

# FRANKFURT *aktuell*

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



(k)ein Platz  
fürs Lastenrad?

**bike-night 2022**  
ADFC Frankfurt am Main e. V.  
Samstag 10.9., 20.00 Uhr

Mainkai/Eiserner Steg  
siehe Seite 7



**e-motion e-Bike Welt Frankfurt-Süd**

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

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



☎ 069 24 24 78 87

✉ frankfurt-sued@emotion-ebikes.de

📍 Strahlenberger Weg 16  
60599 Frankfurt a.M.



# Editorial

Hallo Zukunft also. Große Ereignisse werfen bekanntlich ihre Werbebanner und Pressemitteilungen voraus. Ist erst einmal eine Schneise durch den PR-Sprech der Ankündigungstexte auf der EUROBIKE-Website geschlagen, wird klar, dass mit dem Szenenwechsel von Friedrichshafen nach Frankfurt am Main nicht nur ein neuer Veranstaltungsort gefunden wurde, sondern auch ein neues, sehr viel stärker politisch geprägtes Konzept als die bisherige auf technische Innovationen fokussierte Leistungsschau der Fahrradindustrie.

Denn um das Potenzial des Fahrrads, auch im Sinne des ökonomischen Erfolgs von Herstellern und Händlern, voll auszuspielen zu können, bedarf es nicht bloß noch coolerer Bikes, digitalerer Add-Ons und trendigerer Gadgets. Schließlich fehlt es nicht an guten Lastenradmodellen, sondern an ausreichend

breiten Wegen und guten Abstellmöglichkeiten dafür. Wenn sich also immer mehr Menschen immer öfter für das Rad entscheiden sollen, wie es ein früherer, sehr geschätzter ADFC-Bundesgeschäftsführer einmal ausdrückte, muss sich vor allem der öffentliche Raum, in dem fließender und ruhender Verkehr stattfindet, ändern – bei der Entwicklung der Infrastruktur und auch regulatorisch. Dies scheint der Fahrradindustrie inzwischen klar geworden zu sein.

Und wenn die Lobbyisten der Automobilindustrie bei der autogerechten Verstümmelung unserer Städte in den letzten Jahrzehnten gewaltig ihre Finger im Spiel hatten, muss sich dann die (nach Umsatz und Arbeitsplätzen) kleinere Fahrradindustrie nicht umso entschiedener politisieren und nach Einflussnahme für fahrrad- und menschengerechtere Städte suchen?

Die Politisierung der EUROBIKE, mit der die Veranstaltung fast schon ein wenig kokettiert, darf man freilich nicht an der Präsenz politischer Prominenz messen, erst recht nicht an der des Bundesverkehrswendeblockierministers. Auch das 17. Expert:innenpanel zu fortschrittlicher Mobilität dürfte mit seiner positiven Wirkung für die Verkehrswende eher überschaubar bleiben. Maßstab der Politisierung ist viel eher der richtige und durchaus auch mutige Schritt, Elemente der EUROBIKE in den konfliktrichtigen Raum einer an Verkehrsflächen knappen deutschen Großstadt zu verlegen, wie es Bertram Giebeler in seinem Beitrag auf Seite 30 beschreibt. Das Bekenntnis der Stadt Frankfurt als Fahrradstadt kann man (hoffentlich nicht nur) in diesen Tagen beim Wort nehmen. Und das ist gut so, findet

**Torsten für das Redaktionsteam**



## ADFC Frankfurt am Main e. V.

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

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

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

## Vorstand

Dagmar Berges  
Anke Bruß  
Ansgar Hegerfeld  
Sigrid Hubert  
Dr. Susanne Neumann  
Denis Reith  
Klaus Schmidt-Montfort  
Svea Birte Schuch  
Alexander Schulz (Schatzmeister)  
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 Fichardstraße:** 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:** Dagmar Berges  
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:** Christa Pellerinshoff

**Süd:** Erich Lücker

## Beauftragte

**Fahrgastbeirat:** Jürgen Johann

**Firmen-Events:** Wehrhart Otto

**Goethe-Uni:** Lars Nattermann

## Kontakte

**Elke Bauer** e.bauer@web.de

**Dagmar Berges**  
☎ 0151 65 71 94 02  
dagmar.berges@adfc-frankfurt.de

**Anke Bruß**  
anke.bruss@adfc-frankfurt.de

**Claudia Nora Fischer**  
claudia.fischer@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

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

**Simone Markl**  
simone.markl@adfc-frankfurt.de

## Lars Nattermann

lars.nattermann@adfc-frankfurt.de

## Dr. Susanne Neumann

☎ 0177/7852570  
susanne.neumann@adfc-frankfurt.de

## Stephan Nickel

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

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

**Ralf Paul** ☎ 069/49 40 92 8

## Christa Pellerinshoff

christa.pellerinshoff@adfc-frankfurt.de

## Wolfgang Preisung

☎ 061 92/9 517 617  
wolfgang.preisung@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

**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

# (k)ein Platz fürs Lastenrad?

Patricia Immler und Sohn Lionel auf dem täglichen Weg zur Kita

Torsten Willner (4)



**Alle wollen offenbar eines haben: Kaum ist ein Lastenrad-Förderprogramm aufgelegt, ist es auch schon überbucht, und die Lieferzeiten in den Läden ziehen sich fast so in die Länge wie der Bau eines Radschnellwegs. Auch auf der EUROBIKE wird diese Fahrzeug-Gattung wieder eine ganz große Bühne bekommen. Wäre die Nachfrage nach Lastenrädern allein ein Indiz für die gelingende Verkehrswende – Städte wie Frankfurt wären auf einem sehr guten Weg. An die schiere Präsenz der Transportvelos knüpft sich aber auch die Frage: Wie gut lassen sie sich eigentlich parken und mit welchen Problemen haben Lastenradnutzer:innen in Frankfurt zu kämpfen?**

Neben dem Transport jüngerer Kinder gelten Einkäufe von Lebensmitteln und Getränken als hauptsächlicher Anschaffungsgrund. In Dänemark haben sich große Märkte wie Lidl mit speziellen Abstellplätzen auf ihre Lastenrad fahrende Kundschaft eingestellt. Anders als in Kopenhagen bietet das Stammhaus in seinen deutschen Filialen keine eigenen Lastenrad-Parkplätze, grundsätzlich sei man für solch einen Gedanken aber offen, sagt Melanie Pöter von der Lidl-Pressestelle: „Aktuell können Lastenräder an den herkömmlichen Fahrradstellplätzen abgestellt werden.“ Die Probe aufs Exempel beim Markt in der Platenstraße zeigt, dass dies tatsächlich möglich ist: die Fahrradbügel bieten einen komfortablen seitlichen Abstand von gut 1,20 Meter, auch in der Länge gibt es kein Problem. Ähnliche Platzverhältnisse bieten beispielsweise die Alnatura-Märkte

in Bornheim und Eckenheim oder Aldi in der Raimundstraße.

Doch je zentraler ein Lebensmittelmarkt im Stadtgebiet liegt, umso heikler kann sich die Abstell-situation gestalten. Bei manchen Supermärkten ist es bereits mit einem herkömmlichen Rad schwierig, einen geeigneten Abstellplatz zu finden, mit einem Lastenrad wird das nicht leichter. Nehmen die Handelsketten überhaupt wahr, dass heute häufiger mit Lastenrad oder Rad eingekauft wird?

## Einkufen per (Lasten)Rad liegt im Trend

Bei Kund:innen der Tegut-Märkte beobachtet Pressesprecher Matthias Pusch „seit jeher eine hohe Affinität zum Fahrrad. Grundsätzlich streben wir immer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Rahmen von Neueröffnungen an.“ Alnatura-

Sprecherin Stefanie Neumann hat aus ihren Märkten die Rückmeldung erhalten, dass Kund:innen die Fahrradständer dort „in den letzten Jahren mit steigender Tendenz“ nutzen, eine systematische Zählung gibt es jedoch nicht.

Auch REWE hat dazu keine genauen Daten. „Die aktuelle Situation lässt jedoch vermuten, dass tatsächlich mehr Menschen das Rad nutzen“, räumt REWE-Pressesprecherin Katrin Allstädt ein und findet diese Entwicklung auch begrüßenswert. Dass vor allem bei älteren innerstädtischen REWE-Märkten die Abstell-situation oft nicht optimal ist, weiß das Unternehmen: „Im Rahmen von Neu- und teilweise von Umbauten eines Marktes inklusive Außenanlagen werden Fahrradständer nach den vom ADFC-empfohlenen Standards ausgetauscht und montiert, teilweise auch für E-Bikes. Hier werden auch, sofern baulich möglich,

die Fahrradständer unter einem Dach installiert“, erklärt die REWE-Sprecherin.

Alnatura zeigt sich hier noch etwas offensiver: „Wo immer möglich, stellen wir direkt vor dem Markt eine Abstellfläche für Fahrräder und Lastenräder zur Verfügung“, erläutert Alnatura-Sprecherin Stefanie Neumann. Der größere Platzbedarf für Lastenräder werde dabei berücksichtigt. „Wenn in der Planungsphase für einen neuen Alnatura Markt festgestellt wird, dass die dort vorhandenen Stellplätze nicht ausreichen, dann wird mit dem Vermieter und Stadtverwaltung geklärt, was möglich wäre und dann hoffentlich umgesetzt“, beschreibt Neumann die Vorgehensweise – so geschehen etwa in der Landgrafenstraße im Stadtteil Bockenheim, wo die Stadt Frankfurt einen Kfz-Stellplatz in drei Lastenrad-Parkplätze umgewandelt hat.

Bei Alnatura gibt es zudem die besondere Situation, dass in mittlerweile 41 Märkten teilweise elektrisch verstärkte Lastenräder auszuliehen sind. Die Bio-Lebensmittelkette beteiligt sich damit aktiv im Netzwerk des VCD-Projekts [main-lastenrad.de](http://main-lastenrad.de)

Zum Erfolg von [main-lastenrad.de](http://main-lastenrad.de) haben auch Manfred Fußnecker und Patricia Immler beigetragen. Beide leben mit ihren Familien im Stadtteil Dornbusch und haben die Crowdfunding-Kampagne Lastenradler Frankfurt (*Frankfurt aktuell* 5/2018) zur Leih-Lastenrad-Finanzierung ins Leben gerufen. Insgesamt lassen sich in Frankfurt und Offenbach rund 20 Lastenräder kostenlos ausleihen: „Da können die Leute einfach mal eine andere Art der Mobilität ausprobieren – eine gute Sache!“, findet Fußnecker. Wie Patricia Immler hat auch er bereits vor längerer Zeit den Pkw gegen ein eigenes Lastenrad getauscht.

Wenn Manfred Fußnecker sich per Lastenrad zu einem größeren Lebensmitteleinkauf auf den Weg macht, steuert er oft gleich einen der markteigenen Kfz-Parkplätze an. „Die stehen schließlich allen zu, die hier einkaufen – und es hat sich auch noch nie jemand daran gestört, dass ich den Platz mit meinem Lastenrad nutze.“ Allerdings hapert es hier mit Bügeln zum diebstahlsicheren Anschließen.

Ein Argument, das für die Einrichtung spezieller Lastenrad-Parkplätze – wie in der Bockenheimer

Landgrafenstraße – spricht. Die regulatorische Voraussetzung, sie anlegen zu können, war die jüngste Novelle der Straßenverkehrsordnung, die nun ein Lastenrad-Parkplatz-Schild beinhaltet. Auf Asphalt kann außerdem ein Lastenrad-Piktogramm die Erkennbarkeit verbessern. Neben dem Standort in Bockenheim hat die Stadt Frankfurt jeweils einen weiteren Pilotstandort in Bornheim, im Gallus, im Europaviertel sowie zwei am Riedberg ausgewiesen, um erste Erfahrungen mit dem neuen Schild zu sammeln. „Wir haben fünf Lastenrad-Parkflächen ausgewählt, die uns die Ortsbeiräte vorgeschlagen haben – unsere Idee war, dass es sich besonders vor Supermärkten anbieten würde“, erläutert Stefan Lüdecke, Referent im Mobilitätsdezernat und Leiter der Stabsstelle Radverkehr der Stadt Frankfurt am Main.

### Ausgewiesene Lastenrad-Parkplätze...

Zwar seien die Abstellplätze gut genutzt, „doch die Räder, die dort parken, sind in der Regel keine Lastenräder“, lautet Lüdeckes erstes Fazit. Alle wollten ja, egal mit welchem Rad, so nah wie möglich ans Ziel heranfahren. Das führt in der Praxis dazu, „dass ein normales Rad auch auf einen Lastenradparkplatz gestellt und die Beschilderung ignoriert wird, wenn der günstiger liegt“, so Lüdeckes Analyse: „Mein Eindruck ist, dass das nur an Standorten funktioniert, wo eine hohe, sehr spezifische Nach-



*Stefan Lüdecke schließt sein Lastenrad auf einem dazu gedachten Parkplatz in der Wittelsbacherallee an. Hauptsächlich stehen hier aber normale Räder.*

frage für Lastenrad-Abstellplätze herrscht – etwa an einem Bio-Supermarkt.“

Dabei gibt es im Stadtgebiet eine stattliche Zahl von Fahrradbügeln, und jedes Jahr kommen rund 2.000 neue dazu. Das Problem ist, dass viele im rechten Winkel zur Bordsteinkante angeordnet sind, was dazu führt, dass bei den längeren Lastenrädern dann das vordere oder hintere Rad auf die Fahrbahn oder den Gehweg ragt. „Schräg platziert würde der Platz aber in den meisten Fällen ausrei-

chen“, hat Lüdecke bereits aus eigener Erfahrung festgestellt. Er ist seit einem halben Jahr selbst regelmäßig mit einem „Bullit“ in der Stadt unterwegs, in der Ladebox sitzt dann oft sein Hund.

### ...oder schräg aufgestellte Fahrradbügel?

Um den Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Lastenräder möglichst zugänglich zu decken, sei es „zielführender, die Bügel grundsätzlich so zu

platzieren, dass möglichst alle ihr Rad überall abstellen können“, findet Stefan Lüdecke. Spezielle Lastenrad-Parkplätze werden auch künftig ausgewiesen, an diesen Standorten sollte es jedoch einen hohen konkreten Bedarf geben.

So könnte es demnächst mehr Lastenräder geeignet geben, die für Lastenräder geeignet sind, ohne dass sie entsprechend beschildert sind. Praktisch kann das bedeuten, dass es kleinere, kürzere, schmalere Lastenräder etwas einfacher bei der Parkplatzsuche haben als besonders breite und große Modelle. „Man muss sicherlich mit dem Lastenrad in Kauf nehmen, dass man auch mal ein paar Meter mehr laufen muss, bis man einen sicheren Abstellplatz hat“, räumt Lüdecke ein.

Grundsätzlich dürfen Lastenräder auch auf dem Gehweg abgestellt werden. Dabei darf die Breite des Gehwegs aber nicht so verengt werden, dass andere in ihrer Mobilität – etwa mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen – beeinträchtigt werden. Genau darauf achtet Manfred Fußnecker auch, bevor er sein Lastenrad auf dem Gehweg abstellt. Diese umsichtige Praxis beim Lastenradparken scheint in Frankfurt glücklicherweise die Regel zu sein, „bislang funktioniert das ganz gut“, bestätigt Stefan Lüdecke.

Wenn Lastenradlerin Patricia Immler ihren sechsjährigen Sohn Lionel zum Kindergarten der Lebenshilfe im Stadtteil Hausen bringt, kann sie das Lastenrad ohne Probleme kurz auf dem Gelände abstellen (unser Titelfoto). Parkt sie es in der Stadt, hat sie



*Eine junge Familie kauft per Lastenrad ein*



*Lastenräder sind etwas länger, man stellt sie daher besser schräg zur Straße ab* Stefan Lüdecke

erst dann ein gutes Gefühl, wenn auch der Rahmen an einem Bügel fest angeschlossen ist, „dafür habe ich mir auch ein gutes Schloss geleistet.“ Was sie aber bei den allermeisten Fahrradbügeln im Stadtgebiet vermisst, ist der Witterungsschutz: „Bei modernen Lastenrädern ist auch Elektrik an Bord, da wünsche ich mir schon, dass das nicht dem Regen ausgesetzt ist.“

Möglichst nicht unter freiem Himmel, lautet auch die Devise, wenn es darum geht, das Lastenrad, etwa nachdem man die Kinder zur Kita gebracht hat, am Arbeitsplatz abzustellen. Patricia Immler ist sehr froh darüber, dass das bei ihrem Arbeitgeber möglich ist.

### (Lasten)fahrradfreundlicher Arbeitgeber?

Die KfW-Bankengruppe hat schon vor 15 Jahren an dem ursprünglich vom ADFC Hessen und dem Regionalverband initiierten Projekt „bike + business“ teilgenommen, das heute vom Land Hessen geleitet wird. Die damals vom Projektteam entwickelten Handlungsempfehlungen, mehr witterungsgeschützte und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten zu schaffen, hat das Unternehmen so gut umgesetzt, dass KfW-Angestellte Patricia Immler das Lastenrad heute problemlos in der Tiefgarage ihres Arbeitgebers abstellen kann.

Im Gegensatz zur sicheren Abstellmöglichkeit für herkömmliche Fahrräder zählen gute Lastenradparkplätze nicht zu den offiziellen Kriterien beim Audit für fahrradfreundliche Arbeitgeber,



erläutert Sara Tsudome, die als Projektleiterin für den ADFC-Bundesverband die Zertifizierungen koordiniert. „Aber es gibt eine Reihe fahrradfreundlicher Arbeitgeber, die Mitarbeitenden, die mit dem Lastenrad kommen, einen Platz in der Tiefgarage oder dem Fahrradkeller anbieten können.“ In Frankfurt am Main ist das etwa am Standort der R+V-Versicherung oder dem Umweltamt der Stadt Frankfurt der Fall.

Beide sind als fahrradfreundlicher Arbeitgeber in „Gold“ zertifiziert.

Was beim mehrstündigen Parken am Arbeitsplatz gilt, trifft für das Abstellen der hochwertigen Fahrzeuge zu Hause, also über Nacht, allemal zu. Bei der Wahl ihres Lastenrads war es Patricia Immler wichtig, dass es nicht nur viel transportieren kann, sondern sich auch so kompakt machen lässt, um in den Keller getragen zu werden. Während die übrigen Räder der Familie im Freien stehen, kommt das für das Lastenrad nicht in Frage. Bei Manfred Fußnecker parkte das Transportvelo zuerst im eigenen kleinen Garten. Aber auf das Gefühl, es inzwischen mit den fünf anderen Rädern der Familie in einer dafür angemieteten Garage sicher untergebracht zu wissen, möchte der Lastenradler nicht mehr verzichten.

### ...und eine Vision

Dass viele, die mit hochpreisigen Rädern in der Stadt unterwegs sind, hier gerne eine witterungsgeschützte, sichere Abstellmöglichkeit nutzen würden, weiß auch Stefan Lüdecke: „Was ich mir wünsche, wäre ein kleines Fahrradparkhaus im Zeil-Umfeld, wo Kund:innen während des Einkaufs, Tourist:innen während des Stadtbummels ihr Rad bewacht abstellen, falls nötig den Akku aufladen können. Es ist natürlich nicht so einfach, da eine geeignete Fläche zu finden. Mittel- bis langfristig wäre das aber ein Ziel.“ Eine Vision, über deren Verwirklichung sich in Frankfurt sicher viele freuen würden – ob mit oder ohne Lastenrad. *Torsten Willner*

## Wie sichere ich mein Lastenrad?

### Eine Blitzumfrage im Nordend

Donnerstag, 8 Uhr früh an der Koselstraße im Nordend, in der Nähe von zwei gut frequentierten Kitas: Mütter und Väter bringen auf E-Lastenrädern ihre Sprösslinge zur Kita, die Kids haben sichtlich Spaß daran, und die Eltern unterhalten sich aus dem Sattel heraus (was sie von Auto zu Auto nicht könnten), bis wir höflich fragen, ob wir sie mit unserer nicht repräsentativen Zufallsbefragung unterbrechen dürfen. Klar, dürfen wir – also los: Wie stellt ihr eure Transportvelos sicher ab, was habt ihr damit für Probleme?

Eine Mehrheit der Befragten hat eine Garage oder einen Tiefgaragen-Stellplatz, der hier bis zu 200 Euro im Monat kosten kann. Eine Minderheit kann immerhin eine Hauseinfahrt oder einen Innenhof

nutzen. Nur eine Befragte stellt ihr Rad an einem Bügel im Straßenraum ab. Sie hat es aber immerhin schon seit drei Jahren behalten – es ist extra versichert, was nicht ganz billig ist.

Vom Komplettdiebstahl eines Lastenrads war nur einer betroffen, aber ausnahmslos alle berichteten von Komponentendiebstahl, bei sich und bei Freunden, die ebenfalls Lastenräder fahren. Ziel Nr. 1 ist der Akku, eine „beliebte“ Fehlerware. Es wird auch sonst alles geklaut, was schnell demontiert werden kann, auch der Plastik-Regenschutz für die Kinderkabine.

Generell ist ein komplettes E-Lastenrad eine derart schwere und sperrige Sache, dass der Abtransport auch junge und kräftige Fahrraddiebe mit Kleinlastern



vor Probleme stellt. Das mag ein wenig schützen. Insgesamt ermutigt es, immer mehr Lastenräder im Straßenbild zu sehen. Das Diebstahlsrisiko hat offenbar keine demotivierende Wirkung, das ist gut so!

Fast alle Befragten nutzten eine doppelte Schließsicherung, mit einem kurzen Bolzenschloss und einem extra langen und dicken Kettenschloss eines bekannten Herstellers aus dem ADFC-Förderkreis. *Bertram Giebeler*



## Selbstbewusste Zwischenbilanz

Ein Beispiel für das Umsetzen der Koalitionsvereinbarung „Fahrradstadt Frankfurt“ in den zwei Berichtsjahren: geschützter Radstreifen an der Hanauer Landstraße

Bertram Giebeler

### Zwei Jahre nach dem Koalitionsbeschluss „Fahrradstadt Frankfurt“ stellt die Stadt ein erstes Resümee des bisher Erreichten vor.

Es war zwar damals eine andere Magistratskoalition als die heutige, die 2019 mit dem Radentscheid-Team verhandelte und im Ergebnis den wirklich mutigen und wegweisenden Koalitionsbeschluss „Fahrradstadt Frankfurt“ zuwege brachte. Nichtsdestotrotz gilt der Beschluss auch für die neue Vierer-Koalition. Und zwei Jahre nach dem Beschluss, so war es auch vereinbart, sollte Zwischenbilanz gezogen werden. Das tat der Magistrat dann auch, mit der Vorlage „B 199“, einem Bericht des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung.

Der Bericht enthält eine durchaus bemerkenswerte Aufzählung von Maßnahmen, die im Zeitraum 2019-2021 realisiert oder fest geplant wurden – bauliche Maßnahmen wie etwa der Umbau der Bockenheimer Landstraße benötigen nun einmal längere Planungs- vorläufe als reine Markierungsarbeiten wie zuletzt an der Berliner Straße. Genannt werden auch Maßnahmen, die gar nicht im Katalog der Radentscheid-Verhandlungen waren, aber trotzdem angepackt wurden. Wir wollen hier nicht die Aufzählung wiederholen, zumal wir in der vorigen Ausgabe von *Frankfurt aktuell* schon ausführlich auf Radverkehrsförderung in der City eingegangen sind. Jedenfalls sieht sich auch Alexander Breit, Sprecher des Radentscheids und Verhandlungspartner von 2019, zu einer lobenden Stellungnahme gegenüber der Presse veranlasst.

Da wollen wir nicht nachstehen. Wer in Frankfurt täglich Rad fährt, spürt seit einigen Jahren die Verbesserung der Situation – zumindest in der Innenstadt und in den zentraleren Wohnvierteln. Auch im Vergleich mit den meisten anderen großen Städten tat sich in Frankfurt wirklich allerhand Positives – das weist ja auch das gute Ranking im Fahrradklima-Test aus. Wir als ADFC müssen aber darauf drängen, dass das Tempo der letzten Jahre nicht nachlässt. An einigen Stellen klemmt es nämlich immer noch ganz erheblich. Nehmen wir nur das leidige Thema der Radschnellwege im südlichen und östlichen Stadtrand, oder den unvollendeten Ausbau einer sicheren Radverkehrsführung an der Friedberger Landstraße. Hier erwarten wir eigentlich, dass noch in diesem Jahr eine Lösung wenigstens beschlossen, an besten sogar realisiert wird.

Bertram Giebeler

adfc  
bike  
night  
2022

12. ADFC bike-night  
10. September 2022  
20 Uhr, Mainkai



Foto AG ADFC Frankfurt

## Wir brauchen eure Hilfe!

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

Genaue Infos und Anmeldung als Ordner\*in unter [www.adfc-frankfurt.de/bike-nightordner](http://www.adfc-frankfurt.de/bike-nightordner)



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](http://www.FahrradWagner.de)

Fahrradhaus  
Wagner

Familientradition seit 1929

Woogstr. 21

Tel.: 069 - 952 948 44

60431 Ffm. - Ginnheim

Fax: 069 - 952 948 56

Öffnungszeiten:

Montag - Freitag:

9:00 - 12:00 Uhr

15:00 - 18:30 Uhr

Mittwoch Nachmittag  
geschlossen

Samstag:

9:00 - 13:00 Uhr

# » Die Verkehrswende ist ein großer

Nur noch wenige Wochen lang werden Unterschriften für das Volksbegehren Verkehrswende Hessen gesammelt. Als Interessenvertretung der Radfahrenden sehen wir im ADFC das Thema Verkehrswende vor allem aus der Sattelposition. Doch es gibt noch mehr Perspektiven. Barrierefreiheit und Inklusion sind hier wichtige Stichworte. Um diesen Standpunkten eine Stimme in der Öffentlichkeit zu geben, führten ADFCler in Oberursel, Steinbach und Königstein mehrere Interviews. Was erwartet eine Mutter von zwei Kindern im Vorschulalter, der Bezirksvorsitzende des Sozialverbands VdK in Frankfurt und eine gesellschaftlich stark engagierte Frau mit Sehbehinderung von der Verkehrswende? Mit Claudia Kipka, Jürgen Kremser und Brigitte Buchsein sprach Andreas Beck vom ADFC Oberursel. Die Befragten äußern sich konkret zur Situation im Hochtaunuskreis – aussagekräftig sind diese Stimmen aber zweifellos auch überregional.



Wie Gedankenlosigkeit zur Lebensgefahr wird  
Claudia Kipka

## Frau Kipka, warum braucht Kronberg eine Verkehrswende?

**Claudia Kipka:** Generell braucht ganz Deutschland eine Verkehrswende, allein schon um die Klimaschutzziele zu erreichen. Die Verkehrswende, die das Volksbegehren vorschlägt,



**Brigitte Buchsein** ist seit früher Kindheit blind, daher stets mit dem Blindenlangstock unterwegs. Sie ist ehrenamtlich als Kirchenvorstand und Prädikantin engagiert, außerdem im Blinden- und Sehbehindertenbund Hessen für Themen u. a. Mobilität im öffentlichen Raum aktiv. Beruflich ist sie als Software-Entwicklerin tätig.



**Claudia Kipka** lebt in Kronberg und ist Mutter von zwei Kindern im Vorschulalter. Sie war 2021 „Star des Stadtradelns“ in Kronberg, weil sie im Aktionszeitraum vollständig auf die Nutzung eines Pkw verzichtete. Sie ist im ADFC engagiert und Sprecherin der Ortsgruppe Kronberg.



**Jürgen Kremser** ist ehrenamtlicher Sozialrechtsberater für den Sozialverband VdK im Hochtaunuskreis, um Menschen mit Benachteiligung und Behinderung bei der Erlangung ihrer Rechte zu unterstützen. Seit April 2022 ist er zudem Bezirksvorsitzender des VdK in Frankfurt.

schafft drastisch bessere Lebensqualität für alle. In Kronberg ist es so: Es sind sehr viele, sehr große Privatfahrzeuge (SUV) unterwegs. Ich finde, Kronberg ist zugleich eine fußgänger- und fahrrad-feindliche Stadt. In den letzten 60, 70 Jahren stand klar das Auto im Mittelpunkt der Verkehrspolitik. Meine Meinung ist, dass wir nicht auf nationale Vorgaben warten sollten, sondern jetzt vor Ort zeigen können, was möglich ist.

## Herr Kremser, warum fordert der Sozialverband VdK eine Verkehrswende in Hessen?

**Jürgen Kremser:** Jede:r soll gleichberechtigt am Leben teilhaben, das sichert die sogenannte „Behindertenrechtskonvention“ der UN verbindlich zu. Der VdK hat sich dem Trägerkreis des Volksbegehrens angeschlossen, weil die Verkehrswende ein großer Schritt zu mehr Inklusion ist. Ich bin seit zehn Jahren für den VdK tätig und sehe, dass da noch sehr viel zu tun ist, damit Menschen mit Behinderung teilhaben können. Viele Aktivitäten wären zum Beispiel mit Fahrrad oder Spezialrad möglich, aber die Infrastruktur ist nicht inklusiv, sie behindert. Selbstbestimmte Mobilität für Menschen mit Rollstuhl, Blindheit oder ähnlichen Einschränkungen bedeutet, dass diese ohne fremde Hilfe ihr Ziel erreichen können. Viele Menschen können den Autoverkehr aufgrund ihres Alters oder aufgrund einer Behinderung nicht selbst nutzen. Das gilt aber auch für Eltern mit Kinderwagen. Diese Bürger:innen benötigen sichere, barrierefreie und alltagstaugliche Verkehrssysteme. Da hapert es auch im Hochtaunuskreis und in Oberursel noch sehr.

## Frau Buchsein, was ist Ihre Sicht zur Verkehrswende?

**Brigitte Buchsein:** Ich lebe seit 24 Jahren in Oberursel und bin aufgrund meiner Sehbehin-

derung auf den ÖPNV und Fußverkehr angewiesen. Oberursel ist glücklicherweise gut mit U- und S-Bahn angebunden. Abends und an den Wochenenden jedoch sind die Verbindungen ausgedünnt. Aber auch tagsüber sind Querverbindungen etwa nach Bad Vilbel oder Eschborn schlecht. Das sind Orte, die eigentlich nicht weit weg, aber per ÖPNV von Oberursel aus schlecht erreichbar sind. Deswegen sind viele Mitbürger:innen dann mit dem Auto unterwegs. Diese Möglichkeit habe ich so nicht.

Außerdem ist die fehlende Barrierefreiheit im Stadtgebiet ein Sicherheitsproblem: In manchen Situationen bin ich unsicher unterwegs, weil Blinden-Leitelemente auf dem Boden fehlen. So ist es nicht leicht, sichere Wege zu finden und nicht unbeabsichtigt gefährliche Stellen wie Straßen zu betreten.

Die sehr belebte Adenauer-Promenade in Oberursel mit gemischtem Fuß- und Radverkehr ist für Menschen mit Sehbehinderung problematisch, da eine Trennung von Fuß- und Radverkehr mit einem taktil wahrnehmbaren Trennstreifen fehlt. Auch weitgehend unstrukturierte Plätze wie der Epinayplatz sind immer problematisch, egal ob der Platz leer oder marktgefüllt ist. Der Stock vermittelt Bodenbeschaffenheiten und wenn das gut strukturiert ist, kann ich mich gut orientieren. Wenn aber Geschäftsauslagen auf den Markierungen platziert werden oder Markierungen fehlen, komme ich nicht selbstständig an mein Ziel.

## Wo sind da die Schwierigkeiten, wenn man kein Auto nutzen kann oder will?

**CK:** Wir erleben das autofreie Leben nicht als Einschränkung, man muss eben etwas besser im Voraus planen. In der Altstadt von Kronberg gibt es nur sehr wenige öffentliche Parkplätze, daher ist man unterm Strich mit dem Rad oft schneller als mit dem Auto. Für Ausflüge mieten

# Schritt zu mehr Inklusion «



Die taktilen Elemente machen diesen Zebrastreifen behindertengerecht

Susanne Bittner (2)



Ein Platz, eine Straße, ein Zebrastreifen – aber Sehbehinderte können nicht erkennen, wo sie sicher unterwegs sind

wir uns gelegentlich ein Auto. Das erscheint teuer, aber wir müssen ja nicht die laufenden Kosten eines eigenen Autos tragen.

**JK:** Der Altersdurchschnitt der vom VdK beratenen Menschen liegt bei etwa 72 Jahren. Diese beschreiben, dass die Zugänglichkeit zu wohnortnahen Einkaufsmöglichkeiten, medizinischer Versorgung usw. für Nutzer von Gehhilfen, Rollstühlen ein großes Problem ist. Die meisten Menschen finden das kaum in ihrem Wohnumfeld, weil Einkaufszentren häufig in Gewerbegebieten „auf der grünen Wiese“ entstehen. Deren ÖPNV-Anschluss ist mitunter sehr schlecht und die Taktung des ÖPNV ist oftmals so, dass lange Wartezeiten bei jedem Wetter entstehen, oft ohne Witterungsschutz. Viele Menschen mit Behinderung benötigten kein eigenes, öffentlich gefördertes Auto, wenn der ÖPNV alltagstauglich funktionieren würde.

**Das Volksbegehren „Verkehrswende Hessen“ hat mehrere Zielstellungen. Welches Teilziel ist Ihnen persönlich besonders wichtig?**

**BB:** Von den genannten Zielen geht es mir vor allem um den Ausbau des ÖPNV. Das ist mir das Wichtigste, danach der Fußverkehr, in jedem Fall um Barrierefreiheit.

**JK:** Dem VdK geht es auch vor allem um die Barrierefreiheit und den alltagstauglichen ÖPNV im Hochtaunuskreis, gerade auch außerhalb der Mittelzentren. Es gibt viele ländliche Gebiete, wo großer Handlungsbedarf besteht.

**CK:** Was mir wichtig ist, ist ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer – also Kinder, Senior:innen, Menschen mit Behinderung, Fußgänger:innen, Radfahrende. Aktuell hat das Auto eine deutliche Dominanz, die alle anderen Menschen an den Rand drängt.

**Warum ist der status quo im Hochtaunuskreis verbesserungsbedürftig?**

**CK:** Uns fällt die krasse Benachteiligung von Radfahrern und Fußgängern auf. Am schlimmsten sind die engen, vollgeparkten, versperrten, vernachlässigten Fußwege. Darum müssen Fußgänger:innen, Kinder und Rollstuhlfahrer immer wieder die Gehwege verlassen und sich auf die unsichere Straße wagen. Das hält zum Beispiel viele Eltern davon ab, ihre Kinder mit dem Rad zur Schule zu schicken. Außerdem wird nach meinem Erleben bei Zebrastreifen oft nicht gebremst, selbst wenn offensichtlich Kinder oder alte Menschen dort warten. Leider nehmen viele Autofahrer:innen kaum Rücksicht auf die Mitmenschen im Verkehr.

**BB:** Ich fühle mich weniger gefährdet als eher orientierungslos. Im Vergleich zu anderen Seh-

behinderten bin ich überdurchschnittlich sicher im Straßenverkehr, viele andere Betroffene sind viel weniger aktiv und unterwegs. Oft entstehen Sehbeeinträchtigungen erst im fortgeschrittenen Alter und dann ist die Neuorientierung mit dem Stock sehr schwer zu erlernen. Das bringt wahrscheinlich viele Sehbehinderte dazu, ganz auf eigene Wege zu verzichten. Das ist das Gegenteil von Inklusion!

**JK:** Die Geschwindigkeiten innerorts sind ein häufiges Problem. Da reicht ein Blick aus unserer Oberurseler VdK-Geschäftsstelle in der Eppsteiner Straße. Es gibt hier sehr viel Durchgangsverkehr, und viele Autofahrer verwechseln die Altstadtstraßen mit der A3. In Verbindung mit den oft sehr schmalen und unebenen Gehwegen ist das für benachteiligte Menschen ein großes Risiko. Es ist daher an vielen Stellen zu überlegen, ob man mehr Platz für Fuß- und Radverkehr dadurch schafft, dass Straßen in Einbahnstraßen umgewandelt werden.

**Was hat sich in den letzten zwölf Monaten diesbezüglich in der Taunusregion schon getan?**

**JK:** Was ich aktuell mitbekomme, ist tatsächlich, dass man bemüht ist, Schritt für Schritt die Lage zu verbessern. Aber man muss dranbleiben. Meine langjährigen Erfahrungen in der Kommunalpolitik zeigen, dass oft der Wille und angeblich die Mittel fehlen. Die aktuelle ökologische und Spritpreis-Lage zwingt uns zum Umdenken und zu Verhaltensänderungen – Stichwort „Elterntaxi“, am liebsten bis ins Klassenzimmer. Da ist schon einiges passiert. Wir als VdK haben die Funktion, immer wieder den Finger in die Wunde zu legen.

**CK:** Kronberg hat ein Nahmobilitätskonzept mit Bürgerbeteiligung erarbeitet und verabschiedet,



Zum Volksbegehren Verkehrswende Hessen weisen wir auf den Beitrag von Xavier Marc, Landesvorsitzende des ADFC Hessen, in dieser Ausgabe auf Seite 14 hin. Im Mittelteil dieses Hefts ist ein Unterschriftenblatt zur Unterstützung des Volksbegehrens eingefügt.

[verkehrswende-hessen.de](http://verkehrswende-hessen.de)



Wie soll man den Zebrastreifen benutzen? Claudia Kipka



Halten die Fahrräder genug Abstand zu Brigitte Buchsein? privat

>> da steht viel Gutes und Richtiges drin. Das Konzept weist durchaus in die richtige Richtung. Unklar ist mir, was wann und in welchem Zeitraum wirklich umgesetzt wird. Als Sprecherin des ADFC Kronberg bleibe ich zusammen mit einem Kollegen dran.

#### Wer profitiert neben Ihnen noch, wenn das Volksbegehren diesbezüglich erfolgreich ist?

**CK:** Alle, die nicht nur das Auto nutzen wollen oder das Zweitauto abschaffen wollen, alle, die sich im Straßenverkehr nicht sicher fühlen. Letztlich profitieren alle davon.

**JK:** Alle Menschen würden von einem inklusiven und nachhaltigen Verkehrssystem profitieren.

#### Welche Rolle könnte der individuelle Autoverkehr in Zukunft im Taunus spielen? Welche Verkehrsmittel benötigen mehr Förderung?

**CK:** Die Erfahrung zeigt, dass da wo Autostraßen gebaut werden, der Autoverkehr zunimmt, und wenn Radwege gebaut werden, wächst der Radverkehr. Paris und andere europäische Großstädte zeigen eindrucksvoll, was machbar ist. Ich wünsche mir da mehr Mut von den Verantwortlichen vor Ort. Man sollte Sachen ausprobieren und schauen, was funktioniert, statt jahrelang nur darüber zu reden.

**BB:** Für größere Transporte (Möbel, Haushaltsgeräte) und Reisen mit viel Gepäck scheint das

Auto sinnvoll, auch für manche Lücken im System des ÖPNV. Barrierefreiheit braucht mehr Förderung. Innovationen im Straßenverkehr (z. B. die E-Scooter) brauchen zuerst gute Regeln und dürfen erst dann den Zugang erhalten. Das andersherum zu machen, ist ein riskantes Spiel zulasten der Fußgänger mit und ohne Behinderung.

**JK:** Das Auto kann eine sinnvolle Rolle bei Reisen spielen, wobei die Bahn hier natürlich ebenfalls ein attraktives Angebot stellen sollte. Wenn die öffentliche Infrastruktur funktioniert, wird das Auto weitgehend unnötig und zum Luxusgut. Das Thema ist jedoch ideologisch sehr aufgeladen. <<

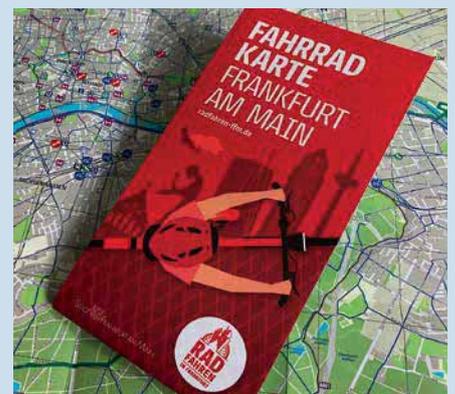
## Gehört in jeden Haushalt: Der neue Frankfurter Fahrradstadtplan!

Was andere Städte (Wien, Berlin, Karlsruhe, Bonn) schon seit Jahren haben, gibt es jetzt, seit kurz nach Pfingsten, auch in Frankfurt: einen kostenlosen Stadtplan mit empfohlenen Wegverbindungen für den Radverkehr. Die Stadt Frankfurt, genauer das Mobilitätsdezernat und das ihm angeschlossene Radfahrbüro im Straßenverkehrsamt, haben die Chance genutzt, die sich durch die gründliche Vorarbeit für die stadtweite wegweisende Beschilderung geboten hat: das der Wegweisung zugrunde liegende geografische Informationssystem dient auch als Basis für den neuen Stadtplan. Das sorgt für Praxistauglichkeit und Aktualität.

Format, Kartenausschnitt und Papier erinnern etwas an die in die Jahre gekommene „Grüngürtelkarte“, die vielen Frankfurter:innen bisher behelfsweise als Orientierungshilfe beim Radfahren diente. Der neue Stadt-

plan ist aber wesentlich besser geeignet, weil er wirklich alle durch die Beschilderung empfohlenen Verbindungen enthält, und das in gut lesbarer Darstellung und fokussiert auf fahrradrelevante Information. Die Rückseite der Karte enthält Informationen zu Infrastruktur und Serviceangeboten rund ums Rad.

Der Fahrradstadtplan ist schon bei Tourist Informationen, Bürgerberatung, dem ADFC-Infoladen und zahlreichen Fahrradhändlern in Frankfurt erhältlich, das Verteilungssystem bauen wir vom ADFC zusammen mit dem Radfahrbüro gerade aus. Unter anderem bekommen mit dieser Ausgabe von *Frankfurt aktuell* alle unsere Mitglieder ein Exemplar. Dass gerade wir den Fahrradstadtplan gern unter das radelnde Volk bringen, hat seinen guten Grund: an der Netzkonzeption für die wegweisende Beschilderung waren wir vor Jahren intensiv beteiligt (auch durch die jahr-



So sieht er aus, der neue Frankfurter Fahrradstadtplan im Maßstab 1:25.000. Rot ist nicht zufällig die Leitfarbe. Wir sehen doch seit einigen Jahren gern viel Rot auf Frankfurts Straßen! Stadt Frankfurt

zehntelange Arbeit der Kartographie-AG des ADFC Frankfurt), insofern ist der Stadtplan indirekt zu einem gewissen Teil auch unser Werk. Bertram Giebeler

## TERMINE

So.	10.07.		KidicalMass, 15.30 Uhr, Riedberg
Di.	12.07.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	12.07.	W	Radlertreff im Westen
Do.	14.07.	N	Radlertreff im Norden, 19.00 Uhr
Mo.	18.07.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	20.07.	V	Verkehrs-AG
Fr.	29.07.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	01.08.	F	Foto-AG
Mi.	03.08.	G	AG Kartographie & GPS
Mo.	08.08.	VS	Vorstandssitzung
Di.	09.08.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	09.08.	W	Radlertreff im Westen
Do.	11.08.	N	Radlertreff im Norden, 18.00 Uhr
Mi.	17.08.	V	Verkehrs-AG
Fr.	26.08.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	29.08.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	05.09.	F	Foto-AG
Mi.	07.09.	G	AG Kartographie & GPS
Do.	08.09.	N	Radlertreff im Norden, 18:00 Uhr
Sa	10.09.		bike-night, 20.00 Uhr, Mainkai
Di.	13.09.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	13.09.	W	Radlertreff im Westen

alle Angaben unter Vorbehalt!

## TREFFPUNKTE/KONTAKTE

F	19.30 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
G	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
N	18.00 / 19.00 Uhr	Alter Flugplatz an der Nidda Info: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00 Uhr	Gaststätte Ginnheimer Höhe, Diebsgrundweg Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion Frankfurt aktuell		Info: Telefon 069-46 59 06 frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
S	18.00 Uhr	Parkplatz vor der Gaststätte „Buchscheer“
V	19.30 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
VS	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
W	18.30 Uhr	Clubhaus, Grasmückenweg 20, F-Höchst Info: christa.pellerinshoff@adfc-frankfurt.de

Redaktionsschluss für die Sept./Okt.-Ausgabe: 19.8.2022

## Sternfahrt nach Wiesbaden



Am 28. August will die Verkehrswende Hessen die für das Volksbegehren gesammelten Unterschriften im Rahmen eines Verkehrswende-Festivals an Minister Tarek Al-Wazir übergeben. Zur Anreise ist eine große Sternfahrt geplant – von Frankfurt aus mit dem Fahrrad über die gesperrte A66 nach Wiesbaden! Es soll verschiedene Routen nach Frankfurt geben und auch die Auffahrten der Autobahn sollen genutzt werden können, um zur Sternfahrt zu stoßen. Weitere Infos und genaue Orte und Zeiten in den kommenden Wochen auf: [verkehrswende-hessen.de](http://verkehrswende-hessen.de)

## FAHRRADMITNAHME ...



... ist im ICE bekanntlich seit jeher ein schwieriges Thema. Seit Einführung des 9-Euro-Tickets droht aber auch in Regionalzügen das Rad immer häufiger draußen bleiben zu müssen. Ob das der Grund dafür war, dieses Rad am Frankfurter Hauptbahnhof in unmittelbarer Bahnsteignähe anzuschließen, bleibt allerdings Spekulation.

Helge Wagner

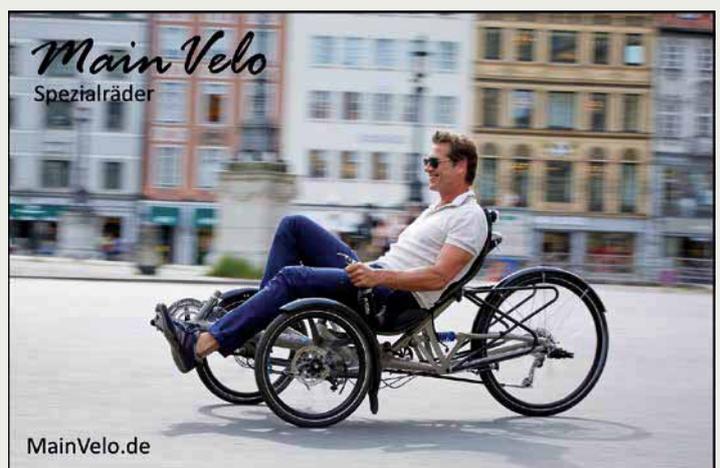
## Codierungen

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

## Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

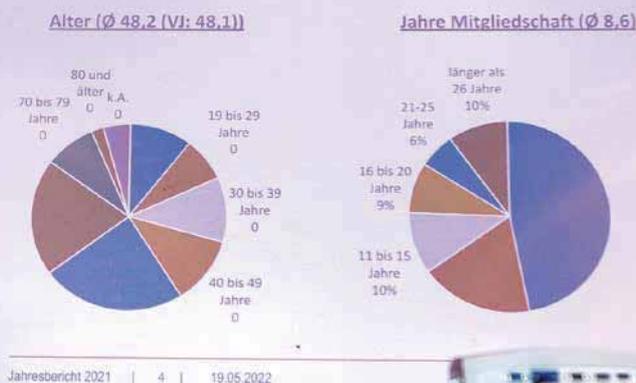
Praktisches Werkstatt-Angebot für Leute, die unter fachlicher Anleitung lernen wollen, ihr Fahrrad selbst zu reparieren und zu warten, sowie für erfahrene SchrauberInnen, denen das Werkzeug fehlt. Was gemacht wird, richtet sich nach den Wünschen der Teilnehmer:innen. Die Teilnahme ist kostenlos. Termine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

**Samstag, 09.07. Klaus Schmidt-Montfort Tel. 069-51 30 52**  
**Samstag, 30.07. Udo Müller Tel. 069-46 93 99 17**  
udobmueller@web.de  
**Samstag, 27.08. Michael Genthner**  
michael.genthner@adfc-frankfurt.de



MainVelo.de

## Stabile Altersentwicklung



„Es kommt drauf an, was man unter alt versteht – ich sehe hier gar keine Alten“, meint Birte. Versammlungsleiter Thomas bleibt skeptisch.

## Ein Hoch im Norden

Süß und salzig – die Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt am Main

Der Trend beim ADFC Frankfurt scheint nach Norden zu gehen. Nachdem die Werkstatt der Technik-AG dorthin gezogen ist (siehe dazu Seite 20), fand nun auch die Mitgliederversammlung dort oben statt, im Nordwesten, im gleichnamigen Einkaufsparadies zwischen Praunheim und Heddenheim.

Immerhin 1% aller Mitglieder, 42 von gut 4.200, haben es trotz heftiger Gewitter und dem fulminanten Empfang der Europabokaal-Gewinner auf dem Römer bis in das Nordwest-Zentrum geschafft. Überraschend viele zu Fuß, wohnen doch auch im Nordwesten der Stadt („10 km bis hier rauf“ stöhnt die Sachsenhäuserin) überraschend viele Mitglieder des ADFC. Da ist es nur gerecht, wenn auch diese Aktiven einmal ihren Heimvorteil (um in der Fußballsprache zu bleiben) genießen können, und diesmal diejenigen aus den anderen Bezirken durch Regen und Sturm radeln müssen. Belohnt wird ihre Mühe immerhin mit dekorativem Zuckerwerk am Sitzplatz, das die auf der Anreise verlorenen Kalorien umgehend ersetzt.



Die weite Reise wird belohnt: Süßer Empfang zur MV im Nordwestzentrum Peter Sauer

Birte begrüßt, Thomas leitet und Sigrid protokolliert – der Abend beginnt, genau um 19.38 Uhr. Thomas Koch begrüßt ausdrücklich Wehrhart, der nach längerem Krankenhausaufenthalt zurück im Kreis der Aktiven ist. Danach übernimmt Birte Schuch das Mikrofon und spricht von einer – trotz oder gerade wegen Corona – spannenden Zeit für den ADFC, die sich im Jahresbericht widerspiegelt. Die grafisch von Anke Bruß und Susanne Neumann aufgepeppte Präsentation zeigt, dass sich der Mitgliederzuwachs zwar verlangsamt, aber immer noch Bewegung nach oben aufweist. Der Altersdurchschnitt unserer Mitglieder liegt bei 48 Jahren, was nicht als alt gilt. „Es kommt drauf an, was man unter alt versteht“, so Birte und ergänzt: „Ich sehe hier gar keine Alten“. Der Berichterstatter fühlt sich geschmeichelt und notiert weitere Stichpunkte zum vergangenen ADFC-Jahr:

- KlauNix ist die „einkommensstärkste“ AG, hier wird durch Codier-Aktionen Geld verdient (874 codierte Räder, dabei wurden 83 Mitglieder gewonnen)
- Die Technik-AG hat lange pausiert, ist aber nun in neuen Räumen (hoch im Norden!) wieder aktiv
- Radler-Fest und RadReiseMesse fielen pandemiebedingt aus
- Einige Stadtteilgruppen sind aktiv, handhaben ihre Treffen aber unterschiedlich, mal als Kneipenabend, mal als Radtour
- Socialmedia geht auch am ADFC nicht vorbei, wir sind aktiv mit unserer Webseite, mit dem Newsletter, auf twitter, facebook + instagram
- 65 Tourenleiter:innen bringen die Stadt in Bewegung, die Touren-AG ist die größte Arbeitsgruppe im Verein. Von Anke wurde ein Komoot-Account ins Leben gerufen, auf dem Touren in Frankfurt und Umgebung vorgestellt werden. Der Account hat aktuell 80 Follower und soll kontinuierlich ausgebaut werden.

- Anne kümmert sich um neue Mitglieder und versucht, Aktive zu gewinnen bzw. die „Neuen“ zu Aktivitäten zu animieren.
- Und die Redaktion von *Frankfurt aktuell*? Die gibt das Geld, das andere einnehmen, mit beiden Händen wieder aus, direkt an die Druckerei, die zurzeit mit Lieferproblemen beim Papier und steigenden Einkaufspreisen zu kämpfen hat.

So viel in Kurzfassung zu einzelnen Aktivitäten, bevor wir uns dem Bericht des Schatzmeisters zuwenden, den Alexander als kommissarisch tätiger Meister der Zahlen (er wird diese Rolle im Laufe des Abends noch ablegen und nach einer Wahl einstimmig zum Schatzmeister des ADFC Frankfurt bestimmt werden) vorträgt. Souverän wie von ihm gewohnt, auf das Wesentliche fokussiert, so dass auch weniger Zahlen-affine eine Vorstellung von der (ausgesprochen positiven) finanziellen Lage des Vereins erhalten. Die ist natürlich auch Helmut Lingat zu verdanken, der die Kasse über zehn Jahre geführt hat und über dessen Arbeit sein Nachfolger nur Bestes zu berichten weiß. Über Ein- und Ausgaben, über Zweckbetrieb und ideelle Arbeitsbereiche, über Rückblick und Ausblick informiert Alexander ausführlich und verständlich, was auch bei den Kassenprüfern – vertreten durch Michael Genthner – Gefallen fand. Einer Entlastung von Vorstand und Schatzmeister stand damit nichts im Wege.

### Enorm viele Aktivitäten

Die Kurzberichte aus den Arbeitsgruppen zeugen von den vielfältigen und umfangreichen Aktivitäten des Vereins. Im Infoladen sieht Anne Wehr jetzt als größte Aufgabe das Verwalten der Verkehrswende-Unterschriftsbögen, Sebastian Kotek macht Mut zum Unterschriften-Sammeln für das Volksbegehren, Thomas Koch erläutert die Neugestaltung der Webseite, Wolfgang Preisling berichtet über die Treffen der GPS-AG und Dieter Werner verdient unser Geld mit Codieraktionen in den Stadtteilen, nachdem Anfragen von Unternehmen im Corona-Jahr rückläufig waren. Die Redaktion von *Frankfurt aktuell* gibt das verdiente Geld dann wieder aus und trägt es in die Druckerei, wo Kostensteigerungen zurzeit nicht zu vermeiden sind. Zum Glück weiß die Redaktion dabei den Vorstand hinter sich, der unser Mitgliedermagazin gerne bezuschusst – auch, um sein Erscheinen nicht von Werbeeinnahmen allein abhängig zu machen. Die Technik-AG hatten wir bereits an anderer Stelle erwähnt. Das Tourenangebot wird ausgeweitet, vermeldet Thomas als Leiter der AG, und beim Radler-Fest wird Dagmar Berges zukünftig federführend tätig sein. Dass Denis Reith die Organisation rund um die bike-night übernommen hat, wurde bereits berichtet. Unser Unibeauftragter Lars Nattermann lobt die Zusammenarbeit mit dem AstA und freut sich darüber, dass der Etat für die Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt auf dem Gelände der Goethe-Uni deutlich erhöht wurde und das Projekt inzwischen bekannt ist und rich-



Wir wissen nicht, worüber hier abgestimmt wurde, aber eine breite Mehrheit war offensichtlich dafür

tig gut angenommen wird. (Wir werden in unserer nächsten Ausgabe ausführlich darüber berichten.)

## Deutliche Erhöhung des Rotanteils

Die verkehrspolitische Berichterstattung von Bertram Giebeler war nicht wirklich als Kurzbericht angelegt, was bei der Bedeutung dieses Teils unserer Arbeit auch kaum möglich ist. Deshalb erhält er auch hier mehr Raum als andere, einige Stichworte sollen das vergangene Jahr skizzieren: Nach der Kommu-

nalwahl folgte eine Veränderung der Stadtregierung, die CDU war raus; das Volksbegehren Verkehrswende wurde initiiert; Umbau Oeder Weg als Vorbild für Stadtteil-Einkaufstraßen; deutliche Erhöhung des Rotanteils auf Frankfurts Straßen; Abschluss der Rad-Beschilderung (hier war der ADFC mit aktiv); IAA-Demo und Parking Day, GrünGürtel-Fahrradtag; endlich ein neuer Belag in der Goethestraße; bike-night leider ohne Fahrt auf der A5; Dauerthema Schloßstraße; Fortführung der Nord-Süd-Fahrrad-Achse über den Main bis zur Walter-Kolb-Straße und, ganz neu in die-

sem Jahr, Umgestaltung der Berliner Straße. „In Frankfurt wird 'was geboten“, möchte man den Aktiven in der Verkehrs-AG zuzurufen.

Und sonst? Dagmar wurde in den Vorstand gewählt (siehe Kasten „Neu im Vorstand“), Klaus versteht sich als „Anrufbeantworter des ADFC Frankfurt“, da er die allgemeine Kontakt-Adresse verwaltet und Anfragen an die dafür Zuständigen weiterleitet, Birte ist überall aktiv, wo es notwendig ist, scheut aber den Begriff „Mädchen für alles“, und Sigrid verkündet, dass nun ihre letzte Vorstandsperiode beginne, zehn Jahre im Vorstand seien genug. Sie wurde, wie alle anderen Vorstandsmitglieder auch, mit überwältigender Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt.

Hier hätte Schluss sein können, doch für eine Satzungsänderung ging's in die Nachspielzeit. Ansgar musste ausführlich erläutern, dass auch zukünftig Online-Meetings als reguläre Treffen möglich sein sollen und dass der Vorstand bei vorzeitigem Rücktritt eines seiner Mitglieder vorübergehend eine Nachfolge bestimmen kann. „Und wenn der Vorstand bis auf Eine komplett ausfällt? Darf die dann alleine den weiteren Vorstand bestimmen?“ Diese Frage, die den anwesenden Vorstandsmitgliedern Erschrecken und Sorgenfalten ins Gesicht trieb, wurde nach kurzer Diskussion glücklicherweise zurückgezogen, die Änderungsvorschläge für die Satzung fanden eine eindeutige Mehrheit. Endlich, endlich, genau um 22.26 Uhr, konnte die Maskenpflicht entfallen und alle konnten in lockerer Runde hinüber zu Salz-Brezeln und Flaschenbier wechseln (Dank dafür an Elke Bauer und Bertram, die sich um das „Catering“ gekümmert haben), bevor für die Süd-, Ost- und Westfrankfurter die lange Heimfahrt aus dem hohen Norden beginnen konnte. Die Gewitterfront hatte sich da zum Glück bereits verzogen, so dass die vom Hinweg noch feuchte Regenjacke nicht mehr zum Einsatz kommen musste.

Peter Sauer

## Neu im Vorstand: Dagmar Berges



**Auf der Mitgliederversammlung wird jährlich der neue Vorstand gewählt. Ich bin nun das erste Mal dabei und möchte mich als die „Neue“ vorstellen:**

Vor fünf Jahren habe ich aus privaten Gründen (Pflege meiner Mutter) meine berufliche Laufbahn beendet und engagiere mich seitdem aktiv für den ADFC. Ich bin Soziologin und habe lange in der Jugendhilfe gearbeitet, u. a. als Leiterin einer Erziehungsberatungsstelle und später als Geschäftsführerin eines gemeinnützigen Jugendhilfetragers. Vor diesem Hintergrund sind mir Vereinsstrukturen geläufig, ich kenne mich gut damit aus, wie Vereinsarbeit formal funktioniert.

Den ersten Kontakt hatte ich mit Anne Wehr, die mich über alle Möglichkeiten der freiwilligen Mitarbeit im ADFC sehr umfangreich und begeistert informierte. Seitdem engagiere ich mich in der Redaktion, korrigiere, redigiere und schreibe für *Frankfurt aktuell*. Außerdem unterstütze ich viele weitere Aktivitäten wie z. B. die Rad-ReiseMesse, den GrünGürteltag oder die Velo-Messe und Aktionen wie am Weltfahrradtag oder das Sammeln von Unterschriften für das Volksbegehren Verkehrswende. Zukünftig werde ich mich darüberhinaus um das Radler-Fest kümmern, natürlich auch weiterhin Beiträge für *Frankfurt aktuell* liefern und wie bisher den ADFC in unterschiedlichen Bereichen unterstützen. Inzwischen ist auch mein Mann aktiv im ADFC und unterstützt regelmäßig die Codieraktionen der KlauNix-AG. So treffen wir uns manchmal bei Veranstaltungen des ADFC, aber unterschiedlich aktiv.

Ich freue mich auf ein spannendes Vorstandsjahr zusammen mit den sehr engagierten und sehr erfahrenen Vorstandskolleginnen und -kollegen. Und natürlich auf alle Aktionen, die im Laufe des Jahres noch kommen werden.



Das ist der Vorstand des ADFC Frankfurt am Main e. V. (v.l.n.r.): oben: Alexander Schulz (Schatzmeister), Dagmar Berges (neu im Vorstand), Ansgar Hegerfeld. Mitte: Klaus Schmidt-Montfort, Denis Reith, Anke Bruß. Unten: Sigrid Hubert, Susanne Neumann, Svea Birte Schuch

ADFC Frankfurt, Foto-AG (11)

**Berichte, die auf der Mitgliederversammlung präsentiert wurden, sowie die Anträge zur Satzungsänderung stehen auch als PDF zur Verfügung:**

[adfc-frankfurt.de/MV\\_2022](https://adfc-frankfurt.de/MV_2022)

## Verkehrswende Hessen:

# Auf den Juli kommt es an!

Ganz gleich, ob zu einem bestimmten Ereignis wie der Einführung des 9-Euro-Tickets, dem Weltfahrradtag, der VELOFrankfurt, einem der vielen Stadtfeste – oder ganz ohne spezifischen Anlass: Es ist viel Bewegung in die Unterschriftensammlung für das Volksbegehren Verkehrswende Hessen gekommen, besonders in der Rhein-Main-Region gibt es praktisch täglich mehrere Sammelaktionen. Das ist großartig – aber es geht sicher noch mehr in unserem Verkehrswende-bedürftigen Bundesland! Daher möchten wir Euch jetzt und hier um Eure aktive Mitwirkung bitten.

Der Monat Juli entscheidet, wie erfolgreich wir und unsere Partnerorganisationen mit dem vor einem knappen Jahr angestoßenen Volksbegehren sein werden. Daher unser „Endspurt“-Appell: Schaltet Euch in die Sammel-Aktivitäten Eurer Gliederung ein, wir versu-

chen jetzt alle, noch einmal einen Gang hochzuschalten, denn wir wollen am 28. August bei einer großen, familienfreundlichen Sternfahrt zum Verkehrsministerium nach Wiesbaden sehr, sehr viele Packtaschen voller ausgefüllter Unterschriftenbögen dabei haben.

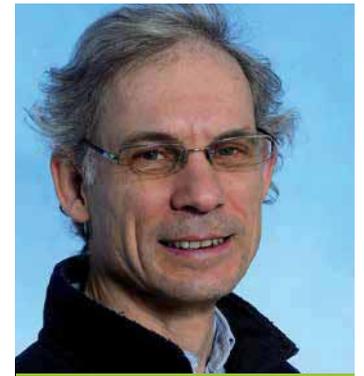
Damit das gelingt, kommt es jetzt auf Eure Mitwirkung an. Die Sammlung der Unterschriften läuft bis zum 31. Juli, denn nach diesem Datum werden die unterzeichneten

Bögen den Kommunen zur Prüfung vorgelegt. Wenn Ihr in Eurer Nähe keine Möglichkeit habt, Euch einer bestehenden Sammelinitiative anzuschließen, könnt Ihr Euch direkt an [mitmachen@verkehrswende-hessen.de](mailto:mitmachen@verkehrswende-hessen.de) wenden.

Auf jeden Fall aber solltet Ihr den in der Heftmitte eingefügten Bogen nicht unausgefüllt im Heft „verkümmern“ lassen: Solltet Ihr noch nicht für das Volksbegehren unterschrieben haben, ergreift bitte jetzt

### Volksbegehren jetzt unterschreiben!

Die folgenden vier Seiten umfassen ein offizielles Unterschriftenblatt für das Volksbegehren „Verkehrswende in Hessen“. Wer eine der erforderlichen 45.000 Unterschriften leisten will, **füllt die erste Seite aus und trennt die gesamten vier Seiten zusammenhängend** (das ist wichtig!) aus dem Heft. Abgegeben werden kann das Blatt im Infoladen in der Fichardstraße oder bei einer der hier genannten Sammelstellen: [verkehrswende-hessen.de/sammelstellen](http://verkehrswende-hessen.de/sammelstellen)



Xavier Marc ist Vorsitzender des ADFC Hessen

diese Gelegenheit – und wenn Ihr Eure Unterschrift bereits abgegeben habt, spricht bitte jemanden in Eurem Umfeld an, der noch nicht unterschrieben hat – und gebt das Blatt dann bitte bei der nächsten Sammelstelle bis spätestens Ende Juli ab. Auf den Juli kommt es an! Ein ganz großes Dankeschön für Euer Engagement!

**Erfolgreichen Sammel-Juli und herzliche Grüße**

Xavier Marc  
Landesvorsitzender

## Pop-Up Café am Weltfahrradtag

1998 als Europäischer Tag des Fahrrads gestartet, wird der 3. Juni seit 2018 Jahr für Jahr als offizieller Weltfahrradtag der Vereinten Nationen begangen.

Dass Radfahren eine ganze Reihe gesellschaftlicher, ökonomischer und ökologischer Vorteile birgt und die Menschen einander näher bringt, wie es Bernhard Ensink, Generalsekretär der European Cyclists Federation, ausgedrückt hat, ist für den ADFC natürlich nichts Neues. Wir freuen uns, dass das Fahrradfahren einmal jährlich ganz offiziell weltweit in den Mittelpunkt rückt. Und dass es so einen weiteren Anlass gibt, gemeinsam mit Radentscheid und VCD aktiv zu werden und auf unsere Ziele aufmerksam zu machen.

Der neu gestaltete Modalfilter am Oeder Weg erschien uns dafür ideal, große Flächen links und rechts vom roten Fahrradweg eignen sich gut für ein kleines Pop-Up-Café. Per ADFC-Lastenrad ist das dafür nötige Material wie Bänke, Tische, Plakate und Tischdecken in mehreren Fuhren vor Ort gelangt. Zwischen Straßenschildern gespannte Transparente weisen auf das Volksbegehren für die Verkehrswende hin. Ein ausgelegter Teppich und mit Blumenvasen dekorierte Tische schaffen eine einladende Atmosphäre. Dazu noch leckere Hefeknoten, Äpfel und Mandarinen, denn der ADFC hat gut einge-

kauft. Auch Kaffee und Recycling-Becher wurden mitgebracht. In kurzer Zeit ist ein gemütliches Outdoor-Café entstanden und die ersten passierenden Fahrradfahrenden werden eingeladen zu pausieren und die Leckereien zu genießen. Die meisten sind überrascht, auch wissen nur wenige, welcher Tag gefeiert wird. Darüber klären wir auf, viele bedanken und freuen sich über diese Aktion. Frauen auf Lastenbikes mit Kindern wissen das Angebot besonders zu schätzen, interessante Gespräche inklusive.

Der Weltfahrradtag wurde vor allem eingeführt, um das Fahrrad als wichtiges Verkehrsmittel aufzuwerten und auf die zunehmende Belastung durch den Autoverkehr hinzuweisen. Das ist ein guter Ansatz, reicht jedoch bei weitem für die nötige tiefgreifende Veränderung nicht aus. Deshalb läuft in Hessen seit letztem Jahr das Volksbegehren für eine echte Verkehrswende. Die Resonanz dafür war am Pop-Up-Café auf dem Oeder Weg jedenfalls so groß, dass viele ausgefüllte Unterschriftenblätter zum Sortieren in den ADFC-Infoladen gebracht werden konnten. Dort bleiben sie natürlich nicht liegen, sondern werden am 28. August bei der großen

Der Weltfahrradtag bringt die Menschen zusammen

Dagmar Berges



Sternfahrt zur Übergabe an den Hessischen Verkehrsminister dabei sein. Alle sind eingeladen, mit zu radeln.

Die zum Weltfahrradtag gemeldeten Unwetter sind am Ende nur ein paar Tropfen, die nicht weiter stören. Insgesamt ein erfolgreicher Nachmittag für die Aktiven, dazu hat es allen Beteiligten sehr viel Spaß gemacht. Nächstes Jahr zum Weltfahrradtag bestimm wieder!

Dagmar Berges

# Zeit für die Verkehrswende in Hessen!



Hessen braucht eine echte Verkehrswende, um eine **gute Mobilität** für **alle**, mehr **Verkehrssicherheit**, eine höhere **Lebensqualität** in Städten und Gemeinden und effektiven **Klimaschutz** zu verwirklichen. Dazu wollen wir den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten – zu Fuß gehen, Radfahren, ÖPNV – auf mindestens 65 Prozent am gesamten Personenverkehr erhöhen. Konkret zielt das Volksbegehren zu dem nachstehend abgedruckten Verkehrswendegesetz für Hessen unter anderem auf:

- **mehr Radwege** und ein **hessenweites Radwegenetz**
- **breitere Gehwege** und Straßen, die **zu Fuß sicher überquert** werden können
- ein **flächendeckendes Liniennetz**, **kürzere Fahrzeiten** und **höhere Frequenz** für den **Öffentlichen Verkehr**
- höhere **Verkehrssicherheit** besonders auf **Schulwegen**
- mehr und **attraktive Alternativen** zum **Autoverkehr** in **ländlichen Regionen**
- eine bessere **Verknüpfung** von **Informationen, Konzepten, Planung** und **Bau** zur Entwicklung einer **nachhaltigen Mobilität**.

## Trägerkreis



## Unterstützende Organisationen (weitere finden Sie auf der Homepage)



Weitere Informationen zum Volksbegehren „Verkehrswende in Hessen“ finden Sie im Internet unter: [verkehrswende-hessen.de](http://verkehrswende-hessen.de). Dort erfahren Sie auch, wie Sie das Volksbegehren durch Ihre Spende oder Ihr persönliches Engagement unterstützen können.

Mit Ihrer Unterschrift unterstützen Sie **den umseitigen Antrag auf Zulassung eines Volksbegehrens** „VERKEHRSWENDE IN HESSEN“ **über den Gesetzentwurf „Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende“**. Persönlich und handschriftlich unterschreibungsberechtigt sind ausschließlich Wahlberechtigte mit Wohnsitz in Hessen. Die erhobenen Daten dürfen ausschließlich für das Volksbegehren genutzt werden.

**Name, Vorname** \_\_\_\_\_ **Geburtsdatum** \_\_\_\_\_  
Tag, Monat, Jahr

**Anschrift** \_\_\_\_\_  
Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Wohnort

**Datum und persönliche Unterschrift** \_\_\_\_\_

**Nur von der Gemeinde auszufüllen!** Bescheinigung des Stimmrechts. Das Stimmrecht darf nur einmal bescheinigt werden. Die vorstehende Unterzeichnerin oder der vorstehende Unterzeichner ist zur Landtagswahl wahlberechtigt; sie oder er ist Deutsche oder Deutscher im Sinne des Artikels 116 Abs. 1 des Grundgesetzes, erfüllt die sonstigen Wahlrechtsvoraussetzungen des § 2 des Landtagswahlgesetzes - LWG - und ist nicht nach § 3 LWG vom Wahlrecht ausgeschlossen; die Angaben beziehen sich auf das Datum der Unterstützungsunterschrift.

Datum:

(Dienstsiegel)

Gemeindebehörde und Unterschrift:

## Antrag auf Zulassung eines Volksbegehrens „VERKEHRSWENDE IN HESSEN“

Der / die auf dem Unterschriftsbogen unterzeichnende Stimmberechtigte beantragt entsprechend dem Gesetz über Volksbegehren und Volksentscheid vom 16. Mai 1950, zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 30. Oktober 2019 (GVBl. S. 310), die Zulassung eines Volksbegehrens zum nachfolgenden Geszentwurf „Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende“.

Als Vertrauenspersonen werden benannt:

- 1) Katalin Saary, Martin-Niemöller-Straße 17, 64354 Reinheim
- 2) Stephan Voeth, Kahlertstraße 5a, 64293 Darmstadt
- 3) Robert Wöhler, Theodor-Fliedner-Straße 7a, 34121 Kassel

Der Landtag möge das folgende Gesetz beschließen:

### **Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz)**

## Artikel 1

### **Mobilitätsgesetz Hessen**

#### **Inhaltsübersicht**

#### **Präambel**

#### **Abschnitt 1 Allgemeines**

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Förderung und Stärkung des Umweltverbundes
- § 4 Öffentlichkeitsarbeit

#### **Abschnitt 2 Verkehrssicherheit**

- § 5 Grundsätze
- § 6 Sicherheitsaudits
- § 7 Sicherung der Schulwege

#### **Abschnitt 3 Mobilitätsmanagement und vernetzte Daten**

- § 8 Mobilitätsmanagement
- § 9 Schulisches Mobilitätsmanagement
- § 10 Zählstellen
- § 11 Mobilitätsplattform

#### **Abschnitt 4 Fußverkehr**

- § 12 Grundsätze
- § 13 Strategischer Rahmenplan
- § 14 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen
- § 15 Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur
- § 16 Querungen

#### **Abschnitt 5 Radverkehr**

- § 17 Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen
- § 18 Förderung der Radverkehrsinfrastruktur
- § 19 Rad-Hauptnetz
- § 20 Radschnell- und Raddirektverbindungen

#### **Präambel**

Ziel des Gesetzes ist die Förderung und Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes sowie die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in Hessen. Die Mobilität in Hessen soll bis 2030 umwelt- und sozialverträglich, klimaneutral, verkehrssicher und durchgängig barrierefrei gestaltet werden. Straßen und Verkehrsmittel sollen so sicher gestaltet werden, dass sich landesweit keine tödlichen Unfälle oder Unfälle mit schweren Personenschäden ereignen (Vision Zero). Allen Menschen in Hessen soll eine gerechte Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur unabhängig von Wohnort, Alter, Geschlecht, Lebenssituation, Herkunft, persönlichen Mobilitätseinschränkungen oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit gewährleistet werden. Umweltfreundliche Verkehrsträger werden verstärkt ausgebaut und gefördert, um die Aufenthalts- und Bewegungskomfort im öffentlichen Raum sowie die Lebensqualität für den Menschen merklich zu steigern. Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split soll bis 2030 landesweit auf 65 Prozent steigen. Zu diesem Zweck soll der öffentliche Personennahverkehr sowie die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur unter den Gesichtspunkten der Attraktivität, Leistungsfähigkeit und Sicherheit erheblich ausgebaut werden.

## Abschnitt 1 Allgemeines

### **§ 1 Geltungsbereich**

Dieses Gesetz gilt für alle öffentlichen Straßen im Sinne des Hessischen Straßengesetzes vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166) in der jeweils gültigen Fassung.

### **§ 2 Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Gesetzes bedeutet

1. Rad-Hauptnetz die landesweite Verbindung von allen Oberzentren untereinander sowie der Mittelzentren mit ihrem nächsten Oberzentrum bis zu einer Entfernung von rund 30 km über definierte Haupttrouten, welche sich im Zielzustand durch direkte, sichere, komfortable zu befahrene und durchgehend einheitlich beschilderte Radverkehrsverbindungen auszeichnet und durch regionale und lokale Netze für den Alltagsverkehr vervollständigt wird;
2. Radschnellverbindungen Landesstraßen, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen und für die eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage gegeben oder zu erwarten ist; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden;
3. Raddirektverbindungen Landesstraßen mit einer gegenüber Radschnellverbindungen geringeren Verkehrsnachfrage, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen;
4. Sicherheitsaudit die unabhängige Prüfung aller sicherheitsrelevanten Planungsunterlagen in jeder Planungsphase nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, um Sicherheitsdefizite in der Planungsphase zu identifizieren;
5. Umweltverbund die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr sowie Carsharing.

### **§ 3 Förderung und Stärkung des Umweltverbundes**

- (1) Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind gegenüber den Belangen des motorisierten Individualverkehrs von den Trägern der Straßenbaulast bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung zumindest gleichberechtigt zu berücksichtigen.
- (2) Die Träger der Straßenbaulast führen jährlich Verkehrserhebungen des motorisierten Individualverkehrs durch. Sofern die Auswertung auf eine nicht ausreichende Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zur Erreichung der Ziele des Gesetzes hinweist, werden Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes entsprechend angepasst.
- (3) Die Träger der Straßenbaulast sollen die Belange der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber den Belangen des motorisierten Individualverkehrs zumindest gleichberechtigt berücksichtigen, soweit gesetzlich nicht anders geregelt.

### **§ 4 Öffentlichkeitsarbeit**

Die fachlich zuständigen Ministerien sowie die Landkreise und Gemeinden werben öffentlichkeitswirksam für die verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

## Abschnitt 2 Verkehrssicherheit

### **§ 5 Grundsätze**

- (1) Die Träger der Straßenbaulast sollen Straßen in ihrer Baulast so sicher gestalten, dass sich landesweit keine tödlichen Unfälle oder Unfälle mit schweren Personenschäden ereignen.
- (2) Bei der Analyse und Erfassung von Unfallursachen und Risikoschwerpunkten im Straßenverkehr sollen die zuständigen Straßenbau-, Polizei- und Straßenverkehrsbehörden die jeweiligen Fachkreise und Verbände beteiligen.

### **§ 6 Sicherheitsaudits**

Von den Trägern der Straßenbaulast sind bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen sowie anlassbezogen im Bestand Sicherheitsaudits insbesondere hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs durchzuführen.

### **§ 7 Sicherung der Schulwege**

- (1) Die Sicherung der Schulwege ist gemeinsame Aufgabe der Straßenverkehrs-, Polizei- und der allgemeinen Ordnungsbehörde. In der Ausführung ist sie Angelegenheit der Träger der Straßenbaulast. Schulaufsichtsbehörden, Schulträger, Schulen sowie Schüler- und Elternvertretung sind bei der Identifizierung von Maßnahmen zur Sicherung der Schulwege einzubeziehen.
- (2) Die Schulleitung arbeitet zumindest für die Jahrgänge 1 bis 7 einen Schulwegplan aus und stimmt diesen mit der Straßenverkehrs-, Polizei und der allgemeinen Ordnungs-

behörde ab. Schulwegpläne sind Darstellungen, in denen die sichersten Wege zur Schule empfohlen werden. Der Schulwegplan wird an für Eltern und Schülerinnen und Schülern zugänglichen Orten aufgehängt, im Internet veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert.

## Abschnitt 3 Mobilitätsmanagement und vernetzte Daten

### **§ 8 Mobilitätsmanagement**

- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium steuert Maßnahmen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten. Die Maßnahmen sind auf eine nachhaltige und zukunftsgerichtete Verkehrsgestaltung auszurichten und zu einer Gesamtstrategie zusammenzuführen (Mobilitätsmanagement).
- (2) Die Landkreise und Gemeinden setzen landesweit und dauerhaft das Mobilitätsmanagement um. Sie erarbeiten hierzu Mobilitätskonzepte. Die Vernetzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes wird in den Mobilitätskonzepten besonders berücksichtigt. Bestehende und neu aufgestellte Mobilitätskonzepte sind zumindest alle fünf Jahre fortzuschreiben. Das Land fördert die Umsetzung finanziell.

### **§ 9 Schulisches Mobilitätsmanagement**

- (1) Schulaufsichtsbehörden, Schulträger, Schulen, Landkreise und Gemeinden erarbeiten gemeinsam integrierte Schulmobilitätspläne mit Unterstützung des Fachzentrums Schulisches Mobilitätsmanagement des Landes. Diese umfassen insbesondere Unterrichtsinhalte, Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Schülerinnen und Schülern hin zu ihrer selbstständigen Mobilität sowie zu einer Umsetzung einer sicheren Infrastruktur im Schulumfeld. Jede Schule stellt hierfür mindestens einen Mobilitätsbeauftragten, der die Umsetzung begleitet. Schüler- und Elternvertretung werden bei der Ausarbeitung einbezogen.
- (2) Die Landkreise und Gemeinden setzen das schulische Mobilitätsmanagement gemäß Absatz 1 um. Das Land fördert die Umsetzung finanziell.

### **§ 10 Zählstellen**

- (1) Die Träger der Straßenbaulast richten flächendeckend an Straßen in ihrer Baulast ausreichend mobile und feste Zählstellen für den Fuß- und Radverkehr ein. Das Land stellt den Landkreisen und Gemeinden Zählstellen zur Verfügung. Die erfassten Daten werden in regelmäßigen Abständen von der oberen Straßenbaubehörde zusammengeführt und von dem für Verkehr zuständigen Ministerium einmal jährlich ausgewertet.
- (2) In die Auswertung fließen die von der oberen Straßenbaubehörde erhobenen Daten zum Kraftfahrzeugverkehr sowie die von den Verkehrsverbänden erhobenen Daten zum Öffentlichen Personennahverkehr ein. Ergibt die Auswertung eine den Zielen des Gesetzes nicht genügende Stärkung des Umweltverbundes, so hat das für Verkehr zuständige Ministerium Maßnahmen zu seiner Stärkung zu ergreifen.

### **§ 11 Mobilitätsplattform**

Die gemäß § 10 erhobenen Daten werden öffentlich einsehbar in maschinenlesbarer, offen lizenzierter Form in einem Datenportal zur Verfügung gestellt. Die Daten dürfen von jedermann frei verwendet und weiterverwendet werden. Sie müssen für barrierefreie internetbasierte Anwendungen nutzbar sein. Das für Verkehr zuständige Ministerium betreibt das Datenportal.

## Abschnitt 4 Fußverkehr

### **§ 12 Grundsätze**

Innerhalb von Ortslagen sollen Fußverkehrsnetze durchgängig und direkt geführt sein. Die Gehwege sollen ausreichend breit, sicher und durchgängig barrierefrei sein.

### **§ 13 Strategischer Rahmenplan**

- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes einen strategischen Rahmenplan zur Förderung des landesweiten Fußverkehrs unter Beteiligung der Gemeinden und Landkreise sowie Vertreterinnen und Vertretern von Fachkreisen und Verbänden auf. Der Rahmenplan wird alle fünf Jahre fortgeschrieben.
- (2) Die nach § 10 erhobenen Daten des Fußverkehrs werden bei der Erstellung des Rahmenplans einbezogen. Das Land fördert die Umsetzung der im strategischen Rahmenplan festgesetzten Maßnahmen in Gemeinden und Landkreisen finanziell.

## § 14 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

(1) Die technischen Regelwerke und Richtlinien für Fußverkehrsanlagen in ihrer jeweils gültigen Fassung sind für Planung, Entwurf und Betrieb von Fußverkehrsanlagen umzusetzen.

(2) Radverkehr und Fußverkehr sind innerhalb der Ortslagen möglichst getrennt zu führen. Eine Mitbenutzung von Gehwegen soll aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich ausgeschlossen werden. Sofern aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr nicht ausgeschlossen werden kann, ist der Vorrang des Fußverkehrs auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.

## § 15 Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur

Das Land stellt zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung der Förderung des Fußverkehrs umfassende Personal- und Sachmittel zur Verfügung. Gemeinden und Landkreise werden vom Land insbesondere beim Aus- und Umbau, Erhalt und Sanierung sowie Ertüchtigung bestehender Fußverkehrsnetze in ihrer Baulast finanziell unterstützt.

## § 16 Querungen

(1) Dem Fußverkehr ist ein komfortables, sicheres und barrierefreies Queren der Fahrbahn, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen sowie an allen Knotenpunkten wie Einmündungen und Kreuzungen, zu ermöglichen. Fußgängerüberwege gelten als eine besonders geeignete Form der Querung.

(2) Lichtsignalanlagen sind so zu steuern, dass eine Querung insbesondere an Straßen mit zwei Fußgängerfurten, die durch eine Mittelinsel oder einen Fahrbahnteiler getrennt sind, innerhalb einer Grünphase möglich ist.

(3) An Straßen außerorts sind bei Bedarf Fußgängerquerungshilfen mit sicheren, beleuchteten Querungsanlagen zu schaffen. Die beleuchteten Querungsanlagen sind so einzurichten, dass sie sowohl von zu Fuß Gehenden, als auch von Radfahrenden genutzt werden können.

## Abschnitt 5 Radverkehr

### § 17 Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen

(1) Die technischen Regelwerke, Richtlinien sowie landesweiten Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in ihrer jeweils gültigen Fassung sind für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen umzusetzen.

(2) Radverkehrsanlagen sollen möglichst so gestaltet sein, dass ein unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt.

(3) Außerhalb von Tempo-30-Zonen oder bei einem Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen von mehr als 500 Fahrzeugen je Stunde ist der Radverkehr in der Regel möglichst getrennt vom Kraftfahrzeugverkehr zu führen. Die Belange des Fußverkehrs sind bei Querungen von separat geführten Radwegen zu berücksichtigen.

(4) Zur Stärkung des Radverkehrs sind Fahrradstraßen vermehrt auszuweisen.

(5) Lichtsignalanlagen sind für den Radverkehr so zu steuern, dass eine schnelle Grünschaltung ausgelöst werden kann (Grüne Welle).

### § 18 Förderung der Radverkehrsinfrastruktur

Das Land stellt zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung der Förderung des Radverkehrs umfassende Personal- und Sachmittel zur Verfügung. Gemeinden und Landkreise werden vom Land insbesondere beim Aus- und Umbau, Erhalt und Sanierung sowie Ertüchtigung bestehender regionaler Radverkehrsverbindungen in ihrer Baulast finanziell unterstützt.

### § 19 Rad-Hauptnetz

(1) Das Rad-Hauptnetz wird vom Land planerisch stetig weiterentwickelt. Baumaßnahmen innerhalb des Rad-Hauptnetzes sind unter Leitung der obersten Straßenbaubehörde zwischen den Trägern der Straßenbaulast abzustimmen, zu gewichten und umzusetzen. Die Planungen der Gemeinden und Landkreise werden besonders berücksichtigt, sofern ein Bedarf für den Alltagsradverkehr festgestellt wurde. Das Land baut an Straßen in seiner Baulast entsprechend der getroffenen Gewichtung das Rad-Hauptnetz fortwährend aus.

(2) Die Radwegweisung ist nach den Hinweisen des für Verkehr zuständigen Ministeriums zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr auszuführen. Sie wird vom Land geplant, hergestellt und unterhalten.

### § 20 Radschnell- und Raddirektverbindungen

Radschnell- und Raddirektverbindungen sollen direkt und grundsätzlich getrennt vom Fußverkehr geführt werden. Sie sind mit hoher Oberflächenqualität und ausreichenden Breiten, die das Nebeneinander fahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen ermöglichen, auszustatten. An Knotenpunkten sollen Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen vorwiegend bevorrechtigt sein und eine Fahrt mit möglichst geringen Verlustzeiten ermöglichen.

## Artikel 2

### Änderungen des Hessischen Straßengesetzes

Das Hessische Straßengesetz in der Fassung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Mai 2018 (GVBl. S.198), wird wie folgt geändert:

#### 1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 6 wird wie folgt gefasst:  
„§ 6 Einziehung und Teileinziehung“

b) Die Angabe zu § 6a wird wie folgt gefasst:  
„§ 6a Einziehung und Teileinziehung“

#### 2. § 3 wird wie folgt geändert:

Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Landesstraßen; das sind

a) Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend einem über das Gebiet eines Kreises hinausgehenden Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind;

b) Radschnellverbindungen, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen und für die eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage gegeben oder zu erwarten ist; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden;

c) Raddirektverbindungen mit einer gegenüber Radschnellverbindungen geringeren Verkehrsnachfrage, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen. Die Bestimmung der Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen des Landes nimmt das für Straßenwesen zuständige Ministerium vor.

#### 3. § 4 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz 1 wird der folgende Satz angefügt:

„Es können insbesondere Nutzungen nicht verkehrlicher Art sowie die Freihaltung von Flächen von verkehrlicher Nutzung bestimmt werden.“

#### 4. § 5 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz 1 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Die Verkehrsbedeutung einer öffentlichen Straße ist unabhängig von einer Änderung nach Satz 1 alle fünf Jahre zu überprüfen. Sofern eine Umstufung zur Vermeidung und Verringerung von Verkehr erforderlich scheint, hat diese zu erfolgen.“

#### 5. § 6 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift wird nach der Angabe „Einziehung“ die Angabe „und Teileinziehung“ eingefügt.

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Eine öffentliche Straße kann eingezogen werden, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht oder das Wohl der Allgemeinheit es insbesondere zur Vermeidung und Verringerung von Verkehr oder von Belastungen durch Verkehr erfordert. Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke, Benutzerkreise oder Benutzungszeiten aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit festgelegt werden sollen. Von der Möglichkeit der Teileinziehung soll insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.“

Für die Einziehung und Teileinziehung von Gemeindestraßen ist die Gemeinde, von Landes- und Kreisstraßen die oberste Straßenbaubehörde, im Übrigen die Straßenaufsichtsbehörde zuständig. Soweit dieses Gesetz sich auf Einziehungen bezieht, findet es auf Teileinziehungen entsprechend Anwendung.“

#### 6. § 9 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „möglichst weitreichende“ durch das Wort „durchgängige“ ersetzt.

#### 7. § 23 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt dürfen 1. Hochbauten jeder Art

a) längs der Landesstraßen und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 20 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn,

b) längs der Radschnell- und Raddirektverbindungen in einer Entfernung bis zu 5m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn,

2. bauliche Anlagen jeglicher Art, die über Zufahrten an Landesstraßen oder Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen nicht errichtet werden. Dies gilt für Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs entsprechend.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Im Übrigen bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung der Straßenbaubehörde, wenn

1. bauliche Anlagen

a) längs der Landesstraßen oder Kreisstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen,

b) längs der Radschnell- und Raddirektverbindungen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten in einer Entfernung bis zu 10 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen,

2. bauliche Anlagen auf Grundstücken, die außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten über Zufahrten an Landesstraßen oder Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen sind, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.

Die Zustimmungsbedürftigkeit nach Satz 1 gilt entsprechend für bauliche Anlagen, die anzeigebedürftig sind. Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.

#### 8. § 41 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Land ist Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen. Den Landkreisen und Gemeinden sowie den Zweckverbänden können durch Vereinbarung mit dem Land die Planung und der Bau der Radschnell- und Raddirektverbindungen übertragen werden. Die Rechte und Pflichten des Landes als Träger der Straßenbaulast bleiben unberührt.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Den Landkreisen kann durch Vereinbarung mit den Gemeinden die Verwaltung und Unterhaltung einschließlich des Um- und Ausbaus von in Ortslagen gelegenen Radverkehrsverbindungen übertragen werden. Die Rechte und Pflichten der Gemeinden als Träger der Straßenbaulast bleiben unberührt.“

## Artikel 3

### Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt

geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573), wird wie folgt geändert:

#### 1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 3 folgende Angabe eingefügt:

„§ 3a Umstieg auf alternative Antriebsformen und Elektrifizierung von Schienenstrecken“

b) In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 4 folgende Angabe eingefügt:

„§ 4a Hessentakt“

c) In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 5 folgende Angabe eingefügt:

„§ 5a Landesfahrgastbeirat“

#### 2. § 3 wird wie folgt geändert:

„(1) Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken und eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 herbeizuführen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.

(2) Das Land strebt zu diesem Zweck die Erweiterung der Kapazitäten an überlasteten Schienekorridoren und Streckenerweiterungen zur Beschleunigung von Trassen an. Es unterstützt den Wiederaufbau des Schienennetzes, insbesondere durch die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken, sofern die Aufgabenträger die Finanzierung der betrieblichen Ausgaben der jeweiligen Strecken sicherstellen.“

#### 3. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„(1) Die Leistungserbringung im öffentlichen Personennahverkehr soll über geeignete Anforderungen und Maßnahmen bei Planung und Bau von Infrastruktur sowie Beschaffung und Ausgestaltung von Fahrzeugen schrittweise bis spätestens 2030 auf einen vollständigen Betrieb mit alternativen Antrieben beziehungsweise nicht fossilen Antriebsenergien umgestellt werden.

(2) Das Land strebt bis 2030 eine weitgehende Elektrifizierung von Schienenstrecken an.“

#### 4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten. Der öffentliche Personennahverkehr soll im ländlichen Raum erheblich ausgebaut werden. Eine flächendeckende stündliche Bedienung zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr bei kurzen Reisezeiten, Direktverbindungen, Anschluss- und Übergangssicherheit soll gewährleistet werden. Die jeweils nächstgelegenen Mittel- und Oberzentren sollen durch höchstens einen einzigen Umstieg der öffentlichen Nahverkehrsmittel unter

Wahrung der Anschlusssicherheit erreicht werden können. Entsprechend der Mobilitätsnachfrage ist das Angebot durch flexible Bedienungsformen im Sinne des § 2 Absatz 1 Satz 1 in Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehren zu verdichten.“

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Die Anbindung im ländlichen Raum soll durch an den tatsächlichen Bedürfnissen orientierte Bedienformen wie Anrufbusse sichergestellt werden. Die Anrufbusse sollen barrierefrei sein und insbesondere die Mitnahme von Hilfsmitteln für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Fahrrädern jederzeit ermöglichen. Das Bedienangebot ist in die Fahrgastinformationssysteme, Tarife und den Vertrieb der Verkehrsverbünde einzubinden. Das Land fördert den Ausbau des Anrufbussystems finanziell.“

c) Dem Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

„Das Land setzt sich im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden für die Einführung eines deutlich ermäßigten Beförderungstarifs zur Nutzung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen ein.“

d) Folgende Absätze 7 und 8 werden angefügt:

„(7) Die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Personennahverkehr soll grundsätzlich ermöglicht werden.

(8) Die Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs sind so auszugestalten, dass sie sich mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bezüglich Auffindbarkeit, Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Beschilderung, Fahrgastinformation und direkten Wegen ergänzen und eine ungehinderte An- und Abfahrt ermöglichen. Haltestellen und Stationen sollen zudem gut einsehbar und beleuchtet sein und über witterungsgeschützte Warte- und Sitzmöglichkeiten sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder verfügen.“

#### 5. Nach § 4 wird folgender § 4a eingefügt:

„(1) Die Vernetzung der Verkehrsmittel und Verkehrsverbindungen ist insbesondere durch integrale Taktfahrpläne zu verbessern. Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium erstellt zu diesem Zweck in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern sowie Verkehrsverbänden innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes ein Konzept zu der Einführung eines mittel- und langfristig ausgelegten Hessentaktes. Der Hessentakt soll Vorgaben für einen integralen Taktfahrplan enthalten und den Schienenpersonennahverkehr nachhaltig verbessern.

(2) Die Umsetzung des Hessentakts soll langfristig zu Reisezeitverkürzungen insbesondere auf Nord-Süd-Achsen wie der Main-Weser-Bahn sowie der Schaffung von Direktverbindungen zwischen Oberzentren führen. Zu diesem Zweck werden bauliche, fahrzeugtechnische und organisatorische Verbesserungen umgesetzt. Unter baulichen Verbesserungen sind insbesondere der Aus-, Um- und Neubau von Strecken, deren Begradigung, die Schaffung neuer Ausweichgleise sowie die elektronische

Verbesserung an Stellwerken und Strecken zu verstehen. Fahrzeugtechnische Verbesserungen sind insbesondere solche elektronischer Art, stärkere Motoren, eine höhere Anzahl von Türen sowie Anpassungen des Fahrzeugbodens zur Beschleunigung des Ein- und Ausstiegs.

(3) Der Schienenpersonennahverkehr ist so zu planen, dass auf der Basis eines grundsätzlich am Bedarf orientierten Integralen Taktfahrplans landesweit vergleichbare Bedienungsstandards erreicht werden. Unter besonderer Berücksichtigung der verschiedenen verkehrlichen Bedürfnisse soll ein vergleichbares Fahrplanangebot in den Verdichtungsräumen und im ländlichen Raum erreicht werden.

(4) Der Hessentakt ist alle fünf Jahre nach Maßgabe von Absatz 1 fortzuschreiben.“

#### 6. Nach § 5 wird folgender § 5a eingefügt:

„Die Aufgabenträger sollen sich bei der Wahrnehmung der Aufgaben zur Wahrung der Fahrgastinteressen von einem bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium eingerichteten Landesfahrgastbeirat unterstützen lassen. Ihm soll insbesondere angehören je ein Vertreter oder eine Vertreterin der landesweit zuständigen Fahrgastverbände, der Interessenvertretungen von Behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung, der betroffenen Fachgewerkschaften und der Fachverbände der Verkehrtreibenden sowie des Städte- und Gemeindebunds. Das Nähere regeln Verwaltungsvorschriften.“

## Artikel 4

### Änderung des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung

Das Hessische Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 2005 (GVBl. I S. 14), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 7. Mai 2020 (GVBl. S. 318), wird wie folgt geändert:

§ 14 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz 6 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„Die Gefahrenabwehrbehörden und die Polizei dürfen im öffentlichen Verkehrsraum zur Verhütung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des Satzes 2 Bildaufzeichnungen offen anfertigen und damit auf einer festgelegten Wegstrecke die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs ermitteln (Abschnittskontrolle). Die Bildaufzeichnungen dürfen nur das Kraftfahrzeugkennzeichen, das Kraftfahrzeug und seine Fahrtrichtung sowie Zeit und Ort erfassen; es ist technisch sicherzustellen, dass Insassen nicht zu sehen sind oder sichtbar gemacht werden können. Bei Kraftfahrzeugen, bei denen nach Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorliegt, sind die nach Satz 2 erhobenen Daten sofort automatisch zu löschen. Die Abschnittskontrolle ist kenntlich zu machen.“

## Artikel 5

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Das vollständig ausgefüllte und unterzeichnete Dokument Volksbegehren „Verkehrswende Hessen“ können Sie entweder ...

- direkt persönlich bei unseren Unterschriftensammler\*innen abgeben, von denen Sie das Dokument erhalten haben.
- bei einer der lokalen Sammelstellen abgeben, deren Adressen Sie hier finden: [verkehrswende-hessen.de/sammelstellen](https://verkehrswende-hessen.de/sammelstellen).
- für den Fall, dass Sie die ersten beiden Möglichkeiten nicht nutzen können, bitte per Post an die links abgedruckte Adresse senden (das Dokument dazu bitte zweimal auf DIN-Lang-Format falten, achten Sie bitte auf ausreichendes Porto).

### Volksbegehren „Verkehrswende Hessen“

UmweltHaus Kassel  
Wilhelmstraße 2  
34117 Kassel



# Vielfältige VELOFrankfurt

Das seit 2016 in Frankfurt zelebrierte Fahrradfestival fand auch dieses Jahr wieder in der Eissporthalle statt – das erste Mal zusammen mit der Gesundheitsmesse „gesund leben“.

Dort, wo bei kühleren Temperaturen Schlittschuh gelaufen wird, drehen an diesen beiden Tagen massenweise Fahrradfahrende ihre Runden. Nach einer Registrierung können sich die Besucher:innen bei den Ausstellungsständen Fahrräder zum Testen ausleihen, bei 150 unterschiedlichen Marken sollte man schon vorher ungefähr wissen, welcher Typ Rad interessant ist. Denn es ist alles dabei, für groß und klein, herkömmliche Alltagsräder, Mountainbikes, Lastenräder in allen denkbaren Variationen, Spezielles wie Liegeräder und ganz viele Angebote mit Elektroantrieb. Manche Räder kommen geradezu martialisch, scheinbar schwer wie Panzer, daher, andere wiederum elegant, leicht und geschmeidig.

Am ADFC-Infostand gibt es Infos, Beratung und Gespräche zu vielfältigen Themen. Viele Interessierte, die sich mit Verkehrsthemen auseinandersetzen, schätzen die Ehrenamtlichen vom ADFC als Gesprächspartner:innen. Außerdem ist hier die neue kostenfreie Fahrradkarte für Frankfurt zu haben – wie auch am Stand der Stadt Frankfurt nebenan, die die Karte mit insgesamt 1.614 Kilometern Radwegenetz entworfen und finanziert hat (siehe hierzu Seite 10). Die Karte ist bei den Besuchern ein Renner.

Bertram Giebeler bietet am Sonntagmorgen einer Gruppe eine



So viel freier Platz für die Testfahrt muss ausgenutzt werden!

Dagmar Berges (2)

Einführung auf E-Bikes an. Sieben Menschen haben sich unterschiedliche Räder geliehen und testen auf der ansteigenden Rad-Route auf der ehemaligen Straßenbahnstrecke Richtung Seckbach ihr Können. „So gut wie alle haben es eigentlich schnell geschafft, das E-Bike zu beherrschen und angepasst zu fahren“, resümiert Bertram Giebeler, der selbst mit dem „Bio-Rad“, wie er sein ganz normales Fahrrad nennt, dabei ist: „Es braucht einfach ein wenig Übung, dann klappt es schon und man ist verkehrssicher unterwegs“.

Natürlich werden auch wieder Unterschriften für die Verkehrswende gesammelt. Sebastian Kotek ist selbstverständlich dabei, schaut sich aber auch auf der Messe um. „Ich bin auf der Suche nach einem Faltrad, das ich ohne Probleme mit in den Zug nehmen kann“. Eigentlich findet er die meisten getesteten Räder klasse, aber entschieden hat er sich noch nicht. Dafür hat er wieder viele Unterschriften

gesammelt, auch der VCD zwei Stände weiter bringt immer wieder Packen von Zetteln zum Lagern vorbei, gemeinsam schafft man eine Menge.

Draußen vor den Messehallen ist die mit Terminen stark ausgelastete KlauNix AG dabei, Fahrräder zu codieren. Ein Zelt schützt vor der

brennenden Sonne, besonders am Sonntag kommen viele, um ihr Rad codieren zu lassen.

Nach zwei Tagen ist die VELO-Frankfurt vorüber, der Abbau geht schnell, viele ADFC-Aktive helfen, auch extra dafür „Angeradelte“. Dann bis bald – auf der Eurobike.

Dagmar Berges



Anne Wehr, Anke Bruß, Michael Klemme und Bertram Giebeler

**STEVENS**
**FRIDLEY**

## Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8-14  
60385 Frankfurt am Main

Tel. 069 - 945108 - 0  
info@fahrrad-boettgen.de

**www.Fahrrad-Boettgen.de**

**adfc**  
Fördermitglied

**adfc**

**TOP**  
BESTE FAHRZEUGE  
2022

**Finanzierung - Leasing - Wertgarantie**

Diamant
FALTEK
Gudereit
MORRISON
Woom
RIESE & MÜLLER
Gazelle
CONWAY

CENTURION
TERN
VSF fahrradmanufaktur<sup>®</sup>  
Premium Mobilität



Teamer Klaus hilft bei der Montage des Kettenschutzes

Peter Sauer (5)

# Selbsthilfe am Samstag

Die Technik-AG bietet ihre Dienste jetzt im Bonameser Ben-Gurion-Ring an

**J. wohnt im Ostend, hat vor einigen Jahren einen Ganztageskurs bei der Technik-AG gemacht und will nun die Kette ihres Rades straffen. N. aus Oberursel hat ebenfalls einen Technikkurs absolviert und sich vorgenommen, sein Rad selber in Schuss zu halten. Heute ist die Bremse dran. C. hat den Weg von Bockenheim zum Ben-Gurion-Ring gefunden, nach längerer Suche. Sie hat ihr Rad auf breitere Reifen umgerüstet, doch der am Hinterrad läuft nicht sauber rund und schleift am Rahmen. Eine verschwitzte junge Frau kommt zu Fuß in die Werkstatt. Der Schlauch hat sich zwischen Felge und Mantel selbständig gemacht und blockiert das Hinterrad. Deshalb steht ihr Rad bewegungsunfähig an der U-Bahn-Station. Sie sucht Hilfe.**

Dann ist da noch B. von der „Bürgerinitiative Am Bügel“. Sie bietet im Nebenraum gegen eine Spende Kaffee und Kuchen an und kümmert sich um spontane Besucher, meist aus der unmittelbaren Nachbarschaft. L., der bärtige Hausmeister, der sein Lasten-Dreirad günstig im Internet erstanden hat, bringt damit Ausrüstungsgegenstände für die Räume der BI. Das Bild komplett machen Andreas Dammer und Klaus Kowoll, die Teamer der ADFC-Technik-AG, die gelassen und geduldig zwischen Montageständer und Werkbank wechseln und helfen, wo Hilfe benötigt wird.

Die Werkstatt der Technik-AG ist umgezogen, wir haben darüber berichtet. In einen Raum der „Bürgerinitiative Am Bügel“, die dort in einer ehemaligen Hausmeisterwohnung aktiv ist. Die Räume wurden der BI mietfrei von der Wohnungsgesellschaft überlassen und die Aktiven freuen sich darüber, dass der ADFC hier mit seiner Selbsthilfwerkstatt eingezogen ist (und damit ganz nebenbei die Aktivitäten der Bürgerinitiative un-

terstützt – einige jugendliche Anwohner hätten schon Interesse am Fahrrad-Schrauben geäußert). Zugegeben, ganz leicht zu finden ist die Werkstatt nicht, wenigstens nicht beim Erstbesuch. Aber wer von der Straße aus die riesige Hausnummer 120 sieht, hat es schon fast geschafft: Ben-Gurion-Ring 118 ist gleich das Haus daneben, in dem im Erdgeschoss Bürgerinitiative und ADFC zusammen-

arbeiten. Der Berichterstatter wurde bereits auf dem Parkplatz vor dem Häuserblock von einem jungen Mann angesprochen, ob er die Fahrradwerkstatt suche – er könne den Weg zeigen. Offensichtlich hat es die Technik-AG bereits in kurzer Zeit zu einer gewissen Bekanntheit in den Wohnblocks am Bonameser Ben-Gurion-Ring gebracht. Dazu hat auch der Tag der offenen Tür am 30.04. mit



Teamer Andreas erklärt der Besitzerin des Rades, warum hier nichts mehr zu retten ist

etwa 30 Besuchern beigetragen. Sicher werden einige Besucher der Kirchenkeller-Werkstatt im Ostend nachtrauern. Aber von den U-Bahn-Stationen Bonames Mitte und Kalbach sind's nur wenige Minuten bis zu den Räumlichkeiten mit fast barrierefreiem Zugang. Eine gemütliche Sofaecke in einem Raum mit Tageslicht und Getränke, Kaffee, manchmal sogar Kuchen, lohnen in jedem Fall eine Fahrt in den Norden der Stadt. (Anmerkung von Andreas: Kuchen und Getränke sind nicht immer vorhanden.)

N. aus Oberursel hat die Bremse seines Rennrads ordentlich zerlegt und putzt die einzelnen Teile mit Liebe und Sorgfalt. Das zweite Auto im Haushalt haben sie gerade verkauft, er fährt jetzt mit dem Rad zu seiner Arbeitsstelle in Bad Homburg. Das war für ihn der Anlass, sich um die Technik seines Rades selber zu kümmern. Es gäbe zwar ein gutes Fahrradgeschäft am Ort, aber auch dort müsse man bei Pannen mit Wartezeiten rechnen. Und da er das Rad jetzt häufiger benötige, wolle er in der Lage sein, kleinere Reparaturen selbst durchzuführen. Das kriegt er mit der Bremse auch hin, und er freut sich, wie schön und glänzend die Einzelteile der Bremse aussehen und wie leichtgängig sie funktioniert. Auch die Freude darüber, das Zusammenspiel von Bremshebel, Bremszügen und Bremsbacken mit den Bremsgummis verstanden zu haben, ist ihm anzusehen. Schade ist es dann nur, dass nach dem Zusammenbau ein Manko festgestellt wird: Die Rückstellfeder der Bremse ist defekt. Alle Mühe umsonst also? Keinesfalls, N. werde sich eine neue Feder besorgen, das Einbauen sei für ihn ja nun eine Kleinigkeit, und sich dann demnächst an die Bremse des Vorderrads machen.

J. aus dem Ostend hat bereits Technikkurse besucht, leider jedoch einiges wieder vergessen. Mit der Kette kommt sie nicht so recht weiter. Die hat kein Ketten Schloss, und die Teamer scheuen sich, zum Kürzen Nieten aufzudrücken, da man sich nicht sicher ist, ob das Entfernen von zwei Kettengliedern nicht zu viel des Guten wäre und beim Einbau des Hinterrads zu Problemen führen könnte. Also muss der vorher mühsam entfernte Kettenschutz wieder mon-



Wer den (fast) barrierefreien Eingang zur Werkstatt gefunden hat, kann mit Hilfe zur Selbsthilfe rechnen. Uns fehlt ja oft eine dritte Hand ...

tiert werden, Klaus stöhnt und schraubt, J. hält und hilft. Es gelingt, die nun immerhin sauber geputzte Kette treibt das Rad weiterhin ungekürzt an.

C., die mit den breiten Reifen, will auf dem Bodensee-Königssee-Radweg fahren. Dort gäbe es einige üble Schotterstrecken, weshalb sie von ihren schmalen Reifen auf breitere gewechselt sei. Dummerweise läuft der am Hinterrad nicht rund, sie kommt damit nicht zu recht. Andreas fällt auf, dass die Felge einen leichten Seitenschlag hat, ausreichend, um die breiten Reifen am Rahmen schleifen zu lassen. C. baut das Hinterrad aus, entfernt Mantel und Schlauch und schaut anschließend Andreas beim fachmännischen Zentrieren der Felge zu. Danach montiert sie Schlauch und Mantel und baut das Rad wieder ein. Der Mantel ist weiterhin sehr breit, der Durchlauf am

Rahmen ist äußerst knapp. Also nochmal zurück auf Null: Rad raus, Reifen runter, Zentrierständer (die Felge ein wenig nach rechts versetzen), Reifen drauf – aber halt, bei der Gelegenheit sollte man den viel zu schmalen Schlauch endlich gegen einen ersetzen, der zu den Breitreifen passt. Im Lager der Technik-AG findet sich ein passendes Modell, es wird montiert, das Rad wieder eingebaut, und nun läuft es leidlich rund. Warum allerdings C. solche überbreiten Reifen für ihren Rahmen verkauft wurden, konnte nicht mehr geklärt werden. Sie musste schnell weg, sie muss trainieren. Die Tochter fährt mit zum Königssee, da will sich die Mutter keine Blöße geben.

Und die verschwitzte Dame mit dem blockierten Rad an der Bahnstation? Sie erhält eine Schere, mit der sie den blockierenden Schlauch abschneiden kann, so

dass ihr Velo wieder beweglich wird. Kurz darauf kommt sie mit Rad und Schere zurück. Das Rad habe sie gebraucht gekauft, es sei schwer, sie habe bereits 50 Euro reingesteckt, aber irgendwie läuft es nicht richtig, und eigentlich habe sie die Schnauze voll davon. Dass sie dazu allen Grund hat, bestätigt sich bei der Demontage des Hinterrades. Die Nabenachse ist defekt, Schlauch (zerschnitten) und Mantel sowieso – Andreas und Klaus können hier nicht helfen. Für die Besitzerin ist aber schnell klar, dass das Rad nicht nur schwer ist, sondern sich eine Reparatur nicht mehr lohnt. „Kann ich es bei euch lassen? Dann wäre ich es endlich los.“ fragt die Dame und bittet nur um den Abbau ihres Korbes und des Sattels. Andreas will eigentlich keinen Schrott mehr annehmen, doch Klaus entdeckt noch gut brauchbare Teile, die es ins Lager zu nehmen lohnt. Also scheidet die

Frau von dannen, die Reste ihres Rads bleiben in der Werkstatt zurück. „Und was ist mit der Kette?“ will J. aus dem Ostend noch wissen, „würde die nicht auch bei mir passen?“. Das tut sie wahrscheinlich, wird abgemacht und soll beim nächsten Termin gegen das vernietete Modell ausgetauscht werden.

Untypisch sei dieser Samstagnachmittag gewesen, grinst Andreas etwas entschuldigend um kurz vor halb sieben. Zumeist könne man die Kunden erfolgreicher verabschieden, als dies heute der Fall gewesen sei. Trotzdem sind die beiden Teamer ruhig geblieben, auch da, wo andere längst die Nerven verloren hätten. Aber auch Brezeln und Kaffee tragen zur Entspannung bei, beides fand guten Absatz. Geduld und Gemütlichkeit – das ist offensichtlich das Erfolgsrezept der Technik-AG – und auch der Bürgerinitiative. *Peter Sauer*

## Professionelle Beratung in folgenden Rechtsgebieten:

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

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

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

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

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

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

# Wer baut, muss an den Radverkehr denken!

## Der Radweg zwischen Eddersheim und Bad Weilbach wieder befahrbar – mit zweieinhalb Jahren Verspätung



Glückliche Radler:innen kurz vor Beendigung der Bauarbeiten

Gabriele Wittendorfer

Es wurde an dieser Stelle schon oft und zu Recht über Schildbürgerstreiche aus dem Hause Hessen Mobil berichtet. Auch im Falle der Sanierung der A3 zwischen Wallau und Raunheim gäbe es genug Unglaubliches zu berichten, aber zunächst die guten Nachrichten: Man kann entlang der A3 zwischen Eddersheim und Bad Weilbach und auch entlang der S1 zwischen Eddersheim und Flörsheim wieder beidseitig Rad fahren!

Die von Hessen Mobil im Rahmen der Brückensanierung durchgeführte Sperrung der Radverbindungen von Nord nach Süd sowie von Ost nach West ist damit Geschichte. Die in der insgesamt fast vierjährigen Bauzeit nicht geänderte Radroutenbeschilderung stimmt hiermit wieder. Ortsunkundige werden jetzt nicht mehr in den Bauzaun an der S1 geführt.

### Ende gut, alles gut?

Brücke hin, Radweg her. Die eigentliche Erfolgsgeschichte hinter dieser Baustelle besteht darin, dass Birgid Oertel und Volker Igstadt vom ADFC Hattersheim seit 2018 nicht lockergelassen und immer wieder darauf

hingewiesen haben, dass es nicht geht, ohne Vorwarnung einen Radweg zu kappen – ohne für eine Umleitung zu sorgen. Ihre Intervention hat zum Beispiel dazu geführt, dass bei der nachfolgenden Sanierung der Bahnbrücke zwischen Kostheim und Gustavsburg für den Radverkehr eine vorbildliche Lösung in der Zeit der Radwegsperrung gefunden wurde.

### Die Ausschilderung einer praktikablen Umleitung für Radfahrende ist keine Kür!

Dass ADFC-Aktive am Morgen ihrer Hochzeit noch auf die Baustelle fahren, um mit dem Projektleiter die Umleitung für den Radverkehr zu besprechen, geht gar nicht. Es geht auch nicht, dass ADFC-Aktive immer wieder nachfragen müssen, ob und wann zumindest eine Teilaufhebung der Sperrung erfolgen kann – nachdem die Baustelle einseitig schon lange abgeschlossen ist (Beispiel entlang der Bahn zwischen Kriftel und Zeilsheim). Und natürlich geht erst recht nicht, dass Alltagsradwege anlässlich einer Baustelle zu Rettungswegen erklärt werden, um dann für den Radverkehr gesperrt zu werden (Beispiel zwischen Hofheim und Lorsbach).

### Großbaustellen in Hessen brauchen klare Ansagen von den Auftraggebern in Wiesbaden:

Ohne Berücksichtigung des Radverkehrs darf der Bagger nicht anrollen! Und zum guten Schluss noch: Birgid und Volker, Euch nachträglich alles Gute zum vierten Hochzeitstag!

Gabriele Wittendorfer

## Bewusster einkaufen?

Auf der eigenen Internetseite positioniert sich Edeka recht eindeutig: „Wir & Jetzt für mehr Nachhaltigkeit“. Der Lebensmitteleinzelhändler möchte dazu beitragen, dass Kund:innen in Edeka-Märkten bewusster einkaufen können. Das mag für Teile des Sortiments gelten, was den Einkauf mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln an Ort und Stelle betrifft, ist allerdings viel „Luft nach oben“ festzustellen.

In *Frankfurt aktuell* 3/2022 war die Rede davon, dass bei Edeka Baßler in Eppstein jetzt drei Bügel angebracht wurden, an denen Räder mehr oder minder gut angeschlossen werden können. Doch jetzt verbaut Edeka wenige Wochen später auch an diesen Stellen den Zugang zu den Fahrrad-Parkern, wie auf dem Bild vom 31. Mai zu sehen ist.

Bei dieser unzureichenden Berücksichtigung Rad fahrender Kund:innen muss sich niemand wundern, wenn einige es mittlerweile vorziehen, in Nachbarorten einzukaufen.

Holger Küst



Das Pflanzensortiment blockiert zwei der drei Fahrrad-Parker

Gabriele Sutor

## Stadtradeln Eppstein

Das Eppsteiner Stadtradeln startete in diesem Jahr am 2. Juli und geht bis zum 22. Juli, in Hofheim beginnt das Stadtradeln dieses Jahr mit einer Auftaktveranstaltung auf dem Kellereiplatz am 10. September und dauert bis zum 30. September. Bei beiden Aktionen ist der ADFC mit einer eigenen Gruppe vertreten, radelt fleißig mit!

Anmeldung unter: [stadtradeln.de](http://stadtradeln.de)

Holger Küst

# Nachbesserungen für die Verkehrssicherheit



Der neugestaltete Wendehammer mit Querungshilfe in der Düsseldorfer Straße Helge Wagner

## Interventionen des ADFC Eschborn/Schwalbach finden Gehör

**Im Oktober letzten Jahres wurde am Stadtrand Eschborns die neue Autobahn-Ausfahrt von der A66 ins Gewerbegebiet Süd fertiggestellt. Der ADFC bemängelte, dass die Belange der Radfahrer und Fußgänger gänzlich vergessen wurden (Frankfurt aktuell Nr. 1/2022).**

Er intervenierte deshalb beim neuen Nahmobilitätsbeauftragten Andreas Gilbert, dass an dieser Stelle dringend Maßnahmen für eine sichere Überquerung der neuen Autobahnabfahrt, in Richtung Sossenheim und umgekehrt, vorzunehmen sind. Bei den zurückliegenden Planungen, die schon lange vor Amtsantritt des Nahmobilitätsbeauftragten erfolgten, wurde offensichtlich nicht daran gedacht und zudem der ADFC nicht entsprechend beteiligt.

Im April entdeckten wir nun die Einrichtung einer einfachen Querungsanlage (Sprunginsel) zwischen den Fahrstreifen. In Richtung Wendehammer der Düsseldorfer Straße soll eine neu montierte Leitplanke ein vorzeitiges Überschreiten der Straße in den Fließverkehr verhindern. An den Bordsteinkanten gibt es nun Absenkungen und Blindentakte. Lediglich eine rechtskonforme Ausschilderung auf dem Gehweg für

Radler von und zur Sossenheimer Straße steht noch aus. Wir regen zusätzlich an, eine bessere optische Gestaltung des Rad-/Fußweges Richtung Sossenheim vorzunehmen. Sie soll Fußgänger davor schützen, versehentlich auf die Autobahnausfahrt zu gelangen. Derzeit ist die Situation für Ortsfremde weiterhin unübersichtlich und verbesserungsfähig. Auch wenn dort eine Beschilderung besteht, eine Radwege-Markierung mit Richtungspfeilen **auf dem Weg** würde zweifelfrei die Fahrrichtung verdeutlichen. Ebenso sollte die Engstelle zwischen den genannten Straßen am Ende des Wendehammers kurzfristig beseitigt werden.

Auch beim Fahrradparken tut sich etwas: Die Stadt beabsichtigt, am Südbahnhof neben den Abstellanlagen und Boxen weitere Fahrradparkstellen zu installieren. Eine neue doppelstöckige Abstellanlage soll die beschädigten Boxen an der Südseite des Bahnhofs zur Stuttgarter Straße ersetzen. Und – das ist ebenso neu – es soll eine Ladestation für E-Bikes und Pedelecs geben. Auch am Bahnhof Niederhöhnstadt steht ein Austausch der alten Fahrradabstellanlagen gegen neue an. Schon mal ein Anfang, aber für einen barrierefreien Zugang an beiden Bahn-

höfen wird man noch einige Koffer und Räder die Treppen hinauf- und hinabschleppen müssen.

Des Weiteren haben die Stadtverordneten einen Prüfantrag zur Verbesserung der S-Bahn-Unterführungen in Eschborn und Niederhöhnstadt verabschiedet. Auch hier wird der ADFC darauf achten, dass die Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger:innen bei der Nutzung verbessert wird. Zudem soll im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätschecks (wir berichteten) der Bereich der Hauptstraße zwischen Hessenallee und Steinbacher Straße mit Markierungen für einen „durchgängig sichtbaren

Radverkehr“ versehen werden. Leider sind nicht alle unsere Anregungen beim ersten Abstimmungsgespräch zwischen dem Planungsbüro der Stadt und dem ADFC berücksichtigt worden.

Inzwischen hat auch der Bau eines sicheren Rad-/Fußweges von Niederhöhnstadt nach Steinbach begonnen. Eine zufriedenstellende Antwort auf die Nachfrage des ADFC, wie der Anschluss von der rechten Fahrspur Richtung Steinbach auf den linksseitig verlaufenden Radweg erfolgen soll, steht noch aus. Wir werden dranbleiben.

Helge Wagner/Thomas Buch

## Hofheim beschleunigt Abarbeitung von Mängeln

Im letzten Jahr musste der ADFC feststellen, dass die Hofheimer Stadtverwaltung in den drei Jahren seit 2018 nur sechs kleine Mängel behoben hatte. Daraufhin hat der ADFC sowohl der Stadtverwaltung als auch den Parteien im Hofheimer Stadtrat deutlich gemacht, dass dieses Vorgehen nicht mit einer angemessenen Berücksichtigung oder gar Förderung des Radverkehrs vereinbar ist. Im Mai 2022 erhielt der ADFC einen neuen Bearbeitungsstand – und diesmal waren 42 weitere Mängel der etwa 180 Punkte behoben. Diese Entwicklung begrüßt der ADFC sehr, insbesondere wurden viele kleine Mängel der Radverkehrs-Beschilderung behoben.

Holger Küst

# Ende einer Durststrecke

## Buntes Programm beim Fahrrad-Aktionstag in Eschborn

**Nach einer dreijährigen Unterbrechung fand Anfang Mai wieder ein Fahrrad-Aktionstag auf dem Eschborner Rathausplatz statt. Trotz der langen Pause hat auch diesmal die Zusammenarbeit aller Beteiligten – Verantwortliche sowie Aktive aus der Stadtverwaltung, der AG fahrRad sowie viele weitere Aktive und Helfer (vor allem des ADFC!) – reibungslos funktioniert.**

Auf dem Rathausplatz herrschte ein buntes Treiben mit Info- und Schrauberständen, mit der beliebten Fahrradversteigerung – es soll ein Rad mit über 200 Euro über den Tisch gegangen sein – einem anspruchsvollen Showprogramm mit den „Bike Brothers“, Fahrparcours für Kids sowie den unverzichtbaren Verzehrständen.

Andreas Gilbert, Nahmobilitätsbeauftragter der Stadt Eschborn, war erstmalig federführend als Partner des ADFC mit der Koordination des Fahrrad-Aktionstages betraut und holte neben dem Biketempel und der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft weitere Akteure ins Boot: eine Wadenmassage, Anbieter von Trikes, Lastenrädern und Spezialrädern für behinderte Menschen, den Präventionsrat sowie den Lions Club mit einem Kaffee-und-Kuchen-Stand. Wie bei den Veranstaltungen des ADFC und der AG fahrRad bereits seit langem gewohnt, bildeten sich an den Ständen zum Fahrrad-Codieren und den Fahrrad-Checks lange Schlangen – trotz verbesserter technischer Ausstattung und erstklassiger Organisation. Schließlich hatte sich das Wetter

auch von seiner besten Seite gezeigt. Ebenso erfolgreich war die Sammlung an Unterstützungssunterschriften für das Volksbegehren zur Verkehrswende in Hessen. Am Stand des ADFC gab es dazu weitere Infos zum Fahrrad und zu empfehlenswerten Radrouten in der Region.

Neben der städtischen Verwaltungsspitze wie dem Bürgermeister und der Schirmherrin der Veranstaltung, der Ersten Stadträtin Bärbel Grade, begrüßte der ADFC die langjährig beim ADFC aktive Ex-Schwalbacherin Eva Kuschel, die inzwischen in Troisdorf lebt, sowie den „Ruheständler“ Karl-Heinz Niemann, genannt Knecke, seines Zeichens ehemaliger Leiter der AG fahrRad und Mitbegründer des Fahrrad Aktionstages, auf dem Rathausplatz.

### Schwalbach: Endlich wieder Fahrrad-Basar

In Schwalbach fand eine Woche später der Fahrrad-Basar statt. Kombiniert mit einem Flohmarkt versteigerte Alexander Barth, der Leiter des Ordnungsamtes, Fundräder an das Publikum. Gleich nebenan konnte man beim Fahrradbasar Fahrräder privat verkaufen oder sich selbst nach einem brauchbaren Zweirad-Schnäppchen umsehen. Obligatorisch und gut besucht waren dann auch der Info- und Codierstand des ADFC. Und Karl Lambrecht, verantwortlicher Koordinator beim ADFC für das Volksbegehren Verkehrswende Hessen, sammelte mit weiteren Aktiven zahlreiche Unterstützungssunterschriften.

Helge Wagner/Thomas Buch



**PER PEDALE**  
Fahrräder für alle Lebenslagen

**FAHRRAD FREUND**

## VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

### JETZT 3 MAL IN IHRER NÄHE

Adalbertstr. 5 / 60486 Frankfurt a.M.

Robert-Mayer-Straße 54 / 60486 Frankfurt a.M. (Werkstatt)

Niederhofheimer Str. 49 / 65719 Hofheim im Taunus

**PERPEDALE.DE**  
**FAHRRADFREUND.COM**



Fahrradaktionstag in Eschborn: Der ADFC ist mit Helge Wagner, Nicole Köhler und Thomas Buch (v. l.) am Infostand präsent, während Karl Lambrecht Unterschriften für das Verkehrswende-Volksbegehren sammelt

Helge Wagner



# #MehrPlatzFürsAuto

## Verkehrte Verkehrswende:

Fußgänger:innen müssen parkenden Autos Platz machen.

Stefan Pohl



Das im Zuge der Sanierung der Bahnstraße in Wehrheim von der Markierung eines Fahrradschutzstreifens abgesehen wurde, haben wir in zwei Ausgaben dieses Blattes (6/2021 und 1/2022) kritisiert. Nun ist doch noch Bewegung in die Sache gekommen, aber anders als gedacht. Denn inzwischen wurden Parkmarkierungen aufgebracht – und zwar auf dem Bürgersteig, der somit auf deutlich unter 2,5 Meter eingeeengt wird. Das stellt aus unserer Ansicht eine nicht zulässige Einschränkung der Bürgersteigbreite dar.

Die Gemeinde begründet dies mit der Nähe zum Bahnübergang. Wenn Autos auf der Straße parken, würde man den Bahnübergang schlechter wahrnehmen. Diese Begründung greift unserer Ansicht nach nicht, liegen die Parkplätze doch etwa 30 Meter vom Übergang entfernt. Nach geltendem Recht müssen nur 10 Meter vor einem Bahnübergang freigehalten werden, ab dann darf wieder voll auf der Straße geparkt werden – auch, wenn das Andreaskreuz dadurch verdeckt wird. Der ADFC bleibt hier weiter aktiv!

Stefan Pohl

## Radverkehrsförderung in der Warteschleife

### Am 2. Juni fand die erste Arbeitskreissitzung zum Nahmobilitätskonzept in Usingen statt.

Es kam eine ausgewählte Runde von Vertreter:innen aus Politik, Behörden und Interessengruppen zusammen. Bürger:innen, die sich sonst nicht engagieren, suchte man vergebens. Aus der zum Zeitpunkt der Veranstaltung noch laufenden Online-Beteiligung gab es noch keine Ergebnisse. Nach einigen Grundsatzvorträgen des Planungsbüros wurden aus der Gruppe heraus Themen gesammelt und anschließend bewertet. Da die Runde nicht allzu groß war und völlig verschiedene Interessengruppen zusammenkamen, wurden Einzelthemen bei den jeweiligen Bewertungsrunden faktisch gegeneinander ausgespielt – auch wenn man mehrere Bewertungspunkte zum Verteilen hatte. Die Bewertungsrunde hält der ADFC daher für eher wenig aussagekräftig, auch wenn Fahrradthemen dabei ganz gut wegkamen. Die Planungsfirma wird nun die Online-Befragung

auswerten und einen Maßnahmenkatalog erstellen.

Die Stadt wartet mit der Realisierung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ab, bis das Konzept fertig ist. Das gilt auch für Maßnahmen, die eigentlich sofort angegangen werden könnten, etwa aus übergeordneten Konzepten, die aufgrund des Nahmobilitätskonzepts gar nicht geändert werden können. Hier drängt sich der Verdacht auf, dass selbst klare Maßnahmen, etwa aus dem Kreisverkehrskonzept, weiter verzögert werden – ein Mehrwert aus dem Nahmobilitätskonzept erschließt sich dem ADFC für bereits feststehende Maßnahmen nicht. Es kann sicher lokale Ergänzungsbeiträge liefern, aber mit der Umsetzung des Kreisverkehrskonzepts könnte man schon beginnen. Leider sieht die Stadt das anders, Radverkehrsförderung wird in Usingen weiter zurückgestellt. Stefan Pohl

## Fahrradzählstellen

### Jetzt auch im Usinger Land

Ohne große Pressebegleitung gehen nach und nach immer mehr Hessische Fahrradzählstellen in Betrieb.

Im Usinger Land wissen die Kommunen von den konkreten Inbetriebnahmen einzelner Zählstellen offensichtlich noch nichts. Dabei sind für das Usinger Land bereits alle Zählstellen im Betrieb, im Hochtaunuskreis sind die meisten vorgesehenen Zählstellen ebenfalls vorhanden. Die Zählstellen selbst sind eher unscheinbar. Vor Ort gibt es keine Anzeige.

Zählstellen gibt es im Usinger Land hinter Obernhain auf dem Weg zur Saalburg, im Köpferner Tal (gleich drei auf verschiedenen Wegen) und eine etwas außerhalb des Hochtaunuskreises auf dem Usatalweg unmittelbar nach Langenhain. Alle Zählstellen im Usinger Land sind unter [adfc-usinger-land.de](http://adfc-usinger-land.de) zu finden, die im Hochtaunuskreis unter [adfc-hochtaunus.de](http://adfc-hochtaunus.de)

Zum Datenportal aller aktiven Dauerzählstellen in Hessen führt der Kurzlink [adfc-hessen.de/=zPcn](http://adfc-hessen.de/=zPcn) – weitere Infos in diesem Heft im Kasten auf Seite 27. Auch bei der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen – [nahmobil-hessen.de](http://nahmobil-hessen.de) – finden sich ausführliche Informationen.

Stefan Pohl

## ADFC im Hochtaunuskreis

### ADFC Hochtaunus e. V.

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

### ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf

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

### ADFC Kronberg

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

### ADFC Glashütten

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

### ADFC Oberursel/Steinbach

Susanne Bittner, Tel. 0 61 71/97 18 97  
oberursel@adfc-hochtaunus.de  
[www.adfc-oberursel.de](http://www.adfc-oberursel.de)

### ADFC Usinger Land e.V.

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

### ADFC Weilrod

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

# Teamorientierter Pragmatiker



Jochen Waiblinger

**So ließe sich Jochen nach eigener Aussage beschreiben. Zumindest sei dies der Anspruch, fügt er bescheiden hinzu. Jochen ist Jahrgang 1957, verheiratet, hat einen Sohn und eine Tochter, beide noch unter 25. Der gebürtige Hamburger siedelte 1982 ins Rhein-Main-Gebiet über. 1987 zog der studierte Betriebswirt nach Frankfurt und 1999 schließlich nach Bad Vilbel.**

Matthias Marcks, Mitglied im Vorstand, brachte Jochen mit dem ADFC Bad Vilbel in Kontakt.

Im Jahr 2017 trat er in unseren Verein ein, den er im Zuge einer Codieraktion kennengelernt hatte. Das allerdings war nicht sein erster Kontakt mit dem ADFC. Schon in den 1990er Jahren hatte er sich als interessiertes Nichtmitglied einem Kreis von Aktiven im ADFC Frankfurt angeschlossen, um gemeinsam mit diesen die Entwicklung der im Notfall sich selbst ablösenden Vorderrad-Schutzblechstreben (heute bekannt als Schutzblech-Befestigungsclips) zu begleiten. Das geschah nicht rein zufällig. Dem Projekt waren leidvolle eigene Erfahrungen vorausgegangen: Sowohl Jochen als auch seine Frau Karin Böhm erlitten schwere Stürze, weil sich ein Gegenstand zwischen Laufrad und dem starren Schutzblech verfangen hatte.

Gleich nach seinem ADFC-Eintritt ist Jochen in Bad Vilbel aktiv geworden. Insbesondere die Sicherheit des Radverkehrs war sein Anliegen – als Mitglied des Schullehrerbeirats auch die Rad fahrender Schüler:innen. Ende 2020 übernahm Jochen von Christian Euler die Funktion des Radverkehrspolitischen Sprechers des ADFC Bad Vilbel/Karben.

Jochen ist ein überzeugter Fahrradpendler. Er ist täglich und ganzjährig auf dem Fahrrad unterwegs,

bei Wind und Wetter. Sein Arbeitsort liegt im Frankfurter Westend. Vor der Familiengründung unternahm er mit Karin viele Fahrradreisen in Deutschland und im europäischen Ausland – eine Art von Urlaub, die er künftig wieder häufiger genießen möchte. Karin hatte auch entscheidenden Anteil daran, Jochen vor nun genau 32 Jahren zum Radfahren zurückzubringen. Auch die beiden Kinder legen ihre Wege regelmäßig im Sattel zurück.

Die Faszination des Radfahrens liegt für Jochen in der regelmäßigen Bewegung an der frischen Luft. Genauso wichtig ist es ihm, persönlich einen Beitrag zum Schutz der Umwelt zu leisten, außerdem ist Radfahren deutlich günstiger als der ÖPNV. Nicht zuletzt: In jüngerer Zeit hat sich in der Frankfurter Radverkehrsinfrastruktur so viel getan, dass Jochen sich mittlerweile auch in Stoßzeiten im Straßenverkehr auf dem Fahrrad merklich sicherer fühlt als noch vor einigen Jahren.

Nach Banklehre, BWL-Studium und 25 Jahren bei einer Bank in Frankfurt hat sich Jochen beruflich umorientiert. Heute arbeitet er als Büro- und Verwaltungsleiter in einem christlichen Verein der Suchthilfe, der rund 30 zu Therapierende im Alter von 18 bis 45 Jahren betreut.

Ein Billig-Fahrrad „von der Stange“ war nie Jochens Ding. In jüngeren Jahren baute er sein Tourenrad selbst zusammen. Heute ist er meist mit seinem Raleigh-Pedelec unterwegs – der darin eingebaute Rückenwind ist ein Tribut ans Alter. Die gewisse Leichtigkeit, mit der er jetzt Steigungen wie jene am Schöllberg hinaufkomme, könnten aber auch Jüngere nur per Pedelec erleben, meint Jochen. Da erübrigt sich fast schon die Frage, welche Rolle das Auto in Jochens mobilem Leben spielt. Genutzt wird es fast nur noch für größere Einkäufe, längere Fahrten außerhalb Bad Vilbels und Urlaubsreisen. Da ist es nur logisch, dass Carsharing bei ihm zuhause zunehmend in den Blick gerät.

Abschließend ein Appell in Jochens eigenen Worten: „Wir Aktive sehen viel, aber längst nicht alles. Damit wir bei Behörden Missständen abstellen und Verbesserungen anmahnen können, brauchen wir immer wieder die Hinweise unserer Mitglieder und generell all derjenigen, denen das Fahrradfahren am Herzen liegt. Helft uns und euch selbst, schreibt uns, besonders bei Missständen. Wir nehmen euren Input auf unter VilRadMonitor@adfc-bad-vilbel.de oder auch direkt unter jochen.waiblinger@adfc-bad-vilbel.de *Ute Gräber-Seißinger*

REGIONAL

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

# Verzählt?

## Das Mysterium der Radverkehrszählstellen in Bad Vilbel

**Es ist wieder Mystery-Time in Bad Vilbel! Nicht so spektakulär wie im letzten Herbst, als plötzlich am Südbahnhof unserer Stadt reichlich merkwürdiges Metall aus dem Boden wuchs, welches sich später, von allerlei medialer Aufmerksamkeit und Erklärungen begleitet, als mehr oder weniger barrierefreie provisorische Baustellenüberquerung herausstellte, im Volksmund auch Rampenbauwerk genannt (siehe dazu auch *Frankfurt aktuell* 1/2022).**

Das Geheimnis kommt diesmal bescheidener daher. Die meisten Bürger:innen der Quellenstadt haben es bisher weder in seiner Existenz noch in seiner Tragweite wahrgenommen. Auch die Medien haben ihm noch keine Beachtung geschenkt. Aber der ADFC hat ja einen Informations- und Bildungsauftrag, und darum präsentieren wir die neueste fahrradtechnische Anlage in Bad Vilbel: die beidseitige Dauerzählstelle für den Radverkehr am oberen Schöllberg.

Zählstellen sind äußerst nützliche Einrichtungen, denn sie geben Auskunft über das Radverkehrsaufkommen in einer Kommune. Eine verlässliche und umfassende Datengrundlage ist für die Behörden wichtig, um den Bedarf an Fahrrad-Infrastrukturmaßnahmen und ihre Wirksamkeit zu erkennen und auf ein verändertes Mobilitätsverhalten zu reagieren. Da die Zählstellen ununterbrochen zählen, ermöglichen sie den Vergleich beliebiger Zeiträume. So lassen sich Rückschlüsse auf den Einfluss von Witterungsverhältnissen, Verkehrspla-

gen, Baumaßnahmen oder anderen Faktoren ziehen.

Ein öffentliches Display sucht man bei den neuen Dauerzählstellen vergeblich. Bei genauerem Blick sind die in die Fahrbahndecke eingebrachten Induktionsschleifen zu sehen. Die Sensoren erkennen die Geometrie eines Fahrrads anhand der zwei Laufräder und des Tretlagers, welche die Induktionsschleife überfahren, und übertragen ihre Daten per Mobilfunk an einen zentralen Server. So werden Fahrräder gezählt – und nur diese, andere Fahrzeuge hingegen nicht.

### Bloß – was genau ist daran geheimnisvoll?

Seit dem 29. April 2022 wird der Radverkehr am Schöllberg erfasst. Auf einer Internetseite (Link siehe Infobox) können diese Daten eingesehen werden. Dabei zeigt sich für Bad Vilbel folgendes Phänomen: Bis Anfang Juni sind 11.293 Räder bergauf Richtung Heilsberg und Frankfurt gezählt worden, aber nur 8.827 **bergab** in die Bad Vilbeler Kernstadt! Das bedeutet eine Differenz von knapp 2.500 Radfahrenden – oder durchschnittlich 70 pro Tag.

### Und hier beginnt die Suche nach einem Erklärungsansatz.

*These 1: Es handelt sich um ein technisches Problem.* Können vielleicht die Sensoren die teilweise hohen Geschwindigkeiten zwischen 35 und 45 km/h, die manche Räder auf der Bergabstrecke erreichen, nicht mehr messen? Eine Anfrage bei Hessen Mobil als zuständiger Behörde der Zählstellen

ergab, dass im Probebetrieb auch Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h und sogar mehr problemlos registriert wurden.

*These 2: Unterschiedliche Hin- und Rückwege.* Da der Schöllberg eher von Pendelnden genutzt wird und außerdem die radtouristische Saison noch nicht richtig begonnen hat, scheint mir dieser Ansatz wenig tauglich. Hinzu kommt, dass die Nutzungszahlen an den Wochenendtagen eher am unteren Rand liegen und überdies die Differenzen denjenigen an den Werktagen gleichen.

*These 3: Zu viele „Profis“.* Es gibt nicht wenige Radelnde, die mit Rennrädern schnell unterwegs sind und dabei eher die Straße als den Radweg benutzen. Dies trifft insbesondere im Fall von Gefällstrecken zu.

*These 4: Fahrten auf der falschen Seite.* Ich selbst pendle an vier Tagen die Woche mit dem Rad über den Schöllberg nach Frankfurt. Nicht selten kommen mir dabei auf der Bergaufstrecke, insbesondere im unteren Bereich, Radelnde entgegen (der Radfahrstreifen ist nicht als Zweirichtungsweg angelegt!). Zwar sind es nicht viele, aber das mag während der Zeit vor Schulbeginn anders sein.

*These 5: „Auf Nimmerwiedersehen!“* Nein, daran mag ich nicht denken! Bad Vilbel ist eine schöne Stadt, in der es sich gut leben lässt. Darum mag ich nicht an einen geheimen Massenexodus in Richtung Frankfurt denken.

Es spricht also einiges für eine Kombination der Thesen 3 und 4, jedoch scheint mir dies bei einer



### Ist da eine Zählstelle?

Aus dieser Perspektive ist die Induktionsschleife (sie befindet sich auf der Höhe des Vorder-rads des abgestellten Fahrrads) so gut wie unsichtbar

täglichen Abweichung von 70 Rädern noch nicht der Weisheit letzter Schluss zu sein. Wir werden also weiter recherchieren.

Übrigens wird es in Bad Vilbel demnächst noch eine weitere Zählstation geben, und zwar am Ende der Huizener Straße auf der Niddaroute nach Frankfurt-Berkersheim. Vermutlich wird es sich um eine Station mit Sensoren in beide Richtungen handeln, da der Platz für zwei sauber getrennte Zähl-einheiten zu knapp sein dürfte. Anders als beim Schöllberg ist dies auch oder sogar eher eine Freizeitstrecke, sodass es durchaus sein kann, dass nur eine Richtung bevorzugt wird und die Rückwege häufig über andere Routen erfolgen. Wir sind gespannt auf die künftigen Zahlen.

Jochen Waiblinger



Hier ist das Rautenmuster der in der Asphaltdecke installierten Induktionsschleifen gut erkennbar.

Jochen Waiblinger (2)

### Hintergrundinfo: Dauerzählstellen

Im Frühjahr teilte das hessische Verkehrsministerium mit, im Laufe des Jahres 2022 landesweit 270 Dauerzählstellen für den Radverkehr zu installieren. Hierdurch sollen Daten für eine verbesserte Radverkehrsplanung ermittelt werden. Für die eine Hälfte der Zählstandorte liegt die Verantwortung bei Bund und Land – vertreten durch Hessen Mobil – für die andere Hälfte bei Kreisen, Städten und Gemeinden. Die Koordination der Standorte und die Beschaffung sowie Steuerung des Einbaus der Zählstellen erfolgt zentral durch Hessen Mobil. **Die Messdaten aller aktiven Dauerzählstellen (bei Redaktionsschluss waren es 169) sind online unter diesem Kurz-link verfügbar: [adfc-hessen.de/=zPcn](https://adfc-hessen.de/=zPcn)**



## Trennung vom Autoverkehr als Anreiz zum Umsteigen

Klare Trennung vom Autoverkehr – wenn auch nicht von den Geräuschen und Abgasen

Hessen Mobil

**Radweg Sprendlinger Landstraße: Zur Eröffnung der neuen Verbindung zwischen Offenbach und Neu-Isenburg gab es eine gemeinsame Radtour.**

Bei der gemeinsamen Radtour am 20. Mai überzeugten sich zahlreiche Beteiligte und Gäste von der neuen Qualität der Strecke, die vor der Realisierung der Maßnahme einige gefährliche Abschnitte beinhaltete. Es ist eine sichere, schnelle und in beide Richtungen befahrbare Verbindung zwischen beiden Kommunen entstanden. Nur durch die Zusammenarbeit zwischen Offenbach und Neu-Isenburg sowie der Lan-

desbehörde Hessen Mobil war die Verwirklichung eines Projektes dieser Größe möglich. Jetzt kann der zweijährige Verkehrsversuch der Radverbindung offiziell beginnen. Die Idee entwickelte sich aus dem Verbundprojekt Bike Offenbach heraus und ist Teil der Strategie für eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität.

Seit Ende 2021 besteht die Fahrradachse zwischen Offenbach und Neu-Isenburg. Zuletzt wurde der Knotenpunkt Gravenbruchring fertiggestellt und Markierungsarbeiten an der Sprendlinger Landstraße vorgenommen. Das Ziel dieser Gemeinschaftsmaßnahme ist eine durchgehende Radverbin-

dung vom Mainradweg am Hafen Offenbach über die Sprendlinger Landstraße bis nach Neu-Isenburg.

Planungsdezernent Paul-Gerhard Weiß: „Der Verkehrsversuch soll zeigen, wie sicherer Radverkehr zwischen zwei Kommunen funktionieren kann. Nämlich durch einen vollständig vom Autoverkehr getrennten Radweg. Die Zusammenarbeit mit Hessen Mobil und der Stadt Neu-Isenburg war hervorragend, wofür ich mich ausdrücklich bedanken möchte“.

Hessen Mobil war für die bauliche Umsetzung zuständig. Heiko Durth, Präsident der Landesbau-

Planung im Herbst 2021 haben wir die Fertigstellung der Radverbindung mit Hochdruck vorangetrieben.“

**Mit einer vom Autoverkehr getrennten Infrastruktur steigen mehr Menschen aufs Fahrrad um**

Offenbachs Bürgermeisterin Sabine Groß betont darüber hinaus die Bedeutung für den Klimaschutz: „Nur, wenn wir eine gut ausgebaute Infrastruktur bieten, steigen immer mehr Menschen auf das Fahrrad um. Es freut mich sehr, dass die Strecke entlang der Sprendlinger Landstraße dafür nun neue Anreize bietet. Jeder Kilometer, der nicht mit dem Auto zurückgelegt wird, zählt auf das Klimaschutzkonzept der Stadt Offenbach ein.“

Neu-Isenburgs Bürgermeister Dirk Gene Hagelstein kündigt an: „Der neue Abschnitt ist für uns ein gelungener Anfang. Wir haben bereits eine Planungsvereinbarung mit Hessen Mobil für die Weiterführung der Achse bis nach Dreieich auf den Weg gebracht und die ersten Planungsschritte veranlasst. Aktuell wird eine Vorzugsvariante erarbeitet.“

In Neu-Isenburg wurden die Teilnehmenden an der Radtour von Bürgermeister Dirk Gene Hagelstein im Rathaus empfangen. Dort tauschten sie sich aus und erhielten Einblicke in die weiteren Planungen zur Weiterführung der Fahrradachse ab dem Knotenpunkt Gravenbruchring nach Dreieich.

Nicole Unruh

[offenbach.de/bikeoffenbach](https://offenbach.de/bikeoffenbach)

## Wegweisung dringend erforderlich

**Schon im Winter wurde hier ausführlich über die neue direkte Radverbindung nach Neu-Isenburg berichtet (Frankfurt aktuell 1/2022). Auch wenn sie erst jetzt offiziell eingeweiht wurde, sind viele diese Strecke schon gefahren und haben unterschiedliche Erfahrungen gesammelt.**

Wer sich auskennt, ist klar im Vorteil und schätzt diese schnelle, sichere und bei jedem Wetter befahrbare Verbindung. Bei Matschwetter durch den Wald? Das ist endlich passé!

Den weiterführenden Weg entlang des Gravenbruchrings in Ost- und Westrichtung findet man auch ohne besondere Ortskenntnisse, allerdings wären an der neu gestalte-

ten Kreuzung ein paar Wegweiser in alle Richtungen hilfreich.

Anders sieht es beim Anschluss in Offenbach aus. Hier mündet die großzügige, neue Piste in einen Gehweg, der an einer Bedarfssampel endet. Will man weiter stadteinwärts, muss man zunächst die Straßenseite wechseln. Helfende Wegweiser? Leider Fehlanzeige.

Eingeweihte wissen, dass man hier besser an der früheren Buswendeschleife gut 100 Meter durch ein Waldstück zur Schumannstraße fährt, die teilweise auch Fahrradstraße ist. Diese Verbindung ist auch dafür geplant worden und der kurze Weg durch den Wald ist extra dazu neu angelegt und beleuchtet worden, doch wird kein Ortskundiger diese

Strecke ohne Wegweiser finden. Leider sucht man diesen Weg auch auf einigen Karten vergeblich.

So fahren viele die vierspurige Sprendlinger Landstraße weiter nordwärts und verstehen die Offenbacher Radwelt nicht mehr. Das ist südwärts auch nicht besser, da auch hier weder Radweg noch Wegweiser existieren. Der ADFC Offenbach fordert hier schon lange eine angemessene Radinfrastruktur.

Leider ist das Fahrradstraßenprojekt beendet und die Zuständigkeit von Hessen Mobil endet an der Stadtgrenze. Daher sollte hier schnellstmöglich zumindest die Wegweisung verbessert werden, damit der Verkehrsversuch auch durch rege Nutzung der Radfahren erfolgreich verläuft. Detlev Dieckhöfer

## Karls Kolumne

## Haben wir den ADAC unterwandert?

Das hätten sich Jan Tebbe und seine wenigen Mitstreitenden im Jahr 1979 sicherlich nicht gedacht, als sie den „Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club“ als bewusste Gegebenveranstellung zum „Allgemeinen Deutschen Automobil-Club“ (ADAC) gründeten: dass dieser „ADAC“ im Jahr 2022 seine mehr als 21 Millionen Mitglieder zur vermehrten Nutzung des Fahrrads aufrufen würde.

Die Zahl der Mitglieder des ADFC beträgt ungefähr ein Hundertstel derjenigen der ADAC-Mitglieder. Dennoch haben wir es geschafft! Das liest sich dann beim Automobilclub so (Zitate aus einem offenen Brief des ADAC-Präsidiums an seine Mitglieder): „... bitten wir Sie zu prüfen, ob und auf gegebenenfalls welche Pkw-Fahrten Sie verzichten können.“

Nach der Aufforderung, den öffentlichen Personennahverkehr verstärkt zu nutzen, kommt es dann knüppeldick: „Auch mit dem Rad oder zu Fuß lassen sich manche Wege zurücklegen.“ ... „Lassen Sie uns gemeinsam

die Potenziale ausschöpfen.“ Unsere Rede seit über 40 Jahren.

Nun hat sich der ADFC nie als bloße „Anti-Auto“-Bewegung verstanden, sondern immer als Bewegung pro Fahrrad. Doch jetzt haben wir es offensichtlich geschafft! Der ADAC hat aufgegeben. Nach meinen letzten Informationen waren vor rund zwölf Jahren etwa 10 Prozent der ADFC-Mitglieder gleichzeitig auch im ADAC. Wie haben wir das jetzt nur hinbekommen?

Im Ernst: Der Hintergrund sind natürlich die derzeitigen Spritpreise. Als gelernte Marktwirtschaftler:innen wissen wir, dass eine geringere Nachfrage auch zu niedrigeren Preisen führt. (Nun, die Wirklichkeit hinkt der Theorie oft hinterher). Also: Wenn weniger Auto gefahren wird, dann sinken die Spritpreise. So ist offensichtlich die Überlegung.

Was sagt uns all das? Zunächst erkennen wir, dass sich gute Argumente auf die Dauer durchsetzen können und dass sich ein langer Atem lohnt. Gewiss ist aber auch, dass sich



ein reiner Konfrontationsstil langfristig nicht auszahlen wird. Vielmehr sollte die Gunst der Stunde genutzt werden, um die Idee der vermehrten Fahrradnutzung im Denken auch der noch nicht restlos Überzeugten stärker zu verankern.

Der Wind ist da. Jetzt gilt es, die Segel richtig zu setzen!

Karl Pfeil



Klimaneutral *ab-fahren*,  
auch im Druck... dann **Zarbock**

BRONZE-GEWINNER

UMWELTORIENTIERTES  
UNTERNEHMEN DES JAHRES



**ZARBOCK**

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

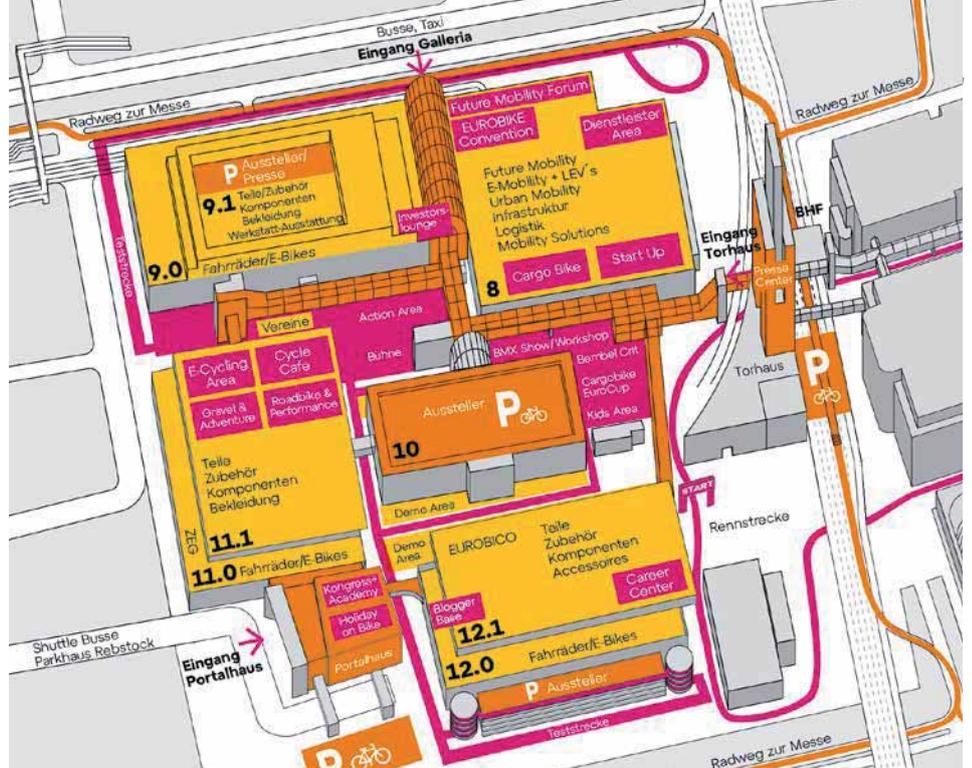
**Druck & Medien**  
**AWARDS**  
**2020**  
BRONZE

Umweltorientiertes  
Unternehmen des Jahres

# Messe EUROBIKE bringt Fahrrad-Spirit in die Stadt

Die weltgrößte Fahrrad-Fachmesse, die EUROBIKE (13. bis 17. Juli) findet ab jetzt jährlich in Frankfurt statt. Angesichts des Wegzugs der IAA nach München könnte man resümieren: Automesse geht, Fahrradmesse kommt! Für Frankfurt ist das kein schlechter Tausch. Natürlich war die IAA größer, aber sie schrumpft in der Tendenz deutlich, schon die erste Veranstaltung am neuen Messeort München hatte erheblich weniger Aussteller und Besucher. Die EUROBIKE dagegen bedient einen Wachstumsmarkt, sie findet jährlich statt (die IAA nur alle 2 Jahre), und sie hat einen für die Gastronomie und Hotellerie vorteilhaften eher mittelständischen Ausstellermix. Und sie bringt einen ganz anderen Spirit aufs Messegelände und auch in die Stadt: sportlich, sexy, hip, und sogar etwas öko, denn die Fahrradbranche würde von einer Verkehrswende profitieren.

Das ist auch ein Grund, warum die EUROBIKE mehr präsentieren wird als „nur“ Fahrräder. Die Messe will in die Stadt ausstrahlen, es gibt fünf Tage lang Events am autofreien Mainkai (der ADFC ist natürlich dabei), es finden dutzende Diskussionsforen statt, eine Vielzahl von Touren wird angeboten (der ADFC führt zwei davon,



vom Messegelände zum Mainkai), sportliche Höchstleistungen werden gezeigt, Musik und Event-Catering werden für gute Atmosphäre sorgen. Jede:r sollte sich durch die ziemlich umfangreiche Webseite der EUROBIKE durchklicken, um die passenden Programmpunkte zu finden.

Auch die Stadt Frankfurt engagiert sich als fahrradfreundliche Gastgeberin. Die Emser Brücke wird autofrei und zum Fahrradparkplatz sowie zur Startbahn für viele Aktivitäten umfunktioniert, wobei allein die Stadt vier Touren anbieten wird. Auch in der Messehalle 8, in der Nähe der Verkehrsverbände wie ADFC und VCD, wird die Stadt mit einem großen und vielfältig bestückten Messestand auftrumpfen – der neue Fahrradstadtplan (siehe dazu Beitrag auf Seite 10) ist gerade rechtzeitig erschienen.

Frankfurt will Fahrradstadt werden und präsentiert sich auch so.

Die EUROBIKE belegt die ganze westliche Hälfte des Messegeländes, die Hallen 8 bis 12. Die ersten drei Tage, von Mittwoch bis Freitag, sind Fachbesucher:innen vorbehalten. Samstag und Sonntag wird die Messe für alle offen sein. Für die begleitenden Events, etwa am Mainkai, gilt das natürlich an allen Tagen.

Der Autor dieser Zeilen durfte vor Jahren zwei Mal den ADFC-Stand auf der EUROBIKE leiten, damals noch in Friedrichshafen, und war in seinem Berufsleben auch sonst auf vielen Messen verkäuferisch tätig. Versprochen ist versprochen: das wird die Messe mit dem größten Spaßfaktor im ganzen Frankfurter Messekalender, und das jedes Jahr! Wir vom ADFC Frankfurt freuen uns drauf!  
Bertram Giebeler

## 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: Henning Kühn

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

**Anzeigen:** [werbung@adfc-frankfurt.de](mailto:werbung@adfc-frankfurt.de)  
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

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

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

**Redaktionsschluss** für die Sept./Okt.-Ausgabe: 19. August 2022

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

### Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8–14  
(Anzeige Seite 19)  
[www.fahrrad-boettgen.de](http://www.fahrrad-boettgen.de)

### E BIKE Advanced Technologies GmbH

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

### Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,  
Galluswarte (Anzeige Seite 26)  
[www.zweirad-ganzert.de](http://www.zweirad-ganzert.de)

### Gesellschaft zur Förderung des

#### Radsports mbH

Otto-Fleck-Schneise 10a  
[www.gfr-cycling.de](http://www.gfr-cycling.de)

### Internationaler Bund/Bike Point

Autogenstraße 18  
[www.internationaler-bund.de](http://www.internationaler-bund.de)

### Radsporthaus Kriegelstein

Hofheimer Straße 5  
(Frankfurt-Zeilsheim)  
(Anzeige Seite 32)  
[www.radsporthaus-kriegelstein.de](http://www.radsporthaus-kriegelstein.de)

### Main Velo

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

### Montimare

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

### Per Pedale

Adalbertstraße 5  
(Anzeige Seite 24)  
[www.perpedale.de](http://www.perpedale.de)

### Stadtmobil Rhein-Main GmbH

Am Hauptbahnhof 10  
[www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc](http://www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc)

### Fahrradhaus Wagner

Wooßstraße 21  
(Anzeige Seite 7)  
[www.fahrradwagner.de](http://www.fahrradwagner.de)

### Fahrradhaus XXL

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

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

# SCHRAUBE & RAD

## MEISTERWERKSTATT

### ÖFFNUNGSZEITEN & INFOS

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

Eckenheimer Landstraße 16  
60318 Frankfurt am Main

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

*Traumhaft  
schöner Radurlaub!*

FÜR ALLE FRANKFURTER RADFREUNDE

- Persönliche Beratung & Betreuung vor Ort
- Schönste Routen & perfekte Reiseunterlagen
- Gepäcktransfer von Unterkunft zu Unterkunft
- Hotels speziell für Radfahrer

Jetzt Katalog  
bestellen!



**EUROBIKE**  
RADSPASS IN EUROPA

Gratis-Infoline: 0800 070 6333  
[www.eurobike.at](http://www.eurobike.at)



ELEKTRO - & FAHRRÄDER  
MEISTERBETRIEB SEIT 1925  
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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



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

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



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

  
**200€**  
**geschenkt\***

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

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

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

**RADSPORTH AUS  
KRIE GELSTEIN  
GmbH**