdisziplinär aufgestellt sein «

Toll wäre es, wenn wir bis dahin die ersten Radverkehrsplaner ausgebildet haben und damit auch Kommunen Angebote machen können. Viele Fördergelder für Radverkehrsmaßnahmen werden nicht abgerufen, da die personellen Ressourcen fehlen, um diese Mittel umzusetzen. Das können wir mit unserer Ausbildung ändern.

Dazu müssen wir für Studierende ein qualitativ hochwertiges Angebot entwickeln. Und wir sollten uns einen Namen machen als Beratungs- und Anlaufstelle für Akteure aus der Politik, aus den Gemeinden, vielleicht auch aus der Wirtschaft. Die müssen wissen, dass sich die Frankfurt UAS intensiv mit dem Thema Nahmobilität/Radverkehr beschäftigt und kompetent informieren und beraten kann. Hier ist natürlich auch der Kontakt zum ADFC ganz wichtig, mit dem ich im Gespräch bin. Aber selbst der ADAC zeigt Interesse an einer Zusammenarbeit – ein gutes Zeichen, wie ich finde, denn auch dort öffnet man sich inzwischen alternativen Mobilitätsformen.

Wir versuchen, in alle Richtungen aktiv zu werden, doch läuft das alles erst langsam an. Aber ich bin optimistisch, dass wir in absehbarer Zeit Erfolge unserer Arbeit sehen werden.

Vielen Dank für das Gespräch.

Mit Professor Dennis Knese sprachen Hanns-Christoph Koch und Peter Sauer

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

Pedelecs von Riese & Müller, Simplon und I:SY
Stadt, Trekking- und Tourenräder

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

Kindertransporträder von Babboe, Bakfiets, Urban Arrow, Riese & Müller, Carqon, Nihola und Yuba

Kinder- und Jugendräder

von Woom, Puky und Stevens

Falträder von Brompton und Riese & Müller

Qualifizierte Beratung und Service

aus einer Hand seit 35 Jahren

www.perpedale.de



VERKAUF: ADALBERTSTRASSE 5 • 60486 FRANKFURT

WERKSTATT: ROBERT-MAYER-STR. 54 • 60486 FRANKFURT



Fahrrad Böttgen GmbH

www.fahrrad-boettgen.de

Große Spillingsgasse 8 - 14

60385 Frankfurt am Main

☎ 069 - 945108 - 0

☎ 069 - 945108 - 88

✉ info@fahrrad-boettgen.de



Meisterwerkstatt

Terminvereinbarung unter ☎ 069 - 945108 - 30

Beratungstermin für Fahrradkauf vereinbaren unter

☎ 069 - 945108 - 70 oder ☎ 069 - 945108 - 90

exklusiv bei uns
MainRad

Neue Öffnungszeiten:
Montag - Freitag 9.00 - 18.00 h
Samstag 9.00 - 15.00 h

Finanzierung - Leasing - Wertgarantie



Das Verkehrsdezernat wird wieder grün

Stefan Majer und Wolfgang Siefert sollen Klaus Oesterling nachfolgen

Die für viele überraschende neue Magistratskoalition „Grüne Ampel plus V“ bringt so einige Wechsel an der Spitze der Dezernate mit sich. Nicht ganz überraschend ist dabei, dass sich die Grünen als Wahlsieger „ihr“ Verkehrsdezernat von der SPD zurückholen. Das ist auch inhaltlich konsequent, denn die Verkehrswende war eine der wichtigsten Themen der Kommunalwahl, auch und gerade für die Grünen.

Das Verkehrsdezernat ist in den Nuller-Jahren erst entstanden, als Auskopplung aus Stadtplanungs- und Ordnungsdezernat. Erster Verkehrsdezernent war ab 2006 der Grüne Lutz Sikorski. Ihm verdanken wir unter anderem die weitgehende Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, was damals viel Mut und Durchsetzungskraft erforderte – Frankfurt war bundesweit ein Vorreiter in dieser Sache. Nach dem plötzlichen und unerwarteten Tod Sikorskis

2011 leitete der Grüne Stefan Majer bis 2016 das Verkehrsdezernat. Stefan Majer ging den Radverkehr strategisch als die ganze Stadt erfassende Netzstruktur an. Unter seiner Regie wurden mit Unterstützung des ADFC viele gute Konzepte entwickelt, an deren Realisierung noch heute fleißig gearbeitet wird, unter anderem die wegweisende Beschilderung und das Lückenschlusskonzept.

Die Dezernentenschaft des Sozialdemokraten Klaus Oesterling seit 2016 ist eine Art Interregnum. Warum wir als ADFC mit Klaus Oesterling nicht schlecht gefahren sind, dazu mehr in der nächsten oder übernächsten Ausgabe. Das muss warten, denn im Amt bleibt Klaus Oesterling mindestens bis September. Dann würde auch der neue grüne Dezernent gewählt. Die Formalien der hessischen Gemeindeordnung bringen diese Verzögerung so mit sich, letztlich ausgelöst durch die Turbulenzen beim



Stefan Majer



Wolfgang Siefert



Klaus Oesterling

Jetzt-doch-Koalitionspartner FDP. Wer schon länger in Frankfurt lebt, weiß, warum wir alles zur Dezernentenwahl hier im Konjunktiv formulieren – es hat dabei auch schon böse Überraschungen mit weitreichenden Konsequenzen gegeben.

Die Besonderheiten des Frauenproporzstatuts bei den Grünen bringen es mit sich, dass die Besetzung des Verkehrsdezernats in zwei Phasen gegliedert werden soll. Zunächst soll Stefan Majer wieder das ihm bestens bekannte Amt übernehmen, zusätzlich zum jetzt schon von ihm geleiteten Gesundheitsdezernat. Nach zwei Jahren geht er in den Ruhestand, ihm soll dann Wolfgang Siefert folgen, ein gerade in diesem Gebiet langjährig erfahrener Kommunalpolitiker. Er war in der letzten Legislatur Vorsitzender des Verkehrsausschusses und vorher schon verkehrspolitischer Sprecher seiner Fraktion.

Wir als ADFC gehen davon aus, mit beiden, Majer und Siefert, in Sachen Radverkehrsförderung nahtlos an die gute Kooperation mit dem Verkehrsdezernat anknüpfen zu können.

Bis zur Dezernentenwahl sind gut zwei Monate Zeit. Es sind noch so einige Maßnahmen in der Pipeline, politisch beschlossen, geplant und finanziert. Diese sollten auch mit Nachdruck vorangetrieben werden, der verkehrsarme und warme Sommer ist eine gute Zeit dafür:

Umgestaltung Oeder Weg, Radstreifen Mainkai, Radweg Walter-Kolb-Straße, Bauvorbereitung Bockenheimer Landstraße – auch den zwei Lückenschlüssen an der Friedberger Landstraße stadtauswärts dürfte jetzt eigentlich nichts mehr im Wege stehen. Damit würde der scheidende Dezernent Klaus Oesterling sein Werk noch abrunden!

Bertram Giebeler

adfc
bike
night
2021

11. ADFC bike-night
4. September 2021
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



Foto AG ADFC Frankfurt

TERMINE

Di.	13.07.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	13.07.	W	Radlertreff im Westen
Do.	15.07.	N	Radlertreff im Norden, 19 Uhr
Mo.	19.07.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	21.07.	V	Verkehrs-AG
Fr.	30.07.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	02.08.	F	Foto-AG
Mi.	04.08.	G	AG Kartographie & GPS
Mo.	09.08.	VS	Vorstandssitzung
Di.	10.08.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	10.08.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	18.08.	V	Verkehrs-AG
Do.	19.08.	N	Radlertreff im Norden, 18 Uhr
Fr.	27.08.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	30.08.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	01.09.	G	AG Kartographie & GPS
Sa.	04.09.		11. ADFC bike-night, Mainkai 20 Uhr
Mo.	06.09.	F	Foto-AG
Di.	14.09.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	14.09.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	15.09.	V	Verkehrs-AG
Do.	16.09.	N	Radlertreff im Norden, 18 Uhr
Mo.	20.09.	VS	Vorstandssitzung

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE/KONTAKTE

G	19.00	Garten Infoladen, Fichardstraße 46
N	19.00/ 18.00	Alter Flugplatz an der Nidda Info unter gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00	Gaststätte Ginnheimer Höhe, Diebsgrundweg Info unter: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
S	18.00	Parkplatz S-Bahn-Station Louisa (vor der Gaststätte 'Zur Buchscheer, Schwarzsteinkautweg 17) Info unter: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V, F	19.30	Garten Infoladen, Fichardstraße 46
VS	19.00	Videokonferenz/Infoladen
W	19.00	Pizzeria Casa Italia, Grasmückenweg Info unter: klaus.konrad@adfc-frankfurt.de

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 5/2021: 24. August

Codierungen

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

Weitere **Codier-Termine** unter adfc-hessen.de/codierung

Öffnungszeiten Infoladen:

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

Selbsthilfe-Werkstatt Technik-AG

Die Selbsthilfe-Werkstatt der Technik-AG pausiert zurzeit.

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

ÖKOSYSTEM



Was man nicht alles für einen schönen alten Baumbestand erduldet. Sogar eine stellenweise Verengung dieses ohnehin nicht sehr breiten Radwegs auf weniger als 60 Zentimeter. Leider hat der Baum, der hier diesen Raum forderte, inzwischen das Zeitliche gesegnet, ein junger Nachfolger ist längst gepflanzt. Aber bis der wieder so viel Platz braucht, dürften einige Menschengenerationen vergehen. Zumindest für ein paar Jahrzehnte könnte der Radweg an der Hängelstraße also wieder eine vernünftige Breite bekommen.

Torsten Willner



Alles wissen

Wie viel Geld geben Städte für den Verkehr aus?

Warum ist Baunatal Spitzenreiter im ADFC-Fahrradklimatest, Bad Hersfeld aber weit abgeschlagen? Welche Konsequenzen hat eine Verkehrswende für die Anzahl der Arbeitsplätze in diesem Land? Und warum muss Susanne Neumann vom ADFC Frankfurt ausgerechnet einem Taxifahrer (Rad-) Verkehrsregeln erläutern? Antworten auf diese (und viele andere) Fragen gibt die Sendung „Mobilität“ aus der Reihe „Alles wissen“ des Hessischen Rundfunks, die noch einige Zeit in der Mediathek zur Verfügung steht. Sehenswert! (ps)

Kurzlink: adfc-ffm.de/=gv2G

Lasst den Radverkehr durch!

Mit Sperren und Blockaden wird Frankfurt nicht zur Fahrradstadt



Wiedereröffnung des Fuß- und Radstegs an der Niederräder Brücke mit Stadtrat Klaus Oesterling und ASE-Projektleiter Markus Wittmann. Das Oberflächenmaterial bietet gute Abrollqualität und ausreichend Grip bei Nässe.

Bertram Giebel (4)



Denkmalgeschützte Schwedlerbrücke über den Güterbahnhof zwischen Ostpark und Hanauer Landstraße. Seit gut 10 Jahren gesperrt, ambitionierte Pläne zum Wiederaufbau gibt es, es geschieht nichts.

Flüsse, Bahnlinien und Schnellstraßen sind im urbanen Raum die größten Barrieren für den nicht-motorisierten Verkehr. Es sollte daher so viele Durchlässe durch diese Barrieren wie möglich geben. Wenn es zu Fuß und per Rad direkt ohne Umweg durch die Stadt geht, bleibt das Auto öfter stehen – das sollte das verkehrspolitische Ziel sein. Der Erhalt aller bestehenden Brücken und Unterführungen ist damit Pflicht für eine Stadt, die Fuß- und Radverkehr fördern und sich sogar Fahrradstadt nennen will.

Leider sind wir in Frankfurt oft mit dem Gegenteil konfrontiert, wobei die Verantwortung nicht nur bei der Stadt, sondern auch bei anderen Beteiligten liegt, etwa Bahn oder Hessen Mobil. Man muss nüchtern sehen, dass Bahn und Fernstraßenbetreiber kein originäres Interesse an der Durchlässigkeit ihrer Trassen für Fuß- und Radverkehr haben. Unterhalt und Verkehrssicherung von Brücken und Unterführungen kosten Geld, bringen aber nicht Kundschaft auf die Trasse. Die Stadt muss schon selbst darauf achten, dass die Interessen von Fuß- und Radverkehr gewahrt bleiben. Durchlässigkeit gehört ins Pflichtenheft!

Es ist gut, dass das Straßenbauamt ASE eine eigene Abteilung für Brücken- und Ingenieurbau unterhält, aber was noch fehlt, ist die grundsätzliche politische Direktive, die das Abschaffen einer Brücke oder einer Unterführung für den Fuß- und Radverkehr grundsätzlich ausschließt. Sperrungen von bis zu sechs Monaten erfordern eine gut beschilderte Umleitung. Dauert es länger, bedarf es eines provisorischen Ersatzbauwerks.

Brücken und Unterführungen in Frankfurt: in letzter Zeit einiges Licht ...

Zugegeben, es tut sich in letzter Zeit einiges in diesem Bereich. Nach jahrzehntelanger Diskussion dürfte 2023 der Durchstich der Frankenallee unter der Bahnstrecke („Homburger Damm“) realisiert werden und damit die Radverbindung nach Höchst über den Denisweg Gestalt annehmen. Erst kürzlich wurde der Fuß- und Radsteg an der Niederräder Brücke nach langer sanierungsbedingter Sperrung wieder freigegeben.

An der Südseite der Main-Neckar-Brücke wird nahe der Uni-Klinik bereits eine Rampe gebaut, die den

Fuß- und Radsteg erschließt. Förderaufgabe ist, auch auf der Nordseite, im Bereich des Heizkraftwerks West, eine Rampe zur Gutleitstraße zu erstellen. Es besteht außerdem Grund zur Hoffnung, dass in unmittelbarer Nähe die Unterführung unter der Bahnbrücke am Druckwasserwerk in Richtung Sommerhoffpark freigegeben wird. Dadurch könnte die nordmainische Radroute erheblich an Qualität gewinnen.

Im letzten Jahr wurde die Lahmeyerbrücke zwischen Riederwald und Fechenheim neu gebaut (siehe auch FFA 2021_3). Leider ist der genauso wichtige ebenerdige Weg und Durchlass unter der Brücke zwischen dem Forst Riederwald und der Orber Straße, Teil eines möglichen Radschnellwegs Hanau-Frankfurt, wegen einer Leitungsbaumaßnahme schon seit langem und viel länger als angekündigt gesperrt.

Positiv fallen die Maßnahmen zur Umgestaltung der Treppen-Rampen an Fuß- und Radbrücken an der Friedberger Landstraße, etwa am BGU-Unfallkrankenhaus auf. Dort werden Treppenstufen abgefangen und durch rampenartige Schrägen ersetzt, so dass Rad-

fahrer:innen, aber auch Personen mit Kinderwagen oder Rollatoren die Steigung wenigstens schiebend bewältigen können. Dabei kommt ein Oberflächenmaterial aus Epoxidharz mit grobkörniger Besandung zum Einsatz, auf dem auch bei Nässe die Rutschgefahr weitgehend gebannt ist. Dieses Material sollte an allen Schiebrampen eingesetzt werden. Am „provisorischen“ Treppenturm vom Mainufer-Radweg zum Steg Main-Neckar-Brücke bewährt es sich.

Am Flughafen steht der Bau einer Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Kapitän-Lehmann-Straße vor dem Terminal 2 an. Sie erspart fünf Ampelphasen, die derzeit nötig sind, um auf den Fuß- und Radweg zum Terminal 1 zu kommen.

... aber auch viel Schatten.

Kommen wir aber nun zur dauerhaften Verschlechterungen der Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr: Die Schwedlerbrücke im Ostend ist seit zehn Jahren gesperrt und demontiert, der Wiederaufbau steht in den Sternen.

Die Cassellabrücke in Fechenheim soll verschwinden. Dabei könnte

sie eine wichtige Verbindungsfunktion (Offenbach-Fechenheim-Enkheim) erfüllen, wenn sie nicht abgebaut, sondern über die nordmainische Bahnlinie hinüber nach Fechenheim-Nord verlängert würde.

Die Bahnunterführung Dreihäusergasse in Eschersheim, Teil einer wichtigen Radroute, ist für lange Zeit, zwei weitere zwischen Ginnheim und Heddernheim sind für immer zugeschüttet worden.

Zwischen Harheim und Berkersheim müssen Räder bald über Treppen geschleppt werden, an der S-Bahn-Station Berkersheim soll es keine Rampe geben. Sollen Pedelec- oder Lastenrad-Fahrer:innen also wieder aufs Auto umsteigen?



Bei Nässe gefährlich: Schieberinne aus Edelstahl, hier an der Treppe der Staustufe Offenbach am Brückenkopf Franziusstraße. Diese Konstruktionen sollten rückgebaut werden.

Die Autobahnunterführung A5 / A648 am Niddafer-Radweg ist noch niedriger geworden als vorher schon und jetzt eine echte Gefahr. Der berühmte „Rattentunnel“ unter der A66 bei Sossenheim bleibt wohl auf ewig in seinem undiskutablen Zustand.

Der geplante und beschlossene Fußgängerüberweg über die Eschersheimer Landstraße in Höhe Sinaipark kommt immer noch nicht in Gang. Dabei ist es dringend, endlich die Trennwirkung des U-Bahn-Gleiskörpers dort an wenigstens einigen Stellen aufzuheben.

Vor sechs Jahren gab es eine Initiative zum Durchstich der Ferdinand-Happ-Straße unter der Ratswegbrücke und der A661 hindurch. Das wäre eine attraktive Radverkehrs-Nord-Parallele zur Hanauer Landstraße – wenn man nicht auch noch den Autoverkehr dort durchschleust. Physisch ist die Unterführung schon immer da gewesen.

Das Thema Durchlässigkeit muss systematisch angepackt werden.



Treppen zu Rampen am Fuß- und Radüberweg über die Friedberger Landstraße am BGU-Krankenhaus. Ganz vorn ist das rutschhemmende Material verbaut.

Es gibt über 600 Ingenieurbauwerke im Straßenwesen der Stadt Frankfurt. Viele davon sind als Radverkehrs-Verbindungen relevant. Der Umgang mit ihnen muss mit hohem Anspruch auf Verfügbarkeit für Fuß- und Radverkehr systematisch gemanagt werden, wenn Frankfurt Fahrradstadt sein will. Wir als ADFC sind zur Unterstützung gern bereit.

Bertram Giebeler

VELO

FRANKFURT. EISSPORTHALLE. OPEN AIR

21.–22.
AUGUST 2021

TICKETS: VELOFRANKFURT.COM



Das Open Air Fahrradfestival zum Erleben. Testen. Kaufen.

Alles rund ums Rad mit Beratung in entspannter Atmosphäre und 400m Teststrecke.

ADFC Mitglieder erhalten mit dem Code **ADFC2021** auf ein Ticket für Erwachsene **2€ Rabatt**. Tickets nur online buchbar.*

*Gilt nur für die Ticketkategorie Erwachsene. Rabatte sind nicht kombinierbar. Personalisierte Tickets können nur online gebucht werden. Keine Tageskasse vor Ort.

Neu im Vorstand

Anke Bruß



sche Konsequenz die Fahrradlobby zu stärken und dem ADFC beizutreten.

Der Einladung zum Neuen-Treffen kurz nach meinem Eintritt bin ich gerne gefolgt. Es wurde u.a. Verstärkung für das Infoladenteam gesucht. Und so kam es, dass ich dort aktiv werden konnte.

Meine neues Fahrrad brauchte natürlich noch eine Codierung, was dazu führte, dass ich kurze Zeit später eine Klaunixe wurde. Die Mobilitätswende war allerdings nicht meine erste Wende, da ich 1978 in der DDR (Vorpommern) geboren wurde. 1996 zog es mich zum Studium (Soziologie und Psychologie) nach Marburg und 2009 dann nach Frankfurt. Seitdem lebe und arbeite ich sehr gern in dieser lebendigen Main-Metropole.

Meine persönliche Mobilitätswende fand 2019 statt: zuerst der Kauf eines Fahrrades, dann die Erkenntnis, dass die Fahrradinfrastruktur in Frankfurt – sagen wir mal – durchaus noch Potential hat und danach als logi-



VELOFrankfurt – das Sommer Open Air Fahrradfestival

Das große Open Air Fahrradfestival in der Mainmetropole findet am 21. und 22. August 2021 auf dem Außengelände der Eissporthalle Frankfurt statt. Die VELOFrankfurt bietet als Sommerfest rund ums Rad allen Fahrradbegeisterten optimale Bedingungen, sich in entspannter Atmosphäre von Experten beraten zu lassen und Fahrräder auf der 400 Meter langen Teststrecke auszuprobieren. ADFC-Mitglieder erhalten mit dem Code **ADFC2021** auf ein Ticket für Erwachsene 2 Euro Rabatt. Dieser Rabatt gilt nur für die Ticketkategorie Erwachsene. Rabatte sind nicht kombinierbar.

Personalisierte Tickets können nur online gebucht werden. Es gibt keine Tageskasse vor Ort. Tickets sind ab dem 19. Juli 2021 auf der Webseite velofrankfurt.com buchbar. Die Seite enthält auch weitere nützliche Informationen zur Veranstaltung.

Roter Teppich – erstmal für ein paar Stunden

Zum Tag des Fahrrads poppte in der Walter-Kolb-Straße ein Radweg auf

Hier gehört ein sicherer Radweg hin – nicht bloß provisorisch.



Alexander Breit

Für Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Walter-Kolb-Straße gibt es an diesem sonnigen Nachmittag an Fronleichnam eine kleine Überraschung. Die Weiterfahrt aus Richtung Alte Brücke ist stressfreier und entspannter als sonst. Zum Weltfahrradtag spendieren der ADFC und weitere Initiativen #MehrPlatzFürsRad, den rund 250 Menschen für ein paar Stunden genießen können.

Nicht nur in Frankfurt, sondern in ganz Deutschland wurden in 28 Städten Pop-up-Radwege aufgebaut, um so für ein paar Stunden zu zeigen, wie Verkehr auch gehen kann: entspannt, komfortabel und sicher.

Bereits seit Anfang März 2021 lässt es sich auf dem neu markierten Radweg über die Alte Brücke mit 2,30 Meter entspannt von der Innenstadt nach Sachsenhausen rollen. Wobei nicht ganz – kurz nach der Kreuzung hört die Markierung abrupt auf und Radelnde werden im fließenden Kfz-Verkehr sich selbst überlassen. Doch an diesem sonnigen Nachmittag können Radfahrende über einen anfangs noch Roten Teppich dann weiter als geschützten Radweg durch Pylonen bis zur Schweizer Straße fahren.

Über 600 Meter haben der ADFC Frankfurt, der Radentscheid Frank-

furt, die Initiativen Transition Town und Mainkai für alle, sowie der VCD für einen Pop-up-Radweg abgesperrt und boten so ein angenehmes und vor allem stressfreies Radfahren. Seitens der Stadt ist diese Fortführung des Radwegs bereits fest eingeplant und soll noch in diesem Sommer kommen. In der Pressemitteilung des Frankfurter Verkehrsdezernats vom 8. März 2021 heißt es: „Damit würden Schweizer Straße, beide Mainufer, die Konstablerwache sowie der Friedberger Platz mit einer durchgehenden und komfortablen Radverkehrsanlage verbunden.“

Wir zählen fest darauf, dass der rote Teppich in den nächsten Monaten aufgetragen wird und sehen uns spätestens bei der Eröffnung hoffentlich wieder gemeinsam auf der Straße!

Claudia Nora Fischer

Wie viele seht ihr?

Ich sehe drei. Vier! Jetzt wieder nur zwei ... Die Mitgliederversammlung 2021 fand virtuell statt.

Da zum Datum der Einladung noch nicht klar war, ob Präsenzveranstaltungen in dieser Zeit möglich sein würden, entschied man sich beim Frankfurter ADFC für das virtuelle Veranstaltungsformat.

Das das Treffen nun ausgerechnet an einem sonnigen Sonntag stattfindet, hat überraschenderweise keine negative Auswirkung auf die Teilnahme. Im Gegenteil – mehr Mitglieder als gewohnt sitzen um 14.06 Uhr vor dem heimischen Rechner, um sich von Alexander Schulz (gewohnt souverän) begrüßen zu lassen. Nach ein paar technischen Hinweisen zum Ablauf der Veranstaltung („Denkt dran, euch in OpenSlides als „Anwesend“ anzumelden. Sonst könnt ihr nicht abstimmen.“) findet zügig und erfolgreich die erste Wahl mit Hilfe des OpenSlides-„Autopiloten“ statt: Ecki Wolf und Thomas Koch werden von 46 Stimmberechtigten zu Versammlungsleitern bestimmt, Ecki mit 92% der abgegebenen Stimmen, Thomas gar mit 95%. Ein guter Start in den Nachmittag.

Nach einem weiteren Wahlgang mithilfe von Autopilot und Versammlungsleiter Thomas („Ich werde die Stimmabgabe jetzt starten ... bitte Stimmabgabe jetzt ... erst 36 Stimmen abgegeben ... bitte gebt eure Stimme ab, die Stimmabgabe wird in wenigen Sekunden beendet ... die Stimmabgabe wird jetzt beendet.“) wird Sigrid Hubert zur Schriftführerin ernannt und danach von Ecki die Beschlussfähigkeit festgestellt. Die Tagesordnung wird in einer weiteren Abstimmung genehmigt. Der Umgang mit Konferenz- und Abstimmungsmodulen gelingt inzwischen nahezu perfekt, Homeoffice und Videodebatten wirken hier offensichtlich nach.

Trotz Corona Mitgliederzuwachs

Im Tätigkeitsbericht des Vorstands, präsentiert von Susanne Neumann,

wird das weitere Wachstum des Frankfurter ADFC hervorgehoben – 326 Neueintritte sind im Jahr 2020 zu verzeichnen. Viele davon jung, sank doch der Altersdurchschnitt im vergangenen Jahr von 49,1 auf 48,7 Jahre.

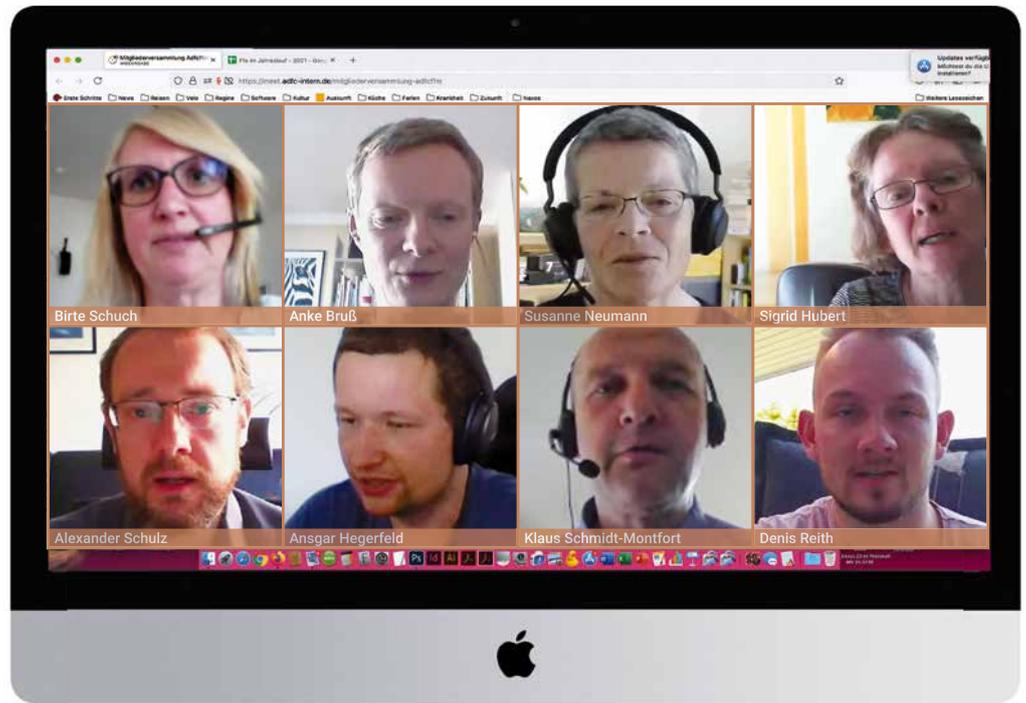
Zur Präsentation des ausführlichen Tätigkeitsberichts fehlt uns hier der Platz. Bitte informiert euch über Radtouren ohne Schlusseinkauf, Hygienekonzepte, Pop-up-bikelanes, Uni-Kooperation, und, und, und, auf unserer Online-Präsenz. Der Bericht steht dort als PDF bereit (siehe Kasten).

14.59: Ecki erläutert zum wiederholten Mal das Anmeldeprozedere für die später hinzugekommenen Teilnehmer:innen.

Mit einem blauen Auge davongekommen

Das wenigstens meint Schatzmeister Helmut Lingat, bevor er sich an die Erläuterung zum Finanzbericht macht. Der Verein sei relativ gut durch das Coronajahr gekommen, trotz erheblicher Ausfälle (z.B. RadReiseMesse oder Radlerfest, Wegfall von Firmenevents). Dafür aber war die Spendenentwicklung positiv. Letztendlich sind wir mit einem leichten Minus aus dem Jahr 2020 herausgekommen, das aber zukünftig ausgeglichen werden kann. Mehr dazu im Finanzbericht (siehe Kasten).

Nach Kurzberichten aus den Arbeitsgruppen, zu denen die Leitenden aufgefordert sind („Wir hören



Hier sind alle zu sehen: Der neue Vorstand ist (fast) der alte. Hinzugekommen ist Anke Bruß, aus beruflichen Gründen nicht mehr dabei ist Rainer Hübner

Grafik: Peter Sauer

dich nicht ... mach dein Mikro an ... jaa, jetzt hören wir dich ... jetzt bist du auch zu sehen ... sehr schön“) folgt der verkehrspolitische Bericht von Bertram Giebeler. Auch hier gerät der Rückblick positiv, dank Radentscheid und rührigem Verkehrsdezernenten hat sich in der Stadt einiges in Sachen Fahrradinfrastruktur bewegt (Link zum Bericht siehe Kasten).

Michael Genthner als Kassenprüfer plädiert dafür, den Schatzmeister zu entlasten. Die Abstimmung erfolgt in diesem Sinne.

Danach stellt Helmut Lingat den Haushaltsplan 2021 vor, der ein Volumen von rund 170.500 Euro umfasst. Es folgt die Wahl der Kassenprüfer sowie des Schatzmeis-

ters. Den Vorschlägen wird gefolgt, Helmut wird wiedergewählt, Thomas Koch ruft zur Wahl auf. („ ... ich werde die Stimmabgabe in wenigen Sekunden beenden ... ich beende die Stimmabgabe jetzt“).

Vorstand ist ein Team

Die Wahl des Vorstands erfolgt als Team auf einer Liste. Das Gremium ist ein gleichberechtigter Sprecher:innenrat, in dem die dort Aktiven auf eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit angewiesen sind. Deshalb wollen sie ihre Arbeit gemeinsam fortsetzen. Dabei ist eine Verjüngung des Vorstands und Geschlechterparität anzustreben – beides wird durch die neue Kandidatin Anke Bruß gewährleistet.

Um 16.58 Uhr verkündet Ecki das Ergebnis, „Habemus Papam“, der Vorstand ist gewählt, jedoch ganz ohne aufsteigenden weißen Rauch. Der Anregung zum Applaudieren können offensichtlich aus technischen Gründen nicht alle Teilnehmenden folgen, trotzdem wird vereinzelt Klatschen hörbar.

Alexander Schulz schließt die Versammlung genauso souverän, wie er sie eröffnet hat. Er bedankt sich bei allen „Anwesenden“ und freut sich darauf, dass wir zukünftig wieder live zusammenkommen können. Nachdem Birte Schuch noch Alexander für sein besonderes Engagement gedankt hat, ist Schluss. Die Uhr in der Kopfleiste des Bildschirms des Berichterstatters zeigt 17.03 Uhr. Peter Sauer

Tätigkeitsbericht des Vorstands: adfc-ffm.de/=deBZ
Finanzbericht: adfc-ffm.de/=DcCD
Verkehrspolitische Bericht: adfc-ffm.de/=esVg



Radeln ohne Alter

Auch in Frankfurt sind nun Fahrradrikscha-Ausflüge für ältere Menschen möglich.

Ein Aufruf zum Mitmachen.

„Jeder hat ein Recht auf Wind im Haar“ – so lautet das Motto der weltweiten Initiative **Radeln ohne Alter**, die 2012 in Dänemark unter dem Namen **Cycling without Age** von Ole Kassow gestartet wurde. Dabei unternehmen Ehrenamtliche kostenlose Rikscha-Fahrten mit älteren Menschen sowie mit Menschen mit Mobilitätseinschränkung. Die Initiative gibt es mittlerweile in über 40 Ländern.

Die Rikschaftouren bedeuten für die Senior:innen einen unglaublichen Zugewinn an Mobilität. Der Radius der Menschen,

die sich häufig nur noch mit einem Rollator fortbewegen können, wird nun wieder erheblich größer. Manchmal kommen sie an Orte, an denen Erinnerungen wach werden. Die meisten Passagiere sprechen noch Wochen danach von ihren Erlebnissen. Sie nehmen wieder stärker am Leben außerhalb des Seniorenheims teil, haben aber auch viel Stoff für anregende Unterhaltungen miteinander. Manche Freundschaften werden hier neu geschlossen oder vertieft. Die Senior:innen unterhalten sich gern mit den Rikschaftouren und erzählen

ihnen von Erlebnissen, die sie an besuchten Orten hatten. Die Fahrt bereichert beide.

Eine Gruppe begeisterter Radfahrerinnen ist von der Idee so überzeugt, dass sie Radeln ohne Alter auch in Frankfurt etablieren möchte.

Damit sich die Idee auch wirklich verbreitet, sucht Radeln ohne Alter Frankfurt sowohl Förderer und Sponsoren als auch Institutionen und Pflegeeinrichtungen, die sich an dem Projekt beteiligen möchten.

Und natürlich funktioniert Radeln ohne Alter nur mit Menschen, die Interesse an dem Ehrenamt als Rikscha-Pilotin oder -Pilot haben!

Deshalb werden auch ehrenamtliche Pilot:innen gesucht, die regelmäßig ein- bis zweistündige Ausfahrten mit bis zu zwei Passagieren pro Rikscha unternehmen. Sie werden in der Handhabung der Rikscha und im Umgang mit den Senior:innen geschult. Bei den Rikschas handelt es sich um spezielle Anfertigungen mit Elektromotor, die eine sichere und komfortable Fahrt ermöglichen.

Habt ihr Lust, kräftig in die Pedale zu treten? Dann nehmt Bewohner:innen aus Senioren- und Pflegeheimen mit auf eine Fahrt ins Grüne oder ans Wasser und zaubert ein Lächeln auf ihr Gesicht. Es wird euch genauso viel Freude machen wie den Fahrgästen!

Interessierte finden die Kontaktdaten und weitere Informationen auf: radelnohnealter.de/frankfurt

Petra Dowidziak

Beratung & Service

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

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

www.FahrradWagner.de

Fahrradhaus Wagner
Familiendition seit 1929

Wooqstr. 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

Rikschapilotin mal anders

Rikschapilotin für Altersheimbewohner:innen – das ist doch eine tolle Sache, dachte ich mir. So schwer kann das für eine erfahrene Radfahrerin ja nicht sein. Pustekuchen! Der erste Versuch auf dem Parkplatz des Hauses Aja Textor-Goethe ging ziemlich in die Hose, obwohl der „Pilotausbilder“, Herr du Mesnil, freundlich

und mit unendlicher Geduld versuchte, mir meine Reflexe auszutreiben: Wenn es nicht weitergeht, muss man sitzenbleiben statt abzuspringen. In Kurven muss man den Lenker einschlagen, soweit es möglich ist. Und dann dieses Ungetüm von Rikscha! Zum Glück übte die andere Aspirantin, Julie aus Dänemark, mit mir im Grüneburgpark stundenlang das Fahren eines E-Bikes mit Vorbau. Beim zweiten Termin ging es dann viel besser, und Julie und ich kutschierten unseren Trainer und die jeweils andere stundenlang durch Parks und Grünanlagen. Übrigens tun sich nicht alle so schwer; manche können die Rikscha schon nach einer Übungsstunde sicher durch den Park steuern. Inzwischen bin ich mit einem sehr lebenswürdigen Bewohner des Hauses Aja Textor-Goethe eine Stunde lang durch den Sinaipark gefahren, was uns beiden großen Spaß gemacht hat. Mit unserem großen Dreirad bekamen wir viele freundliche Kommentare zu hören, ganz selbstverständlich machten alle zu Fuß, mit dem Rad – und gelegentlich sogar ein Auto – für uns Platz. Für die Bewohner:innen ist so eine Rikschaftouren eine schöne Möglichkeit, sich mühelos durch den Park zu bewegen, den Kindern auf dem Spielplatz zuzusehen, die Natur zu genießen und den Fahrtwind durch die Haare wehen zu lassen, was an die früheren Fahrradfahrten erinnert. Ein sehr empfehlenswertes Ehrenamt!



Sonniges Radelvergnügen für Pilotin und Fahrgast im Sinaipark

Elisabeth

Frieden in Bewegung

Wandern und Radfahren für mehr Frieden und Abrüstung

Unter diesem Motto und der Schirmherrschaft von Konstantin Wecker organisieren die Naturfreunde von Mai bis Juli 2021 eine Wandertour in 55 Etappen quer durch Deutschland: Von Hannover bis zum Bodensee und rundherum über Bregenz sowie Kreuzlingen nach Konstanz. Die Wandertour sollte ursprünglich 64 Etappen mit Start in Hamburg umfassen. Doch die ersten zehn Etappen fielen der Pandemie-Situation zum Opfer.

Über das Fronleichnam-Wochenende 2021 gastierte die Aktionsbewegung im Rhein-Main-Gebiet, beim Radeln auch vom ADFC Frankfurt am Main unterstützt. Neben innerstädtischen Wanderungen fand an Fronleichnam auch noch eine große Demonstration auf dem Römerberg statt. Ein zentrales Thema waren außerdem die KZ-Außenlager in Frankfurt und Umgebung, wie in den Adlerwerken im Gallus, wo es zukünftig auch eine Gedenkstätte geben soll. Über das Leben der Zwangsarbeiter im KZ „Katzbach“ und die spätere Entwicklung der Adlerwerke bis in die Neuzeit hielt Lothar Reiningger, Sprecher der Initiative „Leben und Arbeiten in Griesheim und Gallus“ (LAGG), am Freitagabend einen interessanten Vortrag im Naturfreundehaus Niederrad.

Am Samstag ging es schließlich auf die 35. Etappe zu Fuß vom Naturfreundehaus in Niederrad zum Naturfreundehaus in Egelsbach. Diese Etappe bot als einzige die Möglichkeit, die Strecke auch per Fahrrad zurückzulegen. In der Spitze waren bei trockenem und teilweise sonnigem Wetter fast 50 Radler:Innen dabei.

Der ADFC Frankfurt, namentlich Helmut Lingat, Angela Merlau und der Verfasser dieses Artikels unterstützten die Naturfreunde und deren Mitorganisatorin Heidrun Ziehaus bei der Planung der Tour. An einigen Haltepunkten gab ich Wissenswertes in Kurzvorträgen an die Mitradelnden weiter.

Auch andere hatten Informationen vorbereitet: Am Fußballstadioneingang an der Mörfelder Landstraße erinnert ein Gedenkkreuz an den

Tourentipp für Geschichtsinteressierte

Eine Gelegenheit, das KZ Mörfelden-Walldorf zu besichtigen, gibt es am Sonntag, 15. August. Interessierte können sich dazu um 11 Uhr am Römerberg der von Thomas Fuchs geleiteten Wissen auf Räder-Tour „Rund um den Flughafen Rhein-Main“ anschließen. Bitte vorher anmelden.
Tour-ID 73254



Angelika Klein-Wittmeier, Naturfreunde Frankfurt am Main

Erläuterungen des Mit-Tourenleiters Thomas Fuchs zum Gehspitzweiher von erhöhter Position.

„Friedenspfarrer“ der Gutleutgemeinde Martin Jürges, seine Frau, deren beider Kinder und einer Nichte. Alle waren ums Leben gekommen, als beim Absturz eines kanadischen Kampfjets am Pfingstsonntag 1983 brennende Wrackteile deren Auto trafen.

Weiter ging es zum Gehspitzweiher, einer ehemaligen Tonabbaugrube, heute ein rund 25 Hektar großes Naturschutzgebiet. Über Zeppelinheim erreichten wir die Gedenkstätte der Luftbrücke nach Berlin an der A5. Imposant das Denkmal aus Beton, volkstümlich auch „Hungerharke“ genannt, oder die beiden Rosinenbomber sowie ein Stück der ehemaligen Berliner Mauer. Hier trafen wir das erste Mal auch die Wandergruppe wieder.

Während der gemeinsamen Mittagspause am KZ-Denkmal in Mörfelden-Walldorf vermittelte Historikerin Cornelia Rühlig sehr einfühlsam tiefere Einblicke in diese düstere Zeit deutscher Geschichte. 1699 jüdische, aus Ungarn verschleppte Frauen mussten damals vom August bis November 1944 die heutige Südbahn des Flughafen Rhein-Main unter grausamen und menschenunwürdigen Bedingungen für die Firma Züblin und den Flughafen bauen. Folterungen waren ein weiterer Grund, dass viele das viermonatige KZ-Arbeitslager und die folgende Deportation nicht überlebten. Das Lager wurde zu Kriegsende gesprengt, das Areal wieder aufgeforstet.

1972 entdeckten drei Jugendliche aus Walldorf bei einer Studienfahrt ins KZ Buchenwald auf einer Übersichtskarte das KZ Mörfelden-Walldorf. Später beauftragte die Stadt Mörfelden-Walldorf Historikerin Rühlig, diese dunkle Zeit der Stadtgeschichte aufzuarbeiten. Ihr und

vielen Helfern gelang es, die Aufmerksamkeit der Bevölkerung zu erreichen und durch Ausgrabungen und Kontakte zu Überlebenden die Vergangenheit zu rekonstruieren und Erinnerungen wieder lebendig werden zu lassen. Die Firma Züblin zahlte zwar nach zähem Ringen und Druck in den Entschädigungsfonds für KZ-Zwangsarbeiter ein, lehnte aber ein offizielles Statement der Entschuldigung oder des Bedauerns bisher stets ab.

Über die zahlreichen informativen Schautafeln hinaus vermittelte die in der gläsernen Gedenkstätte der Margit-Horváth-Stiftung zu besichtigende KZ-Küche beklemmende Eindrücke. Die Stiftung ist nach einer der Lagerarbeiterinnen benannt.

Weiter ging es durch herrliche Landschaftsschutzgebiete zum Oberwaldberg, einer ehemaligen Schutt- und Hausmülldeponie. Von hier blickt man bei klarer Fernsicht bis hinüber nach Rheinhessen und über die Taunushöhen, den Vogelsberg und Spessart bis hin zum Odenwald. Vorbei an mehreren Seen und durch den Wald von Mörfelden-Walldorf erreichten wir das idyllisch gelegene Naturfreundehaus in Egelsbach. Neben Manfred Wittmeier, dem Landesvorsitzenden der Naturfreunde sowie Tobias Wilbrand, dem Egelsbacher Bürgermeister und Andreas Heidenreich, dem ersten Beigeordneten aus Erzhausen sang die Liedermacherin Anne Duda noch eigene Friedenstexte. Die Naturfreunde hatten alles gut organisiert, abends vertiefte der Film „Die Rollbahn“ die Eindrücke vom KZ Mörfelden-Walldorf. Wer nicht vor Ort übernachtete, nahm die nahe S-Bahn oder radelte zurück nach Frankfurt. Sicher in Gedanken an diesen sehr informativen und geselligen gemeinsamen Tag. *Thomas Fuchs*

MUT-Tour kommt

nach Frankfurt und Offenbach



Mit dem Tandem ein Zeichen setzen für mehr Mut und weniger Scham im Umgang mit Depressionen.

Johannes Ruppel

Obwohl Depressionen längst als Volkskrankheit gelten, wird dieses Leiden in der Öffentlichkeit immer noch stigmatisiert. Für die Betroffenen wäre aber ein offenerer Umgang der Gesellschaft mit Depressionen sehr wichtig. Genau dafür setzt die MUT-Tour jeden Sommer ein Zeichen und zieht mit Tandem- und Wanderteams durch Deutschland.

Entlang der Strecke finden in verschiedenen Städten Aktionstage statt, bei denen sich psychosoziale Organisationen mit Infoständen und Programm vorstellen und Mitfahr-Aktionen zum Mitmachen einladen. Am 19. August kommt eines der MUT-Tandem-Teams – sechs Personen auf drei Tandems – nach Offenbach und Frankfurt. Wer die Tour unterstützen möchte, kann sich an diesem Tag an der vom ADFC Frankfurt mitorganisierten Mitfahr-Aktion beteiligen. Einstiegsmöglichkeiten bestehen gegen 10 Uhr am Marktplatz in Offenbach und gegen 11 Uhr am Eisernen Steg in Sachsenhausen. Weiter geht es in Richtung Süden nach Neu-Isenburg und Dreieich, bis gegen 15 Uhr Langen erreicht wird, wo noch etwas Zeit für Austausch und Gespräch vorgesehen ist. Interessierte können sich bei Susanne Neumann (Kontaktdaten siehe Seite 3) melden. Weitere Infos zum Hintergrund: mut-tour.de

Torsten Willner

reisewelt

TEISER & HÜTER GMBH

Ihre Vorteile auf einen Blick!

- ✓ Komfortabler Radtransport im **hochmodernen reisewelt-Fahrradanhänger** / sorgfältig und kontaktlos transportiert
- ✓ **Fachkundiger Reparaturservice:** Rollende Kleinwerkstatt für alle anfallenden Reparaturen (Ersatzteile exklusive)
- ✓ Ihr Fahrrad ist **während des Transports komplett versichert** und kann auch über Nacht im Anhänger verbleiben
- ✓ **Leih-Ersatzakkus** für alle gängigen Fahrradtypen/ **Ersatzräder**
- ✓ Kühlschrank: **Gekühlte Getränke erhältlich**
- ✓ **10 % Rabatt** auf Fahrradzubehör und -bekleidung **bei VeloCulTour** in NeuhoF für alle Teilnehmer vor der Abreise
- ✓ **Testen Sie mit uns die neusten E-Bikes!** Mietpreis für die gesamte Reisedauer nur € 100,- / MTB E-Bike



reisewelt-Radreisen – Qualität die überzeugt!

Sorgenfreie Radreisen mit bestem Service – bei reisewelt immer inklusive!

DAS MOSELTAL MIT DEM RAD ERLEBEN

EIN PARADIES FÜR RADFAHRER

REISE | BU1506

- ✓ Beliebtes Ziel für Radreisen
- ✓ Hotel direkt in der Altstadt von Berncastel-Kues
- ✓ Wunderschöne Radtouren entlang der Mosel
- ✓ Weinkellerbesichtigung mit Weinprobe inklusive

13.09. – 17.09.2021

12.06. – 16.06.2022 (5 Tage)

ab € 649,-^{n.p.}

FAHRRADPARADIES ZILLERTAL

RADURLAUB IM HERZEN ÖSTERREICHS

REISE | BU1508

- ✓ Vielfältige Radtour mit wunderschönen Ausblicken
- ✓ Radfahren in Kombination mit kulturellen Erlebnissen
- ✓ Innsbruck, Achensee, Ebbs, Kufstein, Swarovski Kristallwelten
- ✓ Busanreise mit 4 Übernachtungen, HP

25.06. – 29.06.2021*

04.10. – 08.10.2021

17.07. – 21.07.2022

(5 Tage) Saisonzuschlag: * + € 20,- p. P.

ab € 559,-^{n.p.}

MIT DEM RAD RUND UM DEN CHIEMSEE

BAYERISCHE TRADITION ERLEBEN

REISE | BU1591

- ✓ Auf dem Mozart-Radweg durch das Salzburger Seenland
- ✓ Durch die Chiemgauer Alpen zum „Kaiserwinkel“
- ✓ Urgemütliches Hotel
- ✓ Alle Bergbahnen, Schifffahrten bereits inklusive!

11.07. – 16.07.2021

05.09. – 10.09.2021

29.05. – 03.06.2022 (6 Tage)

ab € 729,-^{n.p.}

RADWANDERN AM GREIFSWALDER BODDEN

DEM MEER GANZ NAH

REISE | BU1457

- ✓ Ostsee-Radweg, Insel Usedom, Greifswald und Stralsund
- ✓ Leichte Radreise für einen entspannten Naturgenuss
- ✓ Busanreise mit 4 Übernachtungen, HP im 4-Sterne-Hotel

10.10. – 14.10.2021 HERBSTFERIEN

17.05. – 21.05.2022*

(5 Tage) Saisonzuschlag: * + € 20,- p. P.

ab € 579,-^{n.p.}

RADFAHREN IN SÜDTIROL

IN JEDER HINSICHT EIN WAHRER GENUSS

REISE | BU1330

- ✓ Herrliche, abwechslungsreiche Radtouren
- ✓ Wunderschön angelegte Radwege erwarten Sie
- ✓ Wohlfühlen im beliebten Stammhotel Rodeneggerhof
- ✓ Großer Wellnessbereich mit Hallenschwimmbad

21.09. – 26.09.2021

23.05. – 28.05.2022

19.09. – 24.09.2022

(6 Tage)

CHRISTI HIMMELFAHRT

ab € 699,-^{n.p.}

KROATIEN – INSELRADTOUREN

MOTORYACHT SPALATO

REISE | FL0040

- ✓ Perfekte Kombination aus Erlebnis und Erholung
- ✓ Wunderschöne Orte zu Schiff, zu Rad oder zu Fuß erleben
- ✓ Abwechslungsreiche Ausflüge / Radtouren inklusive
- ✓ Baden in traumhaften Buchten

25.09. – 02.10.2021*

21.05. – 28.05.2022

24.09. – 01.10.2022*

(8 Tage) Saisonzuschlag: * + € 70,- p. P.

nur noch 1 Kabine frei

ab € 1449,-^{n.p.}

reisewelt Teiser & Hüter GmbH

Fuldaer Str. 2 | 36119 NeuhoF - Fulda

Weitere Radreisen finden Sie auf unserer Internetseite - wir freuen uns auf Ihren Besuch!

www.reisewelt-neuhof.de



Telefon: 06655 9609-0

Mehr **Sicherheit** bei Nutzfahrzeugen

Vor etwa dreieinhalb Jahren begann die Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH (FES) damit, ihre Müllfahrzeuge sukzessive mit Abbiege-Assistenten auszustatten, um schwere oder tödliche Unfälle mit Radfahrenden und Fußgänger*innen zu vermeiden.

Nun ist der Prozess abgeschlossen: 187 Nutzfahrzeuge sind jetzt mit der Sicherheitstechnik ausgestattet. Zum Teil sind ältere Fahrzeuge nachgerüstet worden, neue sind nur noch mit dieser Technik an Bord angeschafft worden.

Auch bei Hessen Mobil geht es voran: in diesem und im kommenden Jahr rüstet die Landesstraßenbaubehörde alle Lkw und Unimog im Betriebsdienst, insgesamt 264 Fahrzeuge, mit einem Abbiegeassistent-System nach.

Den Menschen im Führerhaus hilft diese Technik, Personen die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind, einfacher zu erkennen – und so nicht mehr zu gefährden. Mit dem sogenannten „Toten Winkel“ hat das übrigens nichts zu tun. Der gehört bei vorschriftsmäßig montierten und richtig eingestellten Spiegeln ins Reich der Legende. Aber das sollte uns Radfahrende nicht davon abhalten, in der Nähe von Lkw äußerst aufmerksam zu agieren, uns so zu positionieren, dass wir möglichst Blickkontakt zur Person am Lkw-Steuer haben und im Zweifel auf das Vorfahrtrecht zu verzichten.

Torsten Willner



Auch wenn der Radfahrer nicht gesehen wird, kann die Technik hier das Schlimmste verhindern.

Torsten Willner

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

BRONZE-GEWINNER

UMWELTORIENTIERTES
UNTERNEHMEN DES JAHRES



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

Radfahren und Bodenschutz sind kein Gegensatz

Die Annahme, dass asphaltierte Radwege zu Bodenverdichtung und Versiegelung beitragen, ist wissenschaftlich widerlegt

Schäden in der Oberfläche wassergebundener Deckschichten entstehen schon nach kurzer Zeit, wie ein Weg im Bad Vilbeler Wald ersichtlich macht Theo Sorg



In der letzten Ausgabe von **Frankfurt aktuell (3/21)** hat **Gabriele Wittendorfer zu Recht bemängelt, dass wassergebundene Deckschichten auf Radwegen als besonders umweltfreundlich gepriesen werden.**

Quer durch alle Medien ist die verbreitete Ansicht vorzufinden, dass asphaltierte Radwege in Naturschutzräumen zu einer Versiegelung führen und eine Zuführung des Oberflächenwassers in das Grundwasser verhindern. Die Vorbehalte aus Naturschutz, Landwirtschaft, Jägerei, Forstwirtschaft, Verkehrswegeplanung und Politik wiegen schwer. Aber sind sie auch gerechtfertigt? Halten sie einer wissenschaftlichen Überprüfung stand?

Hier folgt ein Versuch. Der ADFC ist ja nicht zuletzt auch ein als gemeinnützig anerkannter Umweltverband. Dass Radfahren umweltfreundliche Mobilität bedeutet, ist heute Konsens. Trotzdem kommt es immer wieder zu unterschiedlichen Einschätzungen, wenn es

konkret wird und um die Streckenführung und den Bau neuer oder den Ausbau vorhandener Wege geht. So gab es beispielsweise dem Hörensagen nach in den 1990er Jahren eine Anordnung des damaligen Frankfurter Umweldozernenten Tom Königs, der zufolge außerhalb der Bebauungsgrenze nur wassergebundene Wege angelegt werden dürfen. So sehen viele auch heute aus.

Wassergebundene Wege sind in der Herstellung kostengünstiger, in der Unterhaltung hingegen deutlich aufwendiger und teurer – es sei denn, man verzichtet auf Letztere und nimmt dafür Schlaglochpisten in Kauf. Im Frühjahr und Herbst, das heißt in den niederschlagsreichen Zeiten werden die Wege aufgeweicht; oftmals leiden sie zugleich unter der Nutzung durch land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Geräte. Die Oberflächen werden dadurch erheblich strapaziert. Doch auch längere Trockenzeiten zehren an den Wegen, es entstehen Sandlöcher. Wiegt der behauptete ökologische Vorteil

diese Nachteile tatsächlich auf? Gibt es ihn überhaupt? Oder ist vielleicht gar das Gegenteil der Fall?

Schauen wir uns um. Es gab in der Tat schon einige Untersuchungen zu diesem Thema, die Ergebnisse sind aber kaum bekannt. Hochloblich ist das Land Mecklenburg-Vorpommern zu erwähnen, denn dieses hat die Baustoff- und Umweltlabor GmbH, Friedrichsmoor, mit der Untersuchung der strittigen Frage beauftragt. Der Titel des von dem Labor erstellten Gutachtens klingt eher abschreckend: *Prüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegkonstruktionen in naturnahen Bereichen (Link zur Studie im farbigen Kasten)*. Das Ergebnis hingegen ist erstaunlich. In dem Gutachten heißt es: „Insbesonde-

re der gebundenen Decke (Asphalt, Beton) wird eine negative Veränderung der Bodenverdichtung und der Wassergehalte unterstellt. Dies ist nicht der Fall.“

Die übliche Annahme, dass die ungebundene Befestigung (auch wassergebunden genannt) ein positives Beispiel für ökologisches Bauen sei, wird in dem Gutachten widerlegt. Den Nachweis brachten Messungen und der Vergleich von Daten zur Bodenverdichtung und zum Wasserhaushalt unter Radwegen, im Böschungsbereich und im angrenzenden natürlichen Gelände bei den verschiedensten Böden.

Die Autoren hinterfragen die Fähigkeit der Versickerung von Oberflächenwasser bei wassergebundenen Wegedecken. Auf unbefestigten Wegen in Flur und Feld hinterlassen Fahrzeuge, auch Fahrräder, hochverdichtete Spurrillen. Es kommt dabei weniger auf das Fahrzeuggewicht an als vielmehr auf die Flächenpressung. Die Wasserabführung in den Untergrund wird stark verlangsamt, wenn nicht gar unterbunden. Wie anders wären tagelang stehende Pfützen zu erklären? Durch die hohe Flächenpressung kommt es auch zu Störungen der Wasser-Querströmungen im Untergrund, die auch in relativ großen Tiefen noch nachweisbar sind. Gebundene Radwege hingegen schützen den Untergrund vor extremer Nachverdichtung. Im Jahresmittel ergibt sich der Studie zufolge unter den asphaltierten Radwegen ein höherer Wassergehalt als im Gelände. „Auf allen Bodenstandorten lässt sich aus den Ergebnissen unter gebundenen Decken (Pflaster, Asphalt, Beton) keine Negativveränderung des Wasserhaushaltes ableiten. Eine Versiegelungswirkung kann, ausgehend von den ermittelten natürlichen Wassergehalten, nicht nachgewiesen werden.“

Warum zieht niemand Konsequenzen aus solchen Erkenntnissen? Wir merken uns: Ein Radweg mit befestigter bzw. gebundener Decke ist ein „Bodensiegel“ ohne versiegelnde Wirkung. Jetzt gilt es „nur noch“, die tiefen Überzeugungen der Radwegskeptiker:innen mit guten Argumenten aus der Wissenschaft zu überwinden.

Karl Pfeil, Theo Sorg

Hintergrund

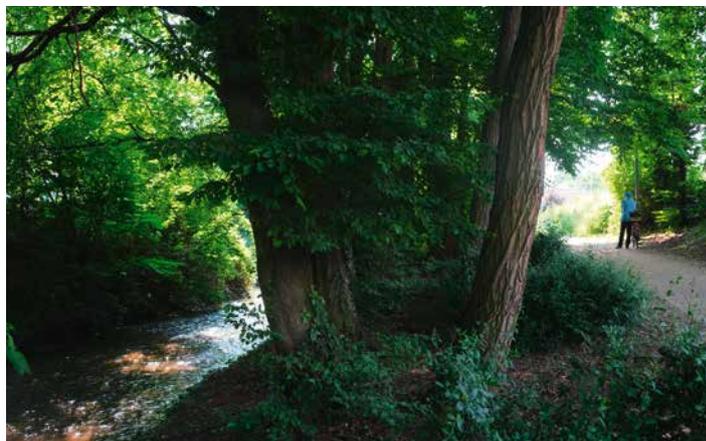
Studie zur Versiegelungswirkung von Radwegen:
adfc-hessen.de/=53jY

Radtour in den Weltraum

Autofrei und familienfreundlich führt der Planetenweg am Schwarzbach entlang



Sonne: Startpunkt im Freizeitpark Kriftel



Weg am Schwarzbach

Dagmar Berges (2)

Kinder möchten auf Ausflügen gern etwas erleben, einfach so Rad fahren und die sportliche Betätigung oder die Landschaft genießen, finden die meisten ziemlich langweilig. Wie wäre es da mit einem Familienausflug in den Weltraum?

Auf dem Planetenweg vom Freizeitpark in Kriftel bis zum Main in Okriftel kann unser Planetensystem auf plastische Weise entdeckt werden. Die autofreie Wegführung entlang des Schwarzbaches ist sehr familienfreundlich. Mit einer Hin- und Rückfahrt per S-Bahn ist der Weg aus Frankfurt einfach zu erreichen.

Die Route bietet für Kinder aller Altersstufen etwas Interessantes. Kleineren reicht es, die Größenunterschiede der Planeten anhand der ertastbaren Relieftafeln zu erkunden. Im Vergleich zur großen Sonnenkugel am Beginn des Weges sind die Planeten so klein wie Murmeln oder Tennisbälle. Die unterschiedlichen Entfernungen zwischen den Planeten werden durch die Abstände der Info-Tafeln erlebbar gemacht. Die Tafeln zu den sonnennahen Planeten sind im Park jeweils in Sichtweite zueinander, die anderen müssen mit dem Rad erfahren werden. Größere Kinder (und auch Erwachsene) finden auf den Info-Tafeln spannende Details. So können sie herausfinden, welcher Planet die meisten Monde hat oder hauptsächlich aus Gas besteht. Oder sich vorstellen, wie es ist, wenn ein Tag (einmal um sich selbst drehen) länger dauert als ein Jahr (einmal um die Sonne kreisen). Und mit der Eselsbrücke „Mein Vater erklärt mir jeden Samstag unseren Nachthimmel“ bleibt die Reihenfolge der Planeten leicht im Gedächtnis.



Der Planetenweg ist auch auf Komoot zu finden: www.komoot.de/tour/392795288

Kartengrundlage: openstreetmap.org

Entlang des Weges bieten verschiedene Parks und Spielplätze Rastmöglichkeiten, eine Eisdielen oder ein Freibad locken zur Abkühlung. Das Wehr am Schwarzbach ist ein guter Platz für ein Picknick und am Ende des Planetenweges gibt es am Mainufer ein Gartenlokal.

Der Planetenweg ist insgesamt sechs Kilometer lang und auch für kleinere Kinder gut zu meistern. Außerdem muss noch der Weg von der S-Bahn-Haltestelle in Kriftel zum Startpunkt berücksichtigt werden (etwa ein Kilometer). Abhängig vom Leistungsvermögen und der Radel-Lust der Kinder kann der Rückweg unterschiedlich gestaltet werden.

Alternativen für den Rückweg:

1. Den Planetenweg nur bis zum S-Bahnhof Hattersheim zurückfahren – so ist eine Gesamtstrecke von zehn Kilometern zu radeln.
2. Mainaufwärts bis Sindlingen fahren und dort in die S-Bahn steigen – Gesamtfahrtstrecke 13 Kilometer.
3. Den Planetenweg zurückfahren und kurz nach dem Wehr dem Abzweig der Regionalroute in Richtung Rosarium folgen. Diese Route führt weiter zum Regionalportal Weilbach und der Flörsheimer Warte. Von der Warte geht es bergab zur S-Bahn-Station-Flörsheim – Gesamtfahrtstrecke 20 Kilometer.

Iris Nattermann



MainVelo.de

Bike Offenbach

kommt auf Touren



Der Start einer Bike Offenbach-Tour am blauen Kran im Hafen aus der Vogelperspektive.

Urban Media Project

Die gelockerten Corona-Maßnahmen und das sommerliche Wetter nehmen die Stadt Offenbach und das Team von Bike Offenbach zum Anlass, auch 2021 alle Interessierten dazu einzuladen, das Fahrradprojekt selbst zu erfahren.

Auf drei Radtouren entlang der neuen und künftigen Fahrradstraßen und -achsen lassen sich die Stadt und die Verbindungen ins Umland kennenlernen. Bei Zwischenstopps gibt es ergänzende Infos zu Bike Offenbach.

Nicole Unruh

Bike Offenbach Tour #1: Auf eine gute Nachbarschaft

Bike Offenbach Tour #2: Tour de Bieber

Bike Offenbach Tour #3: Raus ins Grüne

Bereits vor Erscheinen dieser Frankfurt aktuell-Ausgabe führte die erste Tour am 24. Juni unter dem Motto „Auf eine gute Nachbarschaft“ durch die Offenbacher Innenstadt zum Verbundpartner Neu-Isenburg in den Ortsteil Gravenbruch und zurück. Dabei ging es rund 15 Kilometer entlang der Fahrradstraßen und -achsen 1 und 2, die nach dem Verlassen der Stadt durch Wald und Schneisen führen. Auf diesen Wegen können ab Herbst 2021 Pendlerinnen und Freizeitsportler, Schülerinnen und Schüler schnell und sicher zwischen den Kommunen radeln.

Die Tour beginnt am Mathildenplatz in der Innenstadt und verläuft parallel zur Waldstraße Richtung Heusenstamm nach Bieber und zurück. Sie ist elf Kilometer lang und die Teilnehmenden sind größtenteils entlang der weitgehend fertiggestellten Fahrradachsen 3 und 6 unterwegs. Bieber wächst, neue Wohngebiete entstehen – für eine sichere Fahrradverbindung in die Innenstadt gibt es also großen Bedarf.

Start: Donnerstag, 12. August, um 18.00 Uhr am Mathildenplatz

Die Tour geht vom Hafen aus und führt über den Wilhelmsplatz und die neue Fahrradstraße in Bürgel nach Rumpenheim, um von dort aus entlang des Mains zurück in die Innenstadt zu gelangen. Ein Teil der rund elf Kilometer langen Route verläuft auf Fahrradstraßen, die durch den bestehenden Mainufferradweg miteinander verbunden sind.

Die Strecken binden einerseits die abseits der S-Bahn liegenden Stadtteile Bürgel und Rumpenheim besser an die Innenstadt an und erleichtern andererseits – mit Anschluss an die Mainfähre – die Verbindung nach Bischofsheim, Dörnigheim und in den Main-Kinzig-Kreis.

Start: Donnerstag, 30. September, um 18.00 Uhr am Hafen Offenbach

Die Teilnehmeranzahl ist begrenzt. Ein kostenfreies personalisiertes Ticket mit weiteren Informationen zur Veranstaltung und für die Teilnahme ist erhältlich unter BikeOffenbach@opg-of.de. Alle Informationen zum Projekt, den Touren und den sechs Fahrradachsen auf bikeoffenbach.de

Aus **Bike Offenbach** das Optimale herausholen

Die Fahrradstraßen gehören sicherer gemacht – schnell und einfach

In wenigen Monaten wird das Projekt Fahrradstraßen(-Stadt) Offenbach endlich vollkommen realisiert sein. Nachdem es 2017 – auch mit Hilfe des ADFC – entwickelt wurde, konnte es die Stadtverwaltung über einen Förderantrag beim Bundesumweltministerium erfolgreich finanzieren. Aktuell werden noch einige Verbesserungen und Markierungen wie in der Geleitstraße, Luisenstraße oder in der Schumannstraße abgearbeitet.



diesen beiden Orten führen, erreichen kann.

Die erbrachten Leistungen und durchgeführten Maßnahmen von Bike Offenbach sind wichtig und sinnvoll gewesen. Allerdings brachten die Umfragen von ADFC (Fahrradklima-Test) oder Radentscheid Offenbach deutlich zum Ausdruck, dass sich viele Radfahrer:innen auf den Fahrradstraßen oft nicht sicher fühlen. Auch wir vom ADFC Offenbach beschäftigen uns schon länger kritisch mit den Strecken. Daher fordern wir zusätzliche Maßnahmen, damit ein sicherer Radverkehr auf den neu eingerichteten Fahrradstraßen möglich ist.

Her mit den Filtern!

Als effektives Instrument der Verkehrsberuhigung und flankierende Maßnahme für gute Fahrradstraßen haben sich sogenannte modale Filter erwiesen. Sie

sind immer dann sinnvoll, wenn Quartiere unter zu viel Schleichverkehr leiden und Straßen vom Durchgangs- oder Ausweichverkehr zu stark belastet werden. Dies trifft besonders auf die Fahrradstraße in der Senefelderstraße zu. Der Bau eines diagonalen Filters entweder an der Kreuzung Liebig-/Gustav-Adolf-Straße oder an der Kreuzung Christian-Pless-/Hermannstraße könnte daher eine gute Lösung sein. Dies könnte auch als Modellversuch geschehen, wobei durch den Zeitraum der Kanalarbeiten bekannt sein könnte, wie der Verkehr alternativ fließen würde.

Nach der bisherigen Erfahrung ist der Ordnungsdienst damit überfordert, den Durchgangsverkehr effektiv zu kontrollieren. Nur durch bauliche Maßnahmen wie mit einem modalen Filter ist es dies auch kostengünstig zu gewährleisten. Ein gutes Vorbild für eine solche Maßnahme könnte die Gestaltung der Fahrradstraße in der Hindenburgstraße in Esslingen sein. Dort hat man durch einen modalen Filter die Verkehrssicherheit enorm erhöhen können, nachdem es in der Fahrradstraße längere Zeit zu Unfällen gekommen ist.

Mehr Sicherheit durch weniger Kfz-Parkplätze

Zudem gibt es mehrere Fahrradstraßen, bei denen sich die Radler:innen unsicher fühlen, weil es zu eng ist, insbesondere wenn ihnen Autos entgegen kommen, wie etwa in der Bleichstraße. Gerade bei größeren Fahrzeugen, wie SUV oder Lieferfahrzeugen kann es so eng werden, dass sich die meisten Radfahrer:innen nicht mehr auf die Straße trauen, und entweder auf andere Wege oder sogar auf die Gehwege ausweichen. Dies sollte nicht passieren und eigentlich gerade durch die neuen Fahrradstraßen verhindert werden. Daher fordert der ADFC Offenbach die Stadt Offenbach dazu auf, auf der kompletten Fahrradachse 4 das Parken nur noch einseitig zu ermöglichen. Im aktuellen Zustand, da nahezu überall beidseitig geparkt werden kann, kommt es laufend zu Konflikten. Man muss auch vom Main kommend, über die Austraße und den Mathildenplatz vernünftig und schnell mit dem Fahrrad zum Dreieichpark fahren können. Auf der Bleich- und der Geleitstraße braucht der Radverkehr mehr Platz. Auch auf dieser Achse wären Diagonalsperren im Sinne der Radfahrenden sehr hilfreich, um Durchgangsverkehr zu vermeiden.

Der ADFC Offenbach hält diese beiden Maßnahmen für notwendig und erforderlich, damit aus Bike Offenbach tatsächlich ein gelungenes Projekt wird, das den Radverkehr voranbringt, sicherer macht und auch somit zu häufigerer Fahrradnutzung motiviert. Was hier in den letzten Jahren geschaffen wurde, sollte so gut geregelt und gebaut sein, dass wir alle es noch jahrelang gut und gerne mit dem Fahrrad benutzen können.

Henning Kühl



Quellen:

Deutscher Städte- und Gemeindebund / ADFC Bundesverband, Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden: adfc-hessen.de/=LUsq

ADFC Bundesverband, Modale Filter beruhigen Quartiere und schaffen Platz: adfc-hessen.de/=yeAn

Codierung mit Hindernissen

Warum ein Radverkehrsnetz nicht nur auf die Fitten zugeschnitten sein darf

Wir hatten den Auftrag zur Codierung zweier Fahrräder unter Corona-Bedingungen angenommen. Ein Junge kam mit einem straßentauglichen MTB. Ein betagter Herr brachte sein Pedelec mit – keines dieser High-End-Produkte wie wir sie jetzt öfter sehen, gleichwohl alltagstauglich und solide.

Unsere Ausrüstung bewahren wir in einem alten Lagerschuppen auf – für unsere Zwecke ausreichend, und wir nutzen den Platz für einzelne Codierungen. An diesem Tag passierte es: kein Strom und so schnell niemand erreichbar. Die Lösung war ein Ortswechsel. In unserem Fall nicht ganz einfach. Wir mussten eine Großbaustelle ohne Absicherung des Radverkehrs, also ganz normal im Straßenverkehr passieren, und das alles bei einsetzendem Berufsverkehr. Was hilft's? Die Aktion abblasen, die Kunden enttäuschen, das wollte ich nicht. Als Tourenleiter haben wir unterwegs auch so manche schwierige Situation zu meistern. Also Ausrüstung eingepackt und los, es sind ja nur eineinhalb Kilometer.

Und natürlich fragt man die Kunden: Seid Ihr damit einverstanden?



Die Passage entlang der Baustelle der Bahn auf der Kasseler Straße – nichts für schwache Nerven **Theo Sorg**

So fuhren wir, vorneweg ich, dann der Junge, am Ende der ältere Herr, und mit Abstand. Der ältere Herr bestimmte das Tempo, so zwischen 12 und 15 km/h, in einer engen Baustelle im Berufsverkehr ohne Absicherung des Radverkehrs. Einen anderen Weg, der gut beschildert und somit auch ohne große Ortskenntnis befahrbar gewesen wäre, gab es nicht.

Wir kamen gut am neuen Standort an und mit Behelfsmaßnahmen

codierte ich beide Räder. Die Kunden waren zufrieden. Im abschließenden Gespräch erzählte der ältere Herr von seiner Demenz, was bei dem Gedanken an die zurückliegende Fahrt die Baustelle entlang ein gewisses Grummeln in meiner Magengegend auslöste.

Da werden Verkehrswege eingerichtet, ohne an diejenigen zu denken, die im Straßenverkehr zu den am stärksten Gefährdeten zählen.

Zugegeben: Wer noch fit ist, bemerkt manche Hürden im Straßenverkehr kaum. Doch die für den Straßenverkehr Verantwortlichen müssten es wissen. Wenn nicht, dann müssen wir es ihnen sagen, und ich glaube auch eindringlich und nachdrücklich.

Theo Sorg

REGIONAL

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. SA 9.00-13.00 UHR) MI. GESCHLOSSEN

Prüfstein der Fahrradfreundlichkeit

Wiesengassen-Baustelle ist eine Zumutung für den nicht motorisierten Verkehr

Auf der Titelseite und im dazugehörigen Artikel von Ansgar Hegerfeld in Frankfurt aktuell (3/21) wurde, ausgehend von der Aussage „An Baustellen zeigt sich eine fahrradfreundliche Stadt“, das Thema Baumaßnahmen im Straßenbereich am Beispiel Frankfurt eingehend beleuchtet.

An den Mitte April in der Wiesengasse begonnenen Baumaßnahmen mit weitgehender Sperrung zeigt sich, dass Bad Vilbels Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt noch sehr weit ist – zumal die Wiesengasse Teil der Hauptroute von Bad Vilbels Süden zum Schulzentrum ist.

Es begann bereits im Vorfeld der Eröffnung der Bauarbeiten: Die zu erwartenden Einschränkungen wurden gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern und insbesondere den betroffenen Schulen nur unzureichend (sprich: sehr oberflächlich) kommuniziert. Die lediglich via Internet zugängliche Umlei-

tungsempfehlung war nur vage und entsprach bei Licht besehen eher einer indirekten Einladung zum Betrieb von Elterntaxis für die Schulkinder. Eine Umleitungsausschilderung direkt an der Baustelle wurde erst gar nicht angebracht; wahrscheinlich fiel selbst den Verantwortlichen keine vernünftige und vertretbare Alternativroute ein. Nicht ortsansässige Radelnde werden dies sicher sehr zu „schätzen“ wissen.

Eine Lösung dieser unbefriedigenden Situation könnte in der zeitweiligen Freigabe der Frankfurter Straße in Gegenrichtung zur Einbahnstraßenregelung ab Nidda-Platz liegen. Aber dies würde vermutlich dem seit bald 30 Jahren bestehenden Credo der in unserer Stadt Verantwortlichen zuwiderlaufen. Diese Dogmatik mutet fast schon „vaticanisch“ an.

Nach einigen Interventionen und Beschwerden (unter anderem vonseiten des ADFC) ist die Wiesengasse zwar zu Fuß und mit dem

Die städtische Schulwegempfehlung – vor dem Unterricht eine halbe Stunde Rundtour durch Vilbel

Radweg-Empfehlung Bad Vilbel-Innenstadt zu den Schulen ab April 2021



Christina Romels (2)



Durchkommen nur für geschickte Mountainbiker



Dieses Schild wurde mittlerweile freundlicherweise entfernt

Rad schiebend zur Kasseler und Frankfurter Straße leidlich passierbar. Auch wurde das sinnfreie Verbotsschild für Fahrräder am neugestalteten Nidda-Uferweg entfernt. Doch für Menschen mit Kinderwagen oder Rollatoren besteht weiterhin keine Möglichkeit, die Baustelle zu überwinden.

Fazit: Bis zum Abschluss dieser Baumaßnahme (voraussichtlich und hoffentlich August 2021) werden wir mit dieser Zumutung leben.

Es wäre schön und würde beim Verfasser dieser Zeilen den Adrenalinausstoß senken, wenn in Bad Vilbel bei allen künftigen den Verkehr und die Straßengestaltung betreffenden Planungen nicht nur der motorisierte Verkehr im Blickpunkt stünde. Vor allem wäre es für alle Beteiligten sehr vorteilhaft, in Zukunft solch umfangreiche, die Mobilität vieler Bürger:innen betreffende Maßnahmen, rechtzeitig umfassend und transparent öffentlich zu machen.

Wulfhard Bäumlein

Stück für Stück die Kurze Wetterau entwickeln

Interview mit Radverkehrsplaner Peter Hünner vom Wetteraukreis

Eine durchgängig vier Meter breite und kreuzungsfreie „Fahrrad-Autobahn“ zwischen Bad Vilbel und Butzbach war hier nicht unbedingt das Ziel: Schnell und unkompliziert sollte die „Kurze Wetterau“ dagegen die Hälfte der Bevölkerung im Wetteraukreis an eine alltagstaugliche Fahrradachse von Kommune zu Kommune anbinden. Was hat sich fünf Jahre nach dem ersten Routenvorschlag in der Realität getan? Frankfurt aktuell hat nachgefragt bei Peter Hünner, der bei der Fachstelle Strukturförderung des Wetteraukreises für den Radverkehr zuständig ist. Das Gespräch führten Ute Gräber-Seißinger und Paul van de Wiel, Torsten Willner hat es dokumentiert.

Frankfurt aktuell: Herr Hünner, wie entstand eigentlich die Idee zur Kurzen Wetterau?

Die Initiative kam vom früheren Bad Vilbeler Stadtrat Jörg Frank und dem damaligen Landrat Joachim Arnold. Die Inspiration dazu lieferte der Radschnellweg RS1 im Ruhrgebiet. Beide hatten unabhängig voneinander die Idee, ob man so etwas nicht auch im Wetteraukreis probieren könnte.

Wir von der Fachabteilung hatten allerdings schon früh gesagt: Die geforderten Kriterien wie vier Meter Ausbaubreite, Entmischung von Rad- und Fußverkehr, querschnittsfreie Kreuzungen und so weiter lassen sich hier nur ganz schwer realisieren. Ein Radschnellweg kann nicht aus dem Nichts heraus entstehen. So etwas kann sich nur langsam von unten entwickeln – Stückchen für Stückchen. Landrat Arnold hat daraufhin die ganzen Kommunen angesprochen, die an der gedachten Strecke von Bad Vilbel bis Butzbach liegen. Weil in den sieben Anliegergemeinden ungefähr die Hälfte der gesamten Bevölkerung des Wetteraukreises wohnt, liegt hier das größte Potenzial einer Route für den Alltagsradverkehr, die möglichst auch die Zentren miteinander verbindet.

Der Agraringenieur **Peter Hünner** ist seit 1990 beim Wetteraukreis beschäftigt, zunächst 24 Jahre lang in der Naturschutzbehörde. 2014 wechselte er in den Bereich Verkehrsinfrastruktur, um dort die damals vakante Radverkehrsstelle zu besetzen. Zu Beginn standen der Weiterbau und die Fertigstellung des Deutschen Limesradwegs im Fokus sowie die Entwicklung der Idee der Kurzen Wetterau.



Torsten Willner (3)

Wie sind Sie bei der Entwicklung der Linienführung vorangegangen?

In einem ersten Schritt ging es, auch aus Kostengründen, darum, sich auf das bestehende und beschilderte Radwegenetz zu konzentrieren. Also haben wir für jeden Bereich einen bestimmten Linienvorschlag gemacht und den Kommunen vorgestellt. Die einzelnen Gemeinden hatten aus den verschiedensten Gründen dann Vorschläge und Wünsche für alternative Streckenführungen geäußert. Diese Ideen haben wir in einer Karte verzeichnet, um zu prüfen, was davon umgesetzt werden kann. So ist aus der ersten Idee der Kurzen Wetterau eine mit den

sieben Anliegerkommunen abgestimmte Linienführung geworden, die allerdings nicht unbedingt übermäßig direkt war.

Das war aber nicht das letzte Wort?

Nein, dann haben wir angefangen, das zu entflechten. Fachlich war es ja auch sinnvoller, den Radverkehr über die Hauptverkehrsstraßen zu führen. In der Praxis waren dabei aber Kompromisse zu schließen, etwa in Bad Nauheim in Form von unterbrochenen Radschutzstreifen an den Kreuzungsbereichen, weil keine Parkplätze wegfallen sollten. Andere Entwicklungen wie der Bau von Ortsumgehungen, zum Beispiel Wöllstadt-Ilbenstadt, kamen

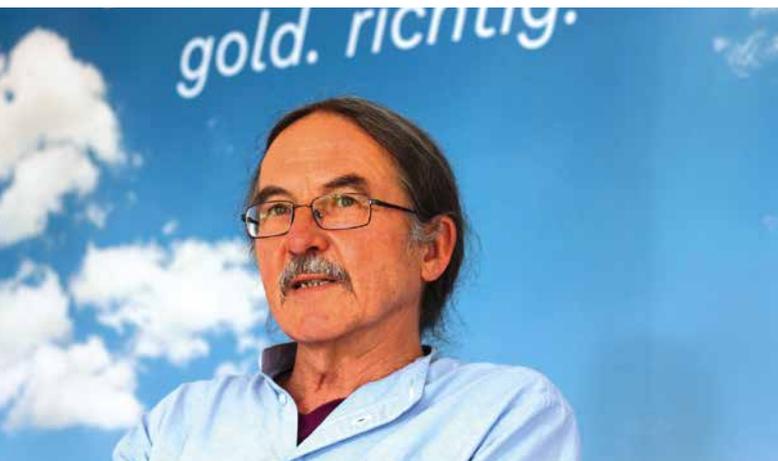
uns sehr zupass, weil dadurch begleitende asphaltierte Wirtschaftswege entstanden sind, die wir für deutliche Streckenverkürzungen nutzen konnten. Ein anderes Beispiel ist der Rückbau der alten B3 zwischen Ober-Wöllstadt und Friedberg zu einer Kreisstraße, die verschmälert wurde und so Platz für einen begleitenden Radweg bot, der inzwischen auch gebaut ist. So sind nach und nach Streckenverkürzungen entstanden, an denen wir kontinuierlich weiterarbeiten. Zur Zeit betrifft das die von Hessen Mobil geplante Radwegverbindung von Okarben nach Nieder-Wöllstadt. Da werden wir die ganze Schleife, die die Kurze Wetterau momentan am Niddaradweg entlangführt, durch eine viel direktere Verbindung entlang der Bahnlinie und der neuen B3-Trasse ersetzen. Und so versuchen wir, die Kurze Wetterau nach und nach zu entwickeln.

Wie halten Sie die Beschilderung bei solchen Streckenveränderungen denn aktuell?

Bei der Netzneubeschilderung, die gerade geplant wird, werden wir die Kurze Wetterau nur durch ein Logo beschildern lassen. Das soll zukünftig wie ein Baukastensystem funktionieren: Wenn sich künftig durch ein Projekt wieder eine Streckenverkürzung ergibt, dass man einfach die Logo-Beschilderung umhängt auf die neue verkürzte Trasse.

Welche Vorstellungen gibt es, wie man von Bad Vilbel nach Frankfurt kommt?

Das Manko an der Kurzen Wetterau war unseres Erachtens von Anfang an, dass da die Stadt Frankfurt nicht mit im Boot war. Zudem gab es unterschiedliche Auffassungen zwischen dem Kreis und der Stadt Bad Vilbel über die Weiterführung in die Stadt Frankfurt hinein. Daher einigte man sich darauf, dass Bad Vilbel erst einmal der Endpunkt der Kurzen Wetterau bleiben sollte.



>> An diesem Punkt ist der Regionalverband mit seinen inzwischen neun Radschnellweg-Projekten ins Spiel gekommen. Eines davon ist der FRM6 durch die Wetterau. Im Zuge dieses Projekts sprach sich der Kreis jetzt unter Landrat Jan Weckler und dem zuständigen Dezernenten Matthias Walther dafür aus, die Hälfte der nicht förderfähigen Kosten für die Machbarkeitsstudie zu tragen. Glücklicherweise ist hier die Stadt Frankfurt von Beginn an beteiligt, um zu sagen, wo es dann in Frankfurt lang gehen soll.

Wie verhalten sich die Projekte Kurze Wetterau und FRM6 zueinander?

In der Machbarkeitsstudie für den FRM6 geht es um die Trassenführung einer Raddirektverbindung. Dieses Potenzial für den Radverkehr zwischen Bad Nauheim und Frankfurt, hat die Korridoranalyse ermittelt. Die Machbarkeitsstudie wird natürlich auch die bisherige Streckenführung der Kurzen Wetterau mit einbeziehen sowie die Alternativen, die zur Kurzen Wetterau schon geprüft wurden und in unserem Radverkehrsplan enthalten sind. Das beauftragte Büro soll auch untersuchen, welche Möglichkeiten bestehen, die Raddirektverbindung gemeinsam mit dem viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zu realisieren, wie es der ADFC vor einigen Jahren vorgeschlagen hat (vgl. FFA 2019_2, S.16-17). Allerdings stellt sich hier

die Frage: Wer soll die Mehrkosten bezahlen, wenn Brücken nun vier oder fünf Meter breiter werden müssen? Bei Stada am Niddahang in Dortelweil muss schon jetzt für das dritte und vierte Gleis auf 1,2 Kilometern Länge eine Stützwand gebaut werden – kommt noch ein Radschnellweg daneben, wird diese Wand erheblich größer und teurer. Der Abschnitt zwischen Frankfurt und Bad Vilbel müsste neu geplant werden und ein eigenständiges Baurecht für einen Radschnellweg geschaffen werden, weil hier ja bereits gebaut wird.

Zurück zur Kurzen Wetterau: Welche Stellen sind in der Planung richtig knifflig?

Ganz schwierig ist es mit Kreuzungssituationen. Eines der größten Projektprobleme der Kurzen Wetterau liegt zwischen Friedberg und Bad Nauheim. Die Kommunen wollten erst, dass die Kurze Wetterau über eine große Kreuzung der B 455-Ortsumgehung geführt wird. Die wurde aber bereits in den 90er Jahren geplant, ohne dass man da an den Radverkehr gedacht hatte. Wir haben uns mit Hessen Mobil viele Gedanken gemacht, wie man hier den Radverkehr mit farblich abgesetzten Spuren sicher über die Kreuzung führen könnte. Aber alles ist gescheitert an mehreren Bestimmungen und Einwänden, dass die Leistungsfähigkeit der Kreuzung für die Autos im Berufsverkehr zu sehr gemindert würde. Zu den Kommu-

Kommunalpolitischer Hintergrund

Die Idee zur Kurzen Wetterau entstand in der Amtszeit (2008-2018) von Landrat Joachim Arnold (SPD). Auch sein Nachfolger Jan Weckler (CDU) will die Kurze Wetterau bald realisiert sehen. Einen Wechsel im Bürgermeisteramt gab es in Bad Nauheim im September 2017, als der parteilose Klaus Kreß den Christdemokraten Armin Häuser ablöste. In Friedberg löste in dieser Zeit Dirk Antkowiak (CDU) den Sozialdemokraten Michael Keller als Bürgermeister ab. Jörg Frank war bis 2016 hauptamtlicher Erster Stadtrat in Bad Vilbel.

nen haben wir schließlich gesagt, dass es unverantwortlich ist, den Radverkehr über diesen Knoten fließen zu lassen. Die neuen Bürgermeister waren nun aber so aufgeschlossen zu sagen: Macht uns doch mal einen anderen Vorschlag. Jetzt führen wir den Radweg parallel an der Usa entlang, das sind zwar ein paar Meter mehr, aber ich muss an keiner Ampel halten. Ein anderes Beispiel ist der breit ausgebaute Pappelweg zwischen Karben und Bad Vilbel (vgl. FFA 2021_1, S. 20). Jäger, Naturschützer, Landwirte waren anfangs nicht begeistert über den Ausbau des etwa 800 Meter langen Abschnitts. Schließlich haben sich aber alle zusammengerauft. Die Stadt Bad Vilbel hat die Mehrkosten des überbreiten Wegeausbaus getragen, wir vom Kreis haben uns um die ganzen Genehmigungen und Umweltverträglichkeitsprüfungen gekümmert.

Funktioniert die Arbeitsteilung zwischen Kreis, Kommunen oder auch Hessen Mobil immer so reibungslos?

Alle sind ja ein Stück weit aufeinander angewiesen. Wobei die Kommunen im Detail oft ein etwas anderes Interesse verfolgen, als wir es tun. Zum Beispiel landwirtschaftliche Wege als Radwege auszubauen, um beiden Gruppen etwas zu bieten. Das kann aber auch wieder zu Konflikten führen, weil solche Wege im Herbst ständig von Lehm und Schlamm gereinigt werden müssten, um gut mit dem Rad befahrbar zu sein. Das ist aber unrealistisch.

Hessen Mobil haben wir vertraglich mit verschiedenen Betriebs- und Unterhaltungsarbeiten wie den Winterdienst für unsere Kreisstraßen beauftragt. Das ist gewissermaßen ein symbiotisches Verhältnis: Wir müssten sonst sehr viel mehr Personal haben, umgekehrt

profitiert Hessen Mobil so durch eine hohe Auslastung seiner Kapazitäten. So haben wir auch die Radwege-Unterhaltung an Hessen Mobil gegeben. Bis vor fünf, sechs Jahren war die Radwege-Unterhaltung noch gar nicht systematisch geregelt. Das sind wir jetzt aber angegangen. Hessen Mobil pflegt nun die Radwege in unserem Auftrag und stellt uns das auch in Rechnung.



Woran hapert es sonst beim Radwegbau? Ist es also doch das Geld?

Nein, Geld ist nicht direkt das Problem. Das Problem ist die Baurechtserlangung, genauer: Die Grundstücke von den Betroffenen zu bekommen. Durch die niedrigen Zinsen ist inzwischen ein solcher Druck auf Immobilien- und Landbesitz entstanden, dass niemand mehr verkaufen will – in der Annahme das Land wird bald noch mehr wert sein. Wenn Privatpersonen nicht verkaufen wollen, muss das Baurecht durch ein zeitaufwändiges Planfeststellungsverfahren erwirkt werden. Das größte Problem ist also der Grunderwerb aus Privatbesitz.

Herzlichen Dank für das offene und interessante Gespräch!

Weiterführende Informationen

Darstellung der Kurzen Wetterau auf Seite 24-27 im Radverkehrsplan der Wetterau – Kurzlink: adfc-hessen.de/=amMf

30 Jahre ADFC Bad Vilbel

Vorstandswahlen und Gründung der AG Verkehr

Am 26. Juni 1991 wurde der ADFC Bad Vilbel im Restaurant Saloniki in der Frankfurter Straße in Bad Vilbel unter den Fittichen Harald Braunewells, des damaligen Landesvorstandsmitglieds und pensionierten Gymnasiallehrers am Bad Vilbeler Georg-Büchner-Gymnasium, ins Leben gerufen. Gründungsmitglieder waren Nicole Hlawka, Wohlrud Lang, Michael Roß, Hans Becker, Karl-Heinz Koroeilus und Wulfhard Bäumlein.

Seitdem ist die Mitgliederzahl auf gut 380 angewachsen – einschließlich der in Karben ansässigen Mitglieder, die der ADFC Bad Vilbel mitbetreut. War der ADFC Bad Vilbel anfangs ein informeller Verein, wurde er 2003

durch die Eintragung ins Vereinsregister bestätigt. 2015 erlangte er den steuerrechtlichen Status der Gemeinnützigkeit.

Zwar hat der Hauptanlass der Gründung, die Einrichtung einer auch für Radfahrer:innen gültigen Einbahnregelung im Innenstadtbereich der Frankfurter Straße, nichts von seiner Aktualität verloren. Doch dem Beharrungsvermögen, das viele in der Verkehrspolitik Aktive in den letzten 30 Jahre gezeigt haben, ist es zu verdanken, dass unsere Stadt bei allem noch immer bestehendem Verbesserungsbedarf beim Radverkehr bedeutend besser dasteht als 1991. Zudem wurden seither die für alle offenen, geführten ADFC-Touren etabliert,

unzählige Velos zum besseren Diebstahlschutz codiert und über Infostände das umweltfreundliche Fahrrad propagiert. Nicht zu vergessen die Reparaturstation, die wir in Zusammenarbeit mit der Stadt Bad Vilbel am Nidda-Uferweg eingerichtet haben.

Dieses positive Resümee war auch Thema bei der Jahreshauptversammlung am 15. Juni. Die Mitglieder bestätigten Dr. Ute Gräber-Seißinger als Vorsitzende, Christian Martens als ihren Stellvertreter sowie Matthis Marcks als Schriftführer für weitere zwei Jahre. Thomas Bauscher wurde zum Nachfolger der „Chefin der Finanzen“ Marianne Berndt gewählt. Marianne erhielt für ihr vorbildliches Engagement in den letzten vier Jahren und darüber hinaus ein

dickes Dankeschön. Als Beisitzer neu im Vorstand sind Michael Görg und Jochen Waiblinger. Jochen löst zugleich Christian Euler (der aus privaten Gründen in den Hintergrund tritt) als Sprecher für die Radverkehrspolitik ab. Der unermüdete Jürgen Knies komplettiert den Kreis der Beisitzer.

Zusätzlich stimmte die Mitgliederversammlung der Einrichtung einer Arbeitsgemeinschaft Verkehr zu. Ziele der AG sind es, weitere Verbesserungskonzepte für Bad Vilbel zu erarbeiten und dem Vorstand bei seiner Tätigkeit unterstützend zur Seite zu stehen.

Auf jeden Fall wird der Bad Vilbeler ADFC auch weiterhin für eine klimaschonende Mobilität eintreten. Nicht zu vergessen: Was das Jubiläum angeht, so hoffen wir sehr, dass wir es noch ausführlicher werden feiern können!

*Ute Gräber-Seißinger,
Wulfhard Bäumlein*

Fahrradklima-Test als Erfolgskontrolle

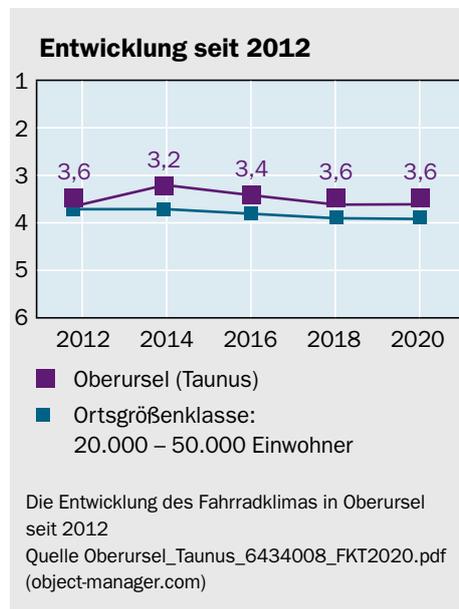
In Oberursel haben CDU und Grüne vereinbart, die Fahrradmobilität voranzubringen

Schaut man sich die Noten des Fahrradklima-Tests für Oberursel seit 2012 an, kann man den Koalitionswechsel der letzten Kommunalwahl gut erkennen. 2012/14 erreichte Oberursel mit SPD und Grünen einen klaren Anstieg der Zufriedenheit der Oberurseler Radler:innen um 0,4 Notenpunkte von 3,6 auf 3,2 bei gleichzeitig steigender Beteiligung. Trotz grünem 1. Stadtrat Christof Fink fiel die Zufriedenheit von 2016 bis 2020 unter SPD/CDU zurück auf den Wert von 2012. Das Stadtparlament beschloss Einzelmaßnahmen, aber die durchgängige Umsetzung des Radkonzepts und dessen Aktualisierung fehlte.

Die sichtbaren Aktionen, wie etwa die deutliche Entschärfung der Nassauer Straße durch einen sechs Meter breiten Rad- und Fußweg stoßen bei den Oberurseler:innen auf wenig Gegenliebe – muss man doch Schlenker fahren, um auf ihn zu kommen und eine Bettelampel nutzen, um ihn zu verlassen.

Jetzt also ein neuer Start, diesmal CDU und Grüne – ab Oktober geführt von einer SPD-Bürgermeisterin. Im Kooperationsvertrag von CDU und Grünen ist unter der Überschrift „Mobilität“ zu lesen: „Wir wollen Schritte in Richtung einer zukunftsweisenden Mobilität machen, die alle Verkehrsteilnehmende berücksichtigt, insbesondere die Menschen, die zu Fuß gehen, Rad

fahren und aufgrund ihres Alters ein besonderes Mobilitäts- und Schutzbedürfnis haben, wie Kinder und Senioren. Die Alternativen zum Autoverkehr sollen attraktiver werden. Die Stärkung der Fahrradmobilität soll bis Ende der kommenden Legislaturperiode deutlich sichtbar sein. **Der Benchmark dafür ist ein deutlich besseres Abschneiden der Kommune beim Fahrradklima-Test des ADFC.“**



Mit dem Fahrradklima-Test als Erfolgskontrolle für die Radverkehrspolitik lässt sich feststellen, ob die Verbesserungen bei den Radfahrer:innen auch ankommen. Ganz besonders in den Themen mit dem höchsten Verbesserungsbedarf: dem ganzjährig guten, sicheren und flüssigen Radfahren, auch im Mischverkehr mit Kfz und bei der Beseitigung von Hindernissen auf den Radwegen.

Für die nächsten 18 Monate fordert der ADFC Oberursel/Steinbach Schritte, die den Fahrradklima-Test 2022 mindestens auf die 3,2 von 2014 heben. Hier sind Falschparker-Kontrollen, Baustellen, Winterdienst und die Förderung des gegenseitigen Verständnisses und Respekts notwendig.

Gleichzeitig muss die Politik die Verwaltung beauftragen, auch die Schritte für die Zuteilung der notwendigen Fördergelder und die Bereitstellung der eigenen Mittel für die Umsetzung der großen Maßnahmen – Längsachse, Radschnellweg in Oberursel – durchzuführen und zu sichern. Nur so könnte 2024, beim voraussichtlich übernächsten Fahrradklima-Test Oberursel zeigen, dass Politik und Verwaltung das Ziel „Alle fahren Rad“ ernst nehmen.

Susanne Bittner

Radelnde Schüler:innen sollten hier Vorfahrt haben

Die Schulstraße in Wehrheim verläuft von der Hauptstraße über die Einmündung Am Bürgerhaus vorbei an der Limeschule und bis zu Limes-Sporthalle. In wesentlichen Teilen ist sie Einbahnstraße mit freigegebenem Radverkehr in Gegenrichtung. So können Radfahrer – insbesondere auch Schüler:innen – von der Hauptstraße aus schnell und direkt die Limeschule erreichen und die verkehrsreiche Wehrheimer Mitte meiden.

Nach Einrichtung des Schutzstreifens zum Fahren gegen die Einbahnstraßenrichtung wurde auf Hinweis des ADFC ein weiteres Fahrrad-Symbol im abknickenden Bereich der Schulstraße angebracht, damit der Autoverkehr in

der Einbahnstraße auf der rechten Seite bleibt. Der ADFC hat außerdem eine komplette Änderung der Vorfahrtsituation angeregt: Der Verlauf der Schulstraße soll Vorfahrtstraße werden. Am 15. Juni gab es eine Begehung ohne ADFC-Beteiligung. Laut Taunus Zeitung vom 18. Juni sollen Erdnägel zur Absicherung des Radverkehrs gegenüber dem entgegenkommenden Kraftfahrzeugverkehr angebracht und eine Rotmarkierung geprüft werden, sobald es die Wehrheimer Haushaltslage zulässt. Von der Änderung der Vorfahrtsregelung, die eine deutliche Stärkung des Radverkehrs im gesamten Kreuzungsbereich bedeuten würde, war nicht die Rede.

Stefan Pohl



Blick aus der Straße Am Bürgerhaus: Im Vordergrund links ist die neue Verlängerung des Schutzstreifens zu sehen. Wichtig ist aber auch die Verkehrsbeziehung von links nach rechts entlang der Schulstraße. Sie sollte Vorfahrtstraße sein, so dass man von links kommend entgegen der Einbahnstraße weiter nach rechts zur Limeschule fahren kann und der Verkehr aus der Bildlichrichtung wartepflichtig wäre.

Stefan Pohl

Usinger Buchfinkenroute neu beschildert

Im März 2021 erhielt die Buchfinkenroute, ein Radrundweg um Usingen, eine neue Beschilderung. Dabei haben Plaketten die bisherigen Aufkleber weitgehend ersetzt. Der Rundroute lässt sich so besser nach dem Routensymbol folgen. Leider wurden trotzdem weiterhin Aufkleber verwendet, die teilweise vor allem auf Zwischenwegweiser angebracht wurden, wofür es auf dem Schild gar keinen Platz gibt und was in der Standard-Fahrradwegweisung so auch nicht vorgesehen ist. Zudem gibt es immer noch mindestens zwei Stellen, an denen man wegen falsch oder ungünstig angebrachter Schilder in die Irre gehen kann.

Fährt man die Route im Uhrzeigersinn, ist bei Wilhelmsdorf ein Abbiegen kaum erkennbar und eine Routenplakette in einer falschen Richtung aufgehängt, hier wird man von der Rundroute einfach weggeführt. Der ADFC hat darauf bereits im April hingewiesen, bis vor kurzem war der Fehler noch nicht korrigiert. An einer weiteren Stelle im Wald bei Merzhäusen sind Schilder sehr unauffällig



LOGO der Buchfinkenroute:
Ein radelnder Buchfink

und für die Fahrtrichtung im Uhrzeigersinn kaum erkennbar. Auch hier fährt man leicht falsch und verlässt die Route.

Fazit: Die Neubeschilderung ist eine erhebliche Verbesserung, wenngleich nicht fehlerfrei. Eine Befahrung ist trotzdem zu empfehlen, allerdings sollte man eine Karte dabei haben oder den Track der Route nutzen. Einfach auf taunus.info nach „Buchfink“ suchen, hier gibt es eine Beschreibung, eine Kartendarstellung und einen Track zum Download.

Stefan Pohl

Rundrouten-Vorschläge für Taunuskommunen

Auf Initiative der Stadt Usingen nimmt das vom ADFC vor über 15 Jahren ausgearbeitete Rundrouten-Konzept jetzt wieder Fahrt auf. Das Konzept entstand anlässlich der Erstausschilderung eines Routennetzes im Hochtaunuskreis mit der grünen Fahrradwegweisung (Aufstellung 2012), wurde aber nicht weiter verfolgt. Neben den bereits bestehenden Rundrouten um Bad Homburg und Kronberg wurden zwei weitere Runden inzwischen nach diesem Konzept ausgeschildert: Die Rundroute um Oberursel und die Buchfinkenroute um Usingen.

Nun sollen weitere Routen hinzukommen. Mehrere Kommunen haben ihr Interesse geäußert. Bei dem virtuell durchgeführten Treffen Mitte Mai hat der ADFC für die Kommunen Weilrod, Neu-Anspach, Wehrheim, Schmitten und Grävenwiesbach jeweils eine detaillierte Darstellung ausgearbeitet und den Kommunen übermittelt. Außerdem erarbeitet der ADFC Vorschläge für die Kommunen Königstein und Glashütten sowie für eine Taunushöhen-Runde. Ob die Routen tatsächlich ausgewiesen werden, ist noch nicht beschlossen - es handelt sich zunächst um Vorbereitungen auf Verwaltungsebene.

Stefan Pohl

Informationen zum Rundroutenkonzept unter adfc-hochtaunus.de/radtouristikkonzept

ADFC Main-Taunus-Kreis: kontakt@adfc-mtk.de

Bad Soden: Birgit Buberl, Tel. 06196 - 520333

Eschborn/Schwalbach: Thomas Buch, Tel. 06173 - 61192

Hofheim/Eppstein/Kriftel: Holger Küst, Tel. 06198 - 501559

Tourentipp Der Erlenbachweg

Der Erlenbachweg verbindet etwas unterhalb des Sandplackens das Usinger Becken mit dem östlichen Rhein-Main-Gebiet bei Bad Vilbel. Der Erlenbachweg ist im gesamten Verlauf FFH-Schutzgebiet. Der Erlenbach entspringt südlich von Neu-Anspach in der Nähe des Sandplackens und mündet bei Bad Vilbel-Massenheim in die Nidda.

Die Wege sind weitgehend asphaltiert und liegen fast ausschließlich abseits von verkehrsbelasteten Straßen. Fährt man die Route bergab, kann man am Wochenende bequem zum Sandplacken von Frankfurt über Bad Homburg (S5) oder Oberursel-



Der Erlenbachweg bei Wehrheim

Stefan Pohl

Hohemark (U3) und dem Weiltalbus (Linie 245 mit Fahrradanhänger) gelangen. Auch mit dem Fahrrad ist eine steigungsreiche Anfahrt möglich, etwa von Bad Homburg über das Gotische Haus.

Ab dem Sandplacken gelangt man nach einem kurzen Stück auf dem Taunuskamm in östlicher Richtung zum Quellbereich des Erlenbachs. Eine sprudelnde Quelle ist nicht vorhanden, wohl aber ein

kleiner Sammeltümpel an einer Wegkehre. Der Erlenbachweg führt in der Nähe von Neu-Anspach vorbei am Stahlhainer Grund, einem alten Besiedlungsgebiet mit frühgeschichtlicher Holzkohleherstellung. Kurz danach folgt der sehr empfehlenswerte Hessenpark, für den man bei einem Besuch genug Zeit mitbringen sollte. Entlang der Taunusbahn führt der Erlenbach zur Wehrheimer Saalburgsiedlung

und dem Freizeitpark Lochmühle. Durch das Köpperner Tal gelangt man nach Friedrichsdorf-Köppern und weiter durch den Spießwald und die A5-Unterführung nach Burgholzhausen, Ober- und Nieder-Erlenbach bis Bad Vilbel-Massenheim an der Nidda. Von hier kann man auf dem Niddaferweg bequem wieder zurück nach Frankfurt radeln. Unterwegs bestehen zahlreiche Einkehrmöglichkeiten direkt am Weg oder innerhalb der jeweiligen Orte.

Die Route ist allerdings nicht als solche ausgeschildert. Teilweise sind grüne Fahrradwegweiser vorhanden. Zu empfehlen ist der vom ADFC bereitgestellte Track, um die Route sicher zu finden: adfc-hochtaunus.de/erlenbachweg

Stefan Pohl

Ab jetzt ganz Tourenleiter

Günther Gräning hat sein Amt als 1. Vorsitzender des ADFC Hochtaunus aufgegeben

Unser Dank geht an Günther Gräning, der am 29. Mai 2021 als 1. Vorsitzender des ADFC Hochtaunus zurückgetreten ist, um sich in Zukunft auf sein Amt als Tourenleiter zu konzentrieren und sportlich-gesellige Radtouren unter seiner Führung anzubieten.

Der Vorstand des ADFC Hochtaunus verliert mit Günther einen langjährigen und engagierten Vorsitzenden, der den Verein über eineinhalb Jahrzehnte sehr geprägt hat. Sein Engagement für die Radtouren, das Tourenprogramm und die Werbung fürs Radfahren bestimmen diese lange Zeit mit Günther ebenso, wie die Förderung der Radcodierung, die Reparaturtermine und die Fahrradflohmärkte. In zahlreichen Beiträgen hier in Frankfurt aktuell hat Günther humorvoll zu aktuellen Themen Stellung bezogen und die Leser:innen oft zum Schmunzeln gebracht.

Auch der Weiltal-Sonntag war ohne Günther nicht vorstellbar, hat er doch dorthin und zu jedem anderen Infostand immer alles, was benötigt wurde (Pavillon, Tische, Stühle und Prospekte), transportiert und den Tag des Fahrrads in Oberursel ebenfalls mit großer und tatkräftiger Unterstützung begleitet.

Wir sind Günther für sein Wirken und Engagement im Vorstand sehr dankbar (eine öffentliche Danksagung bei der – hoffentlich in Präsenz – stattfindenden Jahresmitgliederversammlung steht noch aus) und wir wünschen Ihm alle Gute für die Zukunft!

Patrik Schneider-Ludorff
Stellvertretender Vorstand ADFC Hochtaunus

Einladung

zur Mitgliederjahresversammlung 2021 der ADFC-Ortsgruppe Bad Homburg / Friedrichsdorf

Ort: Vereinshaus Gonzenheim, Schultheißenstube 1, Am Kitzenhof 4, Bad Homburg
Datum: Mittwoch, 11. August 2021
Zeit: 19 Uhr bis ca. 21 Uhr

Vorschlag zur Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Wahl der Versammlungsleitung
3. Wahl der Schriftführung
4. Feststellung der Tagesordnung
5. Berichte der Vorstandsmitglieder
6. Bericht des Kassenführers
7. Bericht des Kassenprüfers
8. Aussprache
9. Wahl des Ortsgruppenvorstands
 - Vorsitzende der Ortsgruppe
 - Verkehrspolitische Sprecherin
 - Kassenwartin
 - Tourenbeauftragte
 - Vertreterin im Kreisvorstand
10. Wahl der Kassenprüferin
11. Ausblick 2021
12. Sonstiges

- Alle sind herzlich eingeladen, eine Funktion in unserer Ortsgruppe zu übernehmen.
- Der Raum ist groß genug, um einen ausreichenden Abstand halten zu können.
- Bitte beachtet, dass aufgrund der Corona-Epidemie die Versammlung noch kurzfristig abgesagt oder verlegt werden kann. Alle Infos gibt es auf unserer Homepage: adfc-bad-homburg.de
- Die Mitgliederversammlung tagt öffentlich, Gäste sind herzlich willkommen. Stimmberechtigt in der Versammlung sind alle Mitglieder der ADFC-Ortsgruppe.



Holger Küst (3)

Fahrrad-Parker am Wernerplatz 2015 in Aktion

Vom ADFC gespendeter Rad-Parker verschollen

Nach der Umsetzung des Rad-Beschilderkonzepts in Eppstein hatte der ADFC-Kreisverband der Stadt Eppstein 2015 einen Fahrrad-Parker für vier Räder mit integrierter Luftpumpe geschenkt, der am Wernerplatz aufgestellt wurde. Ohne Rücksprache mit dem ADFC wurde dieser regelmäßig genutzte Fahrrad-Parker entfernt, somit gibt es im Umkreis von 350 Metern keine geeignete Abstellmöglichkeit mehr. Gerade dies wäre für die allenthalben gewünschte Belebung der Gastronomie der Eppsteiner Altstadt hochwillkommen, ein hohes Potential gibt es durch die Corona-bedingte Zunahme an Radler:innen allemal.

Holger Küst



Fehlender Fahrrad-Parker am Wernerplatz 2021

Glasfaser-Ausbau mit Nebenwirkungen

In Windeseile hat die Deutsche Glasfaser in verschiedenen Teilen von Hofheim und Eppstein Glasfaserkabel verlegen lassen. Der Baufortschritt war so schnell, dass morgens störende Baustellen abends oftmals nicht mehr an derselben Stelle waren.

Eine bleibende Erinnerung blieb jedoch in Form einer Pflasterung, die an vielen Stellen für deutlich mehr als ein halbes Jahr als Provisorium eingebaut wurde. Der Eppsteiner Stadtverwaltung gegenüber gemachte Terminzusagen, dass die Aufgrabungen vor dem letzten Winter beseitigt werden sollten, sind an vielen Stellen offensichtlich nicht eingehalten worden. Bislange wurden besonders kritische Aufgrabungen in Lorsbach und in Eppstein-Bremthal beseitigt, ein kurzes Teilstück des hessischen Radfernwegs R8 mit sehr starkem Gefälle ist trotz Bitte an die Eppsteiner Stadtverwaltung noch immer nicht asphaltiert worden. Wenn auf dem sehr schmalen Weg mit schlechten Sichtbeziehungen sowie Radler:innen und Fußgänger:innen in beiden Fahrtrichtungen ein Rad in den Spalt zwischen Steinen und Asphalt gelangt, sind schwere Stürze fast unvermeidlich.

Holger Küst



Unzureichende provisorische Abdeckung auf dem Bergmann-Michel-Weg in Eppstein

Hessen Mobil und Ampeln

Immer wieder zeigt sich, dass Signalgeber an Ampeln von Hessen Mobil oder im Auftrag von Hessen Mobil zu unempfindlich eingestellt werden. Das hat zur Folge, dass Radler:innen bis zum nächsten Auto von hinten warten müssen, bis die Ampel reagiert und auf Grün umspringt – oder die Radler:innen warten die vorgeschriebenen fünf Minuten ab, bevor sie vorsichtig in die Kreuzung fahren dürfen. Jüngst zeigte sich dieses Fehlerbild wiederholt an der Einmündung der Straße Am Herrengarten auf die Bundesstraße 455 in Eppstein – hier fahren Radler:innen im Verlauf des hessischen Radfernwegs R8.

Andere Beispiele sind die Einmündung der Rudolf-Mohr-Straße auf die Hattersheimer Straße in Hofheim und die Einmündung der Lorsbacher Straße in Eppstein auf die B 455.

Dies zeigt deutlich, dass Hessen Mobil noch nicht hinreichend die Belange aller Verkehrsteilnehmenden im Blick hat. So langsam sollte sich mit der im Mai 2020 angekündigten Task Force Radwege bei Hessen Mobil hier etwas zum Positiven entwickeln, doch außer Ankündigungen ist bislang scheinbar noch nicht viel passiert. Holger Küst

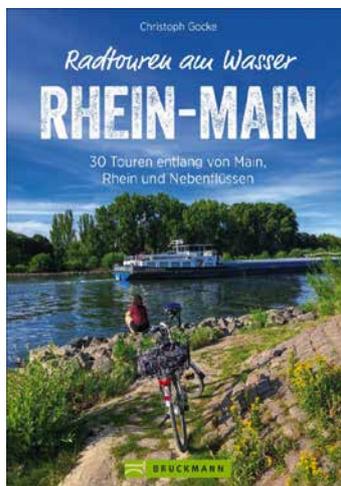
Von Bahnhof zu Bahnhof

Christoph Gocke meint: Einfach losfahren. Und genießen.

In unserer letzten Ausgabe hatten wir unter der Überschrift „Nahverkehr“ Hinweise auf Touren in der Region gegeben und auf die vielfältigen Varianten mithilfe der öffentlichen Verkehrsmittel hingewiesen. Prompt erreicht uns wenige Tage nach Erscheinen von *Frankfurt aktuell* 3-21 ein Buch, das 30 Touren im Rhein-Main-Gebiet vorstellt, die nahezu alle an einem Bahnhof beginnen und an einem Bahnhof enden.

In der Reihe „Radtouren am Wasser“ des Bruckmann Verlags ist jetzt „Rhein-Main. 30 Touren entlang von Main, Rhein und Nebenflüssen“ erschienen (158 Seiten, 19,99 €). Autor Christoph Gocke erkundet dabei aber längst nicht nur die Radwege an den großen Flüssen. Zwischen Rheinhessen, Vogelsberg, Odenwald und Taunus geht es kreuz und quer durch die Region, ob „Rund um Offenbach“ oder „An der Mümling“, „Im Kahlgrund“ oder „Zum keltischen Grabhügel“. Auch einen Tourstart mitten in der Stadt scheut der Autor nicht, wenn er als Ausgangs-/Endpunkt „S- und U-Bahnhof Frankfurt Hauptwache“ nennt.

Die Touren sind zwischen 25 und 60 km lang, ideal für einen Tagesausflug. Reichlich Fotos im Buch



machen Lust auf eine Kurzreise, informative und detaillierte Karten helfen bei der Orientierung. Zu jeder Tour gibt es eine Infoleiste mit Hinweisen auf die An- oder Abreise per Bahn, Einkehrmöglichkeiten unterwegs, GPS-Daten und Kartenmaterial sowie einige Stichworte zum Charakter der Strecke.

Alle Touren sind ausführlich beschrieben, sich zu verfahren, ist nahezu unmöglich (auch, wenn in einer Routenkarte aus „Seckbach“ „Steckbach“ wurde) – vorausgesetzt, man hat das Buch griffbereit in der Fahrradtasche. Dafür jedoch ist es fast zu schön geraten. (ps)

Verplant – ein Reise-Film

Mit dem Fahrrad von Thüringen nach Vietnam

„Verplant – Wie zwei Typen versuchen, mit dem Rad nach Vietnam zu fahren“

Schon der Titel des Films lässt ahnen, dass nicht alles auf dieser Reise gelingen wird. In Vietnam sind die beiden Thüringer trotzdem angekommen. Doch der Weg dorthin stellt sich als beschwerlicher heraus als angenommen. Im Iran warten sie wochenlang auf Visa, im Grenzgebirge zu China holt sie der Winter ein und in China selbst wird ihnen das Radfahren in einigen Provinzen gleich ganz verboten. Aber es gibt auch die vielen schönen Erlebnisse, die interessierten Menschen am Straßenrand, die Einladungen zum Essen oder zum Übernachten oder die spontane Hilfe nach einer Panne.

Nicht alles klappt wie geplant, aber geplant (oder planbar) ist eben nicht alles auf dieser Tour.



Die beiden wurschteln sich durch, zweifeln auch an ihrem Unterfangen, finden sich aber in jede Situation ein – und fahren einfach weiter.

Die Bilder wurden bis auf wenige Ausnahmen von den Radlern selbst aufgenommen, so dass man als Zuschauer immer ziemlich dicht am Geschehen dran ist.

Einziges Manko dieses Films: Er wurde – coronabedingt – nur für wenige Tage auf *youtube* online gezeigt, gegen Anmeldung und eine geringe Gebühr. Dadurch konnte ich, ganz exklusiv, das Werk gleich zweimal anschauen, und ich habe keine Minute davon bereut.

Inzwischen läuft der Film in einigen Kinos. Sollte er irgendwann in Frankfurt gezeigt werden, empfehle ich: Unbedingt hingehen! (ps)

Die Abbildungen wurden dem Film-Trailer entnommen: www.youtube.com/watch?v=fr7k6-QZG0s



Impressum

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

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

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

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

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

Satz und Layout: sanart grafik design® (Bad Vilbel), Peter Sauer

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

Redaktionsschluss für die Sept./Okt.-Ausgabe: 24. August 2021

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 7)
www.fahrrad-boettgen.de

E BIKE Advanced Technologies GmbH

Stephanstraße 5,
<https://ebike-int.com/>

Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 22)
www.zweirad-ganzert.de

Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH

Otto-Fleck-Schneise 10a
www.gfr-cycling.de

Internationaler Bund/Bike Point

Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein

Leverkuser Straße 31
(Am Bahnhof FFM-Höchst)
(Anzeige Seite 32)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo

Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 19)
www.mainvelo.de

Montimare

Hanauer Landstraße 11–13
www.montimare.de

Per Pedale

Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 7)
www.perpedale.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH

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

terranoa Zimmermann Touristik KG

Martin-May-Straße 7
pfaeltzer@terranoa-touristik.de

Fahrradhaus Wagner

Wooßstraße 21
(Anzeige Seite 14)
www.fahrradwagner.de

Fahrradhaus XXL

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



€ 600

Schwarmfinanzierung hilft Ehrenamt

Wir wollen besser werden. Und dazu brauchen wir eure Hilfe.



Die Verkehrswende mit mehr Platz fürs Rad braucht einen starken ADFC. Je stärker der ADFC, desto mehr Einfluss haben wir auf Politik und Gesellschaft. Ein wesentlicher Faktor für einen starken ADFC ist natürlich eine hohe Mitgliederzahl. Doch genauso wesentlich ist es, dass unsere Botschaften und Forderungen gut verstanden werden. Dazu müssen die Inhalte möglichst professionell aufbereitet und dargestellt werden – mit guten Texten, gutem Design sowie mit verständlichen und eingängigen Grafiken.

Professionalisierung ist notwendig

Unsere ehrenamtlich Aktiven im ADFC Frankfurt engagieren sich vor allem in den Bereichen, die direkt mit dem Fahrrad zu tun haben, wie z.B. in der Verkehrspolitik, bei Touren, bei Codierungen oder in der Werkstatt. Wir schätzen uns zudem glücklich über unsere Aktiven, die sich um all die IT-Themen (Homepage, Newsletter, Tourenanmeldung usw.) kümmern.

Die Aufgaben von Design und Grafiken werden von einigen Aktiven zusätzlich noch nebenbei erledigt: großes Plakat, kleiner Handzettel, Tourenprogramm oder die Webseite. Das funktioniert zwar relativ gut, allerdings stellen uns die vielen Veranstaltungen und die inzwischen häufigen und oft kurzfristig anberaumten Demonstrationen vor neue Herausforderungen, denn für einige dieser Veranstaltungen brauchen wir neue Materialien wie z.B. Flyer oder Plakate. Zudem benötigen ältere Werbematerialien eine Generalüberholung. Das geht besser mit **professioneller Unterstützung**. Dafür wollen wir einen **Arbeitsplatz** schaffen. Der schafft Entlastung bei unseren ehrenamtlich Aktiven – und gleichzeitig können wir uns neuen Aufgaben widmen.

Da unsere Mittel begrenzt sind, setzen wir erstmals auf eine **Schwarmfinanzierung** (neudeutsch **Crowdfunding**) für diesen Arbeitsplatz. Dieser soll zunächst auf zwei Jahre begrenzt sein. Dabei könnt ihr vorab eure Spendenbereitschaft erklären und einen **monatlichen Wunschbetrag** für die nächsten zwei Jahre angeben. **Jeder Beitrag zählt!**

Jeder Euro zählt

Sobald wir Zusagen für das Spendenziel von **600 € im Monat** haben, senden wir euch Informationen zur Zahlung. Erst danach würden wir, gerne per Lastschriftmandat, die Spenden tatsächlich erhalten.

Deine regelmäßige Spende ermöglicht ...

- unsere Forderungen öffentlich besser sichtbar zu machen
- unsere Außendarstellung zu modernisieren
- weitere Zielgruppen auf den ADFC aufmerksam zu machen

Kontakt für Fragen: kontakt@adfc-frankfurt.de

Zur Anmeldung: www.adfc-frankfurt.de/crowdfunding



Webseite



diverse Flyer



Tourenprogramm



Mitgliederzeitschrift



Plakate





ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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



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

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



www.radsporthaus-kriegelstein.de


200€
geschenkt*

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

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

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

**RADSPORTH AUS
KRIEGELSTEIN
GmbH**