

2 5_2018 September/Oktober FRANKFURT aktuell









Editorial

I etzt also doch. Einen durchgängi-Jgen Nord-Süd-Radweg soll Frankfurt bekommen, hat das Verkehrsdezernat Ende August verkündet. Von der Friedberger Warte über die Konstablerwache bis nach Sachsenhausen. Super. Sollen wir schon Champagner kalt stellen?

Über die radverkehrliche Durststrecke zwischen Börneplatz und Friedberger Platz ist viel berichtet worden. Sie ist aber nicht das einzige Problem. Wer etwa von der Friedberger Warte kommend auf dem Radweg der Friedberger Landstraße unterwegs ist und sich beim Überqueren der Rat-Beil-Straße von der markierten Radfurt leiten lässt, wird zielsicher auf einen schmalen Gehweg (!) geleitet. Das ist zwar legal, weil ein "Radfahrer frei"-Schild unter dem Gehweg-Schild montiert ist. Aber auch ein Armutszeugnis der Verkehrsplanung. Klar: Wer mutig genug ist, kann sich in die Auto-Fahrspur der

Friedberger einreihen. Auch das ist legal. Nach gut 50 Metern signalisiert dies sogar ein Fahrrad-Piktogramm auf dem Asphalt. Trotzdem aber werde ich das beklemmende Gefühl nicht los, auf keine dieser Flächen so richtig hinzugehören.

Es nützt also nichts: Egal wie diese durchgängige Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr gestaltet wird - in jedem Fall wird sie zu Lasten des Autoverkehrs gehen. Jetzt aber bitte keine Angst vor dem staugeschädigten Wutbürger. Mit Mut und einer Prise Angriffslust ist man sicher besser beraten.

Das dachte wohl auch der sozialdemokratische Verkehrsdezernent Klaus Oesterling, als er die Haltung der CDU zur Friedberger Landstraße als "wichtigen Prüfstein" bezeichnete. Der Koalitionspartner solle nach zaghafter Zuwendung zum Radverkehr nicht wieder zu einer autofixierten Politik zurückkehren. Umgekehrt warnt CDU-

Fraktionschef Michael zu Löwenstein vor "nachhaltigen Konsequenzen" für die Zusammenarbeit, sollte es in Sachen Friedberger zu einem "Alleingang" kommen. Starker Tobak, darf man dazu wohl sagen. Wer hätte vor einem Jahr noch gedacht, dass die Debatte über einen Radweg zu ernsthaften Verstimmungen in der Römer-Koalition führen könnte?

Den Konflikt durchzustehen, erscheint mir lohnend. Die Stadt würde ein mutiges Zeichen setzen, sie könnte sich vom Mantra des stets fließen müssenden Autoverkehrs befreien. Regelmäßige Stauerlebnisse haben Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl: Wer im Auto regelmäßig von Dutzenden Radfahrenden überholt wird, schwingt sich irgendwann selbst aufs Rad.

Den Champagner lassen wir vorerst im Kühlschrank. Jederzeit griffbereit – man weiß ja nie

Peter für das Redaktionsteam





ADFC Frankfurt am Main e. V. und Infoladen:

ADFC Frankfurt am Main Fichardstraße 46 60322 Frankfurt am Main © 069/94410196 Fax: 03222/68 493 20 www.adfc-frankfurt.de kontakt@adfc-frankfurt.de

Öffnungszeiten Infoladen:

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

Vorstand

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

Schatzmeister: Helmut Lingat

Kontoverbindung

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

IBAN

DE69 5019 0000 0077 1119 48 **BIC (SWIFT-CODE)**

FFVBDEFF

Arbeitsgruppen

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

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

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

AG Kartographie & GPS:

Wolfgang Preising karten@adfc-frankfurt.de

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

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

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

Redaktion FRANKFURT aktuell:

Peter Sauer

frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de Anzeigen:

werbung@adfc-frankfurt.de

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

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

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

Fahrgastbeirat von traffiq und

RMV: Jürgen Johann juergen.johann@adfc-frankfurt.de

GrünGürtel-Beauftragter:

Ernesto Fromme

ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de

Senioren-Beauftragte:

Margret Wiener margret.wiener@live.de

Stadtteilgruppen:

Nord: Sigrid Hubert Nordwest: Stephan Nickel West: Klaus Konrad

Kontakte

Michael Bunkenburg

michael.bunkenburg@ adfc-frankfurt.de © 069/52 52 61

Bertram Giebeler

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

Ansgar Hegerfeld

ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

Jörg Hofmann

joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de © 069/97699904

Sigrid Hubert

sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de © 069/15625135

Klaus Konrad

klaus.konrad@adfc-frankfurt.de © 069/306155

Helmut Lingat

helmut.lingat@adfc-frankfurt.de © 069/37002302 Fax 03222/3490126 Mobil 0171/4707629

Susanne Neumann

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

Stephan Nickel

stephan.nickel@adfc-frankfurt.de © 0151/46721936

Ralf Paul

© 069/49 40 928

Wolfgang Preising

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de © 06192/9517617

Denis Reith

denis.reith@adfc-frankfurt.de

Peter Sauer

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

Egon Schewitz

egon.schewitz@adfc-frankfurt.de © 069/20045

Gisela Schill

© 069/670 11 14

Klaus Schmidt-Montfort

klaus.schmidt-montfort@ adfc-frankfurt.de © 069/513052

Alexander Schulz

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

Anne Wehr

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

Dieter Werner

dieter.werner@adfc-frankfurt.de © 069/95908898

Eckehard Wolf

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

5_2018 September/Oktober FRANKFURT aktuell

Das Fahrrad als Rückgrat der Verkehrswende

ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt

Nein, ein Selbstläufer ist sie wirklich nicht. Aber dass eine Verkehrswende überhaupt möglich ist, zeigt ein Blick nach Holland.

Wie in Deutschland hatte das Rad in den ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg die überragende Rolle als Verkehrsmittel verloren, die es in den 20er Jahren noch hatte. Das Auto trat seinen Siegeszug an - und der führte zu einer fürchterlich hohen Zahl im Straßenverkehr getöteter Kinder. Der darauf einsetzende breite gesellschaftliche Protest leitete den Umschwung ein vom "verkehrten Verkehr zu menschenfreundlicher Mobilität".

So lautet der Untertitel zu Burkhard Storks Referat "Lebenswerte Städte schaffen" im Deutschen Architekturmuseum. Dort feierte die Ausstellung "FAHR RAD" diesen Sommer einen großen Publikumserfolg. In Kooperation mit dem ADFC Hessen hat Kuratorin Annette Becker unseren Bundesgeschäftsführer nach Frankfurt eingeladen, um über Wege aus der automobilen Sackgasse zu sprechen. Paul van de Wiel aus dem Vorstand des ADFC Hessen führte ins Thema ein mit der ironischen



Bemerkung, dass eine Verkehrswende in Holland hieße, weniger Rad zu fahren.

Gar nicht gut auf den Begriff "Verkehrswende" zu sprechen ist ausgerechnet Bundesverkehrsminister Scheuer, berichtet Burkhard Stork. Denn der Minister will nicht wahrhaben, dass bisher fast alles verkehrt gelaufen ist. Hier ist also noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten. Etwa, dass vor allem die "ridiculous car trips" - Autofahrten, die nach weniger als fünf Kilometern enden und die Hälfte aller Pkw-Fahrten darstellen - den verkehrten Verkehr ausmachen.

Radverkehr wächst nur in Trippelschritten

Aber wächst denn der Radverkehr nicht bereits gewaltig? Tatsächlich verläuft die Entwicklung des durchschnittlichen Radverkehrsanteils in Deutschland ausgesprochen zäh: Zwischen 2002 und 2008 stieg er von neun auf zehn Prozent

an. 2017, also neun Jahre später, lag er bei 11 Prozent. So die ernüchternden Zahlen der gerade veröffentlichten Studie "Mobilität in Deutschland", aus der Burkhard Stork zitiert. Das sind Trippelschritte. über die man sich nicht freuen kann. Zumal der Fußverkehr sogar zwei Prozent eingebüßt hat. Ansonsten herrscht Stagnation.

Zum ganzen Bild gehört aber auch die extreme Zunahme des Gesamtverkehrs: Pkw-Fahrleistung und Autobesitz sind so groß wie noch nie. Nur weil auch die Verkehrsleistung des Fahrrads enorm zugenommen hat, konnte es im Modal Split überhaupt mithalten. Das immerhin ist eine gute Nach-

Doch begonnen hat die Verkehrswende noch nicht. Und sie wird es auch nur, wenn wir uns von Scheinlösungen frei machen. Dazu zählen: Mitfahrdienste in der Manier von Uber, Elektroautos, autonomes Fahren - denn all das führt nicht zu weniger, sondern zu mehr motorisiertem Individualverkehr, argumentiert Burkhard Stork. Und auch der ÖPNV wird nicht so viel an Kapazität zulegen können, um den Mobilitätsbedarf vor allem auf kurzen innerstädtischen Strecken bewältigen zu können. Daher ist das Fahrrad in diesem Segment das Rückgrat der Verkehrswende.

Der Schlüssel ist die Infrastruktur

Einen Fahrradboom gibt es durchaus - allerdings nicht im Alltagsverkehr, sondern im Radtourismus. Der kann für die Verkehrswende insofern ein wichtiger Faktor sein, als er Menschen, deren Alltagsmobilität vom Auto geprägt ist, das Fahrrad als Verkehrsmittel wieder näherbringt. Denn heute benutzen nur 14 Prozent der Menschen in Deutschland, also jeder Siebente, täglich das Fahrrad - es sollten aber 60 Prozent sein. Der Schlüssel dazu kann nur eine eigenständige Infrastruktur sein, die sich ebenso für Achtjährige eignet wie für 80jährige.

Hier muss in den Städten der Schalter umgelegt werden - und zwar schnell. Denn wenn wir es nicht schaffen, eine fahrradfreundliche Infrastruktur zu bauen, ist abzusehen, dass Jugendliche, kaum dass sie Radfahren gelernt haben, schon wieder zu Nicht-Radfahrern

Beispiele, wie dieser Schalter umgelegt werden kann, gibt es reichlich. Nicht nur in Holland. Auch in Stockholm, San Francisco, Ottawa und sogar Shanghai hat Burkhard Stork Positivbeispiele entdeckt, die er in zahlreichen Bildern erläutert. Der Umbau einer Autostraße, wo aus einer Kfz- eine Radspur wird, meist in Form einer "Protected Bike Lane", ein für den Radverkehr besseres, sicheres Kreuzungsdesign oder sogenannte "Modal Filter", eigentlich simple Pfosten auf Wegen und Straßen, die Rädern die Durchfahrt gewähren, aber Autos aus den Quartieren heraushalten. Sehr viele Positivbeispiele hat Burkhard Stork in London und Paris gefunden.

In Kauf nehmen sollte man, dass rasche und verkehrstechnisch wirkungsvolle Lösungen nicht immer städtebaulich ästhetisch aussehen, meint Burkhard Stork. Das lasse sich aber mit der Zeit verbessern, verschönern, aufwerten. Wichtig sei, dass gehandelt werde - heute und nicht morgen. Die Verkehrswende können wir nicht aufschieben, wir müssen sie anpacken. Jetzt.

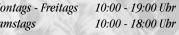
Eine Politikerin, der diese Botschaft offenbar weniger fremd ist als dem Verkehrsminister, verfolgte Burkhard Storks Vortrag sehr aufmerksam: Die SPD-Bundestagsabgeordnete Ulli Nissen zeigte sich am Ende des Abends von den dargestellten Argumenten und Fakten ausgesprochen beeindruckt. Glänzendes Lobbying fürs Fahrrad in einem Frankfurter Museum. Wer hätte das vor einem Jahr gedacht?

Torsten Willner

Landkarten Schwarz GmbH & Co. KG

Kornmarkt 12 (am Parkhaus Hauptwache) 60311 Frankfurt am Main Telefon 069 - 55 38 69 & 069 - 28 72 78 Fax 069 - 59 75 166 www.landkarten-schwarz.de

Montags - Freitags Samstags





Radentscheid:

am Ende waren es knapp

40.000!



Symbolische Überreichung der 40.000 Unterschriften an Verkehrsdezernent Klaus Oesterling am 23. August vor den Türen des Römers.

Radentscheid Frankfurt

Es waren dann doch mehr Frankfurterinnen und Frankfurter, als es selbst einige der Initiatoren erwartet hatten: was nach Ende der Abgabe der Unterschriften am 6. Juli am Wahlamt noch so eintrudelte an Unterschriftenlisten aus allen Winkeln der Stadt, summiert die Anzahl der Unterschriften auf knapp 40.000.

Alle Achtung, das ist fast die Hälfte dessen, was ein Bürgerentscheid zum Erfolg bräuchte!

Das Wahlamt hat inzwischen bestätigt, dass die erforderlichen gültigen Unterschriften zusammengekommen sind. Als offizielles Ende der Unterschriftensammlung baute das Bündnis am 23. August noch einmal alle Sammelboxen in Form einer Pyramide vor dem Römer auf – und überreichte Verkehrsdezernent Klaus Oesterling symbolisch die 40.000 Unterschriften sowie die Forderungen des Radentscheids. Dabei fand der Stadtrat sogar lobende Worte für das große

Engagement der Radaktivisten.

Wie es nun weitergeht? Schnitzt man im Magistrat ein juristisches Argument für eine Ablehnung, so dass die Initiatoren den langwierigen Klageweg gehen müssten? Übernimmt der Magistrat, was wir für das beste für Frankfurt halten würden, so viele der Forderungen, dass es zu einem Entscheid nicht kommen muss? Wird ganz einfach, ohne große Verhandlungen, ein Bürgerentscheid angesetzt? Wird versucht, die Sache möglichst

lange auszusitzen, um dem Radentscheid den Schwung zu nehmen? Fragen über Fragen. Alles ist noch offen. Fest steht, dass ein Bürgerentscheid parallel zur Landtagswahl Ende Oktober aus formellen Frist- und Verfahrensgründen nicht mehr möglich ist. Wenn, dann käme der Bürgerentscheid später.

Wenn es zu Verhandlungen kommt:

Wir drängen uns niemandem auf, aber wenn beide Seiten – Stadt und Radentscheid-Initiatoren – eine fachliche Unterstützung der Gespräche durch den ADFC wünschen, stehen wir selbstverständlich zur Verfügung. Der Magistrat sollte den Radentscheid nicht als Bedrohung, sondern als Chance betrachten: wann gab es schon mal eine so breite öffentliche Unterstützung für ein Ziel, von dem am Ende alle Menschen in Frankfurt durch eine bessere Lebensqualität ihrer Stadt profitieren?

Bertram Giebeler

Frankfurter Speichen und Gürtel bei 35° C

Im Tourenprogramm hatte ich die Tour mit folgenden Worten beschrieben: "Frankfurt soll fahrradfreundlicher werden! Das hoffen wir. Das versprechen uns Politiker. Das wollen wir erfahren."

Zur Premiere der etwa 50 Kilometer langen Speichen- und Gürtel-Tour starteten am 25. Juli neun Teilnehmer/-innen mit zwei Tourenleitern. Der Wetterbericht sah für diesen Tag eine Temperatur von 35° C und erhöhte Ozonwerte voraus. Bei der Tour wollte ich zeigen, dass es zwischen dem Anlagenring als dem innerstädtischen "Gürtel" und dem Grüngürtel durchaus Potential für die Einrichtung von fahrradgerechten Speichen gibt. Eine erste Variante über die Taunusanlage, Rothschildpark, Uni Campus Westend, Grüneburgpark, Europaturm und Volkspark Niddatal war schnell abgeradelt.

Bevor wir zur Nidda und damit zu einem ersten Gürtelabschnitt einbogen, führte ich die Gruppe noch durch das Ginnheimer Wäldchen. Für mich ist es das Herzstück des Niddaparks, habe ich doch schon als Kind in dem zum Urwald herangereiften kleinen Waldstück gespielt. Den Abschnitt des Grüngürtels vom Niddapark bis nach Rödelheim haben wir trotz

der steigenden Temperatur locker bewältigt. Die Skulptur "Barfüßer" in der Kurt-Halbritter-Anlage könnte die Landmarke für die Abzweigung einer weiteren Speiche zurück in die Stadtmitte bilden. Die fuhren wir über Biegwald, Am Römerhof, Rebstockpark, Europaviertel, Güterplatz und verkehrsberuhigte Straßen des Westends zur Alten Oper.

Mittlerweile war es kurz vor 12 Uhr. Wir entschlossen uns, den "kleinen Gürtel" Anlagenring noch bis zum Main und über die Flößerbrücke zum Rudererdorf zu fahren. Dort machten wir Mittagsrast bei leichter Kost und teilweise warmem Bier (alkoholfrei).

Nach der Pause waren die versprochenen 35° C Lufttemperatur erreicht. Eine kurze Nachfrage bei der Gruppe signalisierte mir eine ungebrochene Bereitschaft, die Tour fortzusetzen. Also fuhren wir eine dritte Speichenvariante über Honsellbrücke, Hafenpark, Ostpark, Bornheimer Hang, Bornheimer Friedhof, Friedberger Warte, Preungesheim (Frankfurter Bogen), Dachsberg (Berkersheim) zur Nidda bei Harheim. Nun stand wieder ein Abschnitt im Grüngürtel an, den wir bis zum Alten Flugplatz Bonames zu einer Schlusseinkehr fuhren. Auch dort gab es wieder interessante Gespräche



Vom "Barfüßer" südlich von Rödelheim aus könnte eine Speiche über Biegwald und Rebstockgelände in die Innenstadt führen. Foto: Ingolf Biehusen

und eine erstaunliche Offenheit in der persönlichen Ansprache.

Vom Thema her war die Tour eine Premiere. Eine gelungene aus Sicht des Tourenleiters. Es lohnt sich, die Suche nach potentiellen Speichen weiter zu treiben. *Günter Tatara*

FRANKFURT aktuell 5_2018 September/Oktober

Endlich: Vom Radweg an den Abschlepphaken!

Es schien eine Art von ungeschriebenem Gesetz zu sein: wer auf Radwegen oder Radstreifen parkt, kassiert vielleicht ein Knöllchen, wenn überhaupt, aber ein Abschlepprisiko gibt es nicht.



Der Damm ist gebrochen: zum ersten Mal schwingt ein "Parkhirsch" am Abschlepphaken, weil er auf dem Radweg stand. Das muss Schule machen. Weiter so! Foto-AG ADFC Frankfurt

►efährdung von Radfahrern ist keine Verkehrsgefährdung – sollen sie doch ihren Drahtesel drum herum schieben. Unter anderem dieser über Jahre eingeführten Praxis verdanken wir das hemmungslose Zuparken von Radwegen, Radstreifen und Schutzstreifen ohne jedes Unrechtsbewusstsein.

Anscheinend hat sich in der Denke der Ordnungshüter seit Neuestem ein bisschen was geändert in dieser Sache. Nach Iangen und zähen Bemühungen gelang es Mitte August einem Mitglied der Gruppe "RuntervomRadweg", die Stadtpolizei dazu zu bewegen, ein Auto von einem Radweg im Gallusviertel abschleppen zu lassen.

Wir erwarten, dass das nur ein Anfang war. Das Falschparken auf Radwegen, Radstreifen und Schutzstreifen zwingt den Radfahrer zu dem riskanten Manöver der Einfädelung in den fließenden Autoverkehr. Das vermiest so manch einem, sich überhaupt in den Stadtverkehr zu wagen. Dieser Effekt konterkariert alle Bemühungen der Stadt, den Radverkehr sicher zu führen. Deshalb ist konsequentes Freischleppen der Radwege auch verkehrspolitisch not-Bertram Giebeler

Zu kostbar um nur Blech drauf abzustellen

Am 22. September 2018 findet zum nunmehr dritten Mal der internationale Aktionstag Park(ing) Day in Frankfurt statt. In der Zeit von 10 bis 17 Uhr zeigt der ADFC wieder gemeinsam mit VCD, Greenpeace und anderen Gruppen in der Töngesgasse, wie sich Parkplätze besser und sinnvoller nutzen lassen als zum Abstellen von Autos.

Dr. Susanne Neumann





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

von Stevens, Fahrradmanufaktur, Idworx,

Tout-Terrain, Velotraum, Gazelle und Maxcycles

Kindertransporträder von Christiania,

Bakfiets, Babboe, Winther und Urban Arrow

Kinder- und Jugendräder

von Puky, Falter, Kokua, Morrison und Stevens

Falträder von Brompton, Riese & Müller

Qualifizierte Beratung und Service in unserer Meisterwerkstatt

www.perpedale.de

PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT

Und noch eine Doppelstock Abstellanlage in Frankfurt!

Diesmal an der U-Bahn-Station Heddernheim

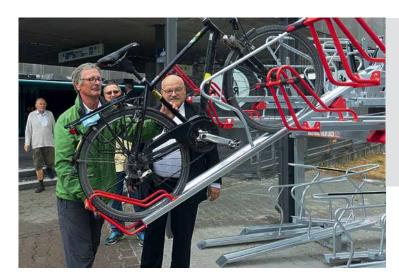
Ein mittlerweile schon bekanntes Bild: Verkehrsdezernent Klaus Oesterling nimmt im Blitzlichtgewitter der Pressefotografen und unter zufriedener Beteiligung von Radfahrbüro, ADFC, VGF, Straßenbauamt ASE, Straßenverkehrsamt und Herstellerfirma eine überdachte Fahrradabstellanlage in Doppelstock-Bauweise in Betrieb. Insbesondere an wichtigen Stationen des Schienen-Nahverkehrs soll so die Kapazität und Qualität

der Bike+Ride-Mobilitätskette erhöht werden. Weitere Anlagen dieser Art sollen demnächst folgen.

Die Heddernheimer Anlage bietet 64 Fahrrädern Platz, ein Erweiterungsmodul wäre möglich.

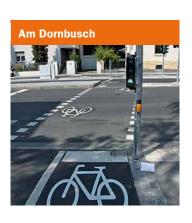
Noch ein praktischer Hinweis für die Nutzer der Doppelstock-Parker: wer die oberen Abstellplätze nutzt, braucht gar nicht viel Muskelkraft einzusetzen. Zieht man die Führungsschiene herab und schiebt das Rad davor, rollt es "fast wie von selbst" in die Schiene, nur geringer Schub ist noch nötig. Und: Radfahrer/-innen mit Körben oder Kindersitzen hinten sollten eher die oberen Plätze nutzen. Bei Platzierung unten besteht die Gefahr, dass die obere Schiene beim Einparken eines anderen Fahrrades den Korb oder Sitz touchiert und sogar beschädigt.

Bertram Giebeler



Ein schon bewährtes Team zur Erst-Inbetriebnahme der Abstellanlagen: Klaus Oesterling durchschneidet das Band, Bertram Giebeler, ADFC, bringt das erste Rad in eine Parkposition im oberen Stock.

Eckehard Wolf



Was lange währt

Am Dornbusch und der Hansa-allee sind die rund zweieinhalbjährigen Bauarbeiten nun abgeschlossen, teilte das Straßenbauamt (ASE) Mitte August mit. Das Ergebnis lässt sich durchaus sehen: Die Straße Am Dornbusch schließt, teils mit baulichen, teils mit Fahrbahnradwegen, die wichtige Ost-West-Verbindung Richtung Marbachweg und Wilhelm-Epstein-Straße. Auch in Nord-Süd-Richtung gibt's Verbesserungen: So kann man nun von der Raimundstraße direkt in die Hansaallee und von der Grillparzerstraße - über einen kurzen Zweirichtungsweg und Fahrradampel über den Dornbusch - in die Henry-Budge-Straße fahren. Eine gute Alternative zur parallel verlaufenden Eschersheimer. Jetzt müsste nur noch etwas gegen die vielen Falschparker getan werden, die sich gerne auf die neu gestalteten Geh- und Radwege stellen.

Peter Sauer

Der Mandant steht im Mittelpunkt unseres Handelns.

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

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



 $Wiegand \mid Striether \mid Hofmann$

Rechtsanwälte und Notar

5_2018 September/Oktober FRANKFURT aktuell

Vier Tote in einem Monat

Das mahnt zur Vorsicht, aber nicht zur Angst.



In so kurzer Zeit vier Todesfälle auf dem Fahrrad – das hat es in Frankfurt noch nicht gegeben. Es war der "schwarze August" 2018.

Vier Tote sind mehr als die durchschnittliche traurige Bilanz eines ganzen Jahres. Hier eine kurze Beschreibung der Unfälle, ohne dem jeweiligen polizeilichen Unfallbericht vorgreifen zu wollen:

- an der Kurt-Schumacher-Straße, direkt an der AOK, wird tagsüber ein auf dem Bürgersteig am äußersten linken Rand radelnder 60-jähriger Mann von einem LKW entweder erfasst oder so irritiert, dass er auf die Straße stürzt und vom Hinterrad des LKW überrollt wird.
- am Bahnhof Louisa überquert morgens eine 28-jährige Frau die Straßenbahngleise, wird von der Straßenbahn erfasst und stirbt.
- auf dem Uni-Campus stürzt ein junger Mann bei Nacht mit dem Rad über einen Treppenabsatz und verletzt sich dabei tödlich. Hinweise auf Fremdeinwirkung gibt es nicht.
- an der Fürstenberger Straße im Westend stürzt ein 78-jähriger Radfahrer wegen einer sich öffnenden Autotür ("Dooring-Unfall") und stirbt Tage später an den Sturzverletzungen. Noch unklar ist, ob er mit der Tür kollidierte.

Der erste der vier Fälle führte zu öffentlichen Reaktionen: Freunde des gestorbenen Mannes, Leute aus den Umfeldern Critical Mass, Radentscheid und auch ADFC initiierten einen Radkorso zum Gedenken und zur Mahnung, das Fernsehen berichtete. Dieser Unfall könnte zumindest indirekt der schlechten Radverkehrsinfrastruktur genau an dieser Stelle geschuldet sein. Warum fuhr der Mann, ein durchaus erfahrener Radfahrer, überhaupt auf dem Bürgersteig und nicht auf der Straße? Möglicherweise weil es dort nicht die geringste Radverkehrsführung gibt!

Die Stelle und überhaupt der ganze Straßenzug nördlich des Börneplatzes ist vielen Radfahrern als Stress- und Angstraum gut bekannt. Verkehrsdezernent Oesterling sagte kurz nach dem Unfall in der Hessenschau, dass er die Stelle als Problem kenne und dass es Änderungen geben werde.

Aktuell ist die Friedberger Landstraße in der Diskussion. Wir fordern seit langem, dass es auch zwischen Börneplatz und Matthias-Beltz-Platz endlich eine regelkonforme Radverkehrsführung geben muss. Das gilt auch für andere Gefahrenstrecken wie z.B. rund um den Hauptbahnhof. Es darf nicht sein, dass erst Unfalltote die Dinge in Bewegung bringen!

Die drei anderen Fälle haben erst einmal nichts mit der Infrastruktur zu tun. Die schiere Frequenz der vier tödlichen Unfälle, die wir eher als zufällige Verkettung tragischer Ereignisse sehen, löste aber eine Menge Diskussionen aus, ob nicht das Radfahren in Frankfurt immer gefährlicher geworden sei. Auch Presseanfragen in dieser Richtung häuften sich bei uns.

Das Radfahren ist grundsätzlich nicht gefährlicher geworden, im Gegenteil, der Radverkehr steigt weit stärker als die Unfallzahlen. 2017 auf 2016 hatten wir sogar absolut sinkende Unfallzahlen bei wachsendem Radverkehr. Trotzdem wollen wir nicht sorglos an das Thema herangehen, zumal jetzt – erfreulicherweise – viele, auch ältere Menschen das Radfahren neu entdecken und daher noch nicht sehr geübt sind. Es gibt einige objektive Faktoren, die zu steigendem Unfallrisiko führen können:

- das Metropolenwachstum führt generell zu mehr Verkehr
- die enorme Bautätigkeit gerade in wachsenden Metropolen wie Frankfurt führt zu ständig neuen Gefahrenstellen
- der Lieferverkehr wächst überproportional, das Beparken von Radwegen durch diese Klientel bringt gerade Radfahrende in Gefahr

- aggressive Varianten des Autofahrens in Großstädten (Tuning, Posing, Rennen) sind leider im Trend bei einer gewissen grenzdebilen Jungmänner-Klientel
- die Rot-Disziplin bei Autofahrern sinkt offensichtlich

Die vier Unfälle und all die Risikofaktoren sollten den Radfahrenden keine Angst machen, auch und gerade in Frankfurt nicht. Trotzdem ist es wichtig, sich im eigenen Interesse ein paar allgemeine Grundregeln immer wieder vor Augen zu halten, um das eigene Unfallrisiko zu minimieren:

- die Teilnahme im Straßenverkehr erfordert die volle (!) Aufmerksamkeit
- Zeitdruck beim Radfahren vermeiden, er provoziert eigenes Fehlverhalten
- gegenseitige Rücksichtnahme ist Grundprinzip der StVO
- Sichtbarkeit ist absolut zwingend, besonders bei Schlechtwetter und bei Nacht
- mit Fehlverhalten anderer rechnen, Blickkontakt suchen
- nie rechts neben Lkw und Bussen stehen
- wer bewusst Regeln verletzt, muss mit Strafe rechnen – wer aus Leichtsinn Regeln verletzt, "spielt" mit seinem Leben.

Unsere Leser sollten diese Hinweise bitte nicht als erhobenen Zeigefinger verstehen, sondern als praktische Hilfe zum besseren Leben: wer mit Vorsicht, Rücksicht und einer gewissen Grundgelassenheit Rad fährt, hat mehr Spaß daran. Man schafft sich selbst weniger Stress, darf auch mal jemanden freundlich anlächeln, und man lebt länger. Bertram Giebeler

Aus Anlass des Treppenabsatz-Unfalls an der Uni möchte ich mir eine Bemerkung erlauben: es gibt seit einigen Jahren eine bei Stadtplanern leider beliebte tückische Treppenvariante, nämlich aus einer Ebene ganz allmählich schräg auslaufende Absätze, bei denen die optische Unauffälligkeit zum Konzept gehört. Beispiele in Frankfurt gibt es am Rossmarkt oder vor dem Theater. Man vermutet sie nicht und man sieht sie kaum, erst recht nicht

nachts. Eigentlich müsste mit rot-weißen Reflektoren vor ihnen gewarnt werden, aber das sähe dann nicht mehr gediegen aus. Unfalltote gab es deshalb noch nicht, aber ich möchte nicht wissen, wie viele Fußgänger, Radfahrer oder gar Behinderte dort schon schmerzhaft zu Fall gekommen sind. Bei aller Wertschätzung anspruchsvoller Platzgestaltung: auf diese Variante sollte künftig verzichtet werden!

TE	TERMINE				
Mo.	10.09.	F	Foto-AG		
Di.	11.09.	w	Radlertreff im Westen		
Mi.	19.09.	V	AG Verkehr Plenum		
Do.	20.09.	N	Radlertreff im Norden, 18 Uhr		
Sa.	22.09.	V	Parking Day		
Mo.	24.09.	vs	Vorstandssitzung		
Fr.	28.09.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West		
Mo.	08.10.	F	Foto-AG		
Di.	09.10.	W	Radlertreff im Westen		
Mi.	10.10.	G	Erfahrungsaustausch GPS		
Mo.	15.10.	vs	Vorstandssitzung		
Mi.	17.10.	V	AG Verkehr Plenum		
Do.	18.10.	N	Radlertreff im Norden, 19 Uhr		
Fr.	26.10.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West		
Mo.	05.11.	vs	Vorstandssitzung		
Mi.	07.11.	G	Erfahrungsaustausch GPS		
Mo.	12.11.	F	Foto-AG		
Di.	13.11.	w	Radlertreff im Westen		
Do.	15.11.	N	Radlertreff im Norden, 19 Uhr		
Mi.	21.11.	V	AG Verkehr Plenum		
Mo.	26.11.	vs	Vorstandssitzung		
Fr.	30.11.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West		

TRFFFPIINKTF

117			
F	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 "Grüneburgweg"	
G	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.	
N		Ort erfragen über gruppe-nord@adfc-frankfurt.de	
NW	19.00	Gaststätte Ginnheimer Höhe am Diebsgrundweg Info bei stephan.nickel@adfc-frankfurt.de	
Reda	ktion	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46	
	ktion <i>(furt aktuell</i>	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 Auskunft unter Telefon 069-46 59 06	
V	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.	
vs	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.	
w	19.00	Treffpunkt in wechselnden Lokalen in Höchst und Unterliederbach Info bei klaus.konrad@adfc-frankfurt.de	

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 6/2018: 23. Oktober 2018

Codierungen:

freitags, 16–18 Uhr (ab 2. November 15–17 Uhr) in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 nach Voranmeldung bei Dieter Werner, Tel. 0152-51464289.

Kosten: 13,00 € / 8,00 € für ADFC-Mitglieder.



Nein, eigentlich möchte dieses Schild am Eingang des Vereinslokals "Jahnvolk" am Sinaipark natürlich nicht zu mehr Radverkehr auf beengten Flächen ermutigen. Aber wer sein Rad fügsam einige Meter weiter schiebt, wird dort mit einer großen, modernen Abstellanlage belohnt. Und die Küche des Gartenlokals ist auch nicht die schlechteste!

Torsten Willner

Critical Mass

Treffpunkt: Alte Oper immer am ersten Sonntag im Monat um 14 Uhr sowie am darauffolgenden Freitag um 19 Uhr. Nächste Termine: Sonntag, 7. Oktober, 14 Uhr; Freitag, 12. Oktober, 19 Uhr.

REPARATUR-WORKSHOPS

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefor
22.09.	Parking Day	Fahrradcheck
		(keine Reparaturen)
29.09.	Rainer Mai	069/41 30 85*
20.10.	Klaus Schmidt-Montfort	069/51 30 52
03.11.	Adam Drosdzol	069/95 41 16 66
17.11.	Udo Müller	069/46 93 99 17 oder
		udobmueller@web.de**

- * Hinweis: Wenn Sie bei Ihrer Anmeldung eine Telefonnummer hinterlassen, dann geben Sie bitte eine Festnetz-Nummer an.
- ** Hinweis: Wenn Sie uns eine E-Mail schreiben, dann geben Sie uns für Rückfragen bitte auch eine Telefonnummer an.

Wenn Interesse an Ganztagskursen (Kostenpflichtig) für Anfänger oder Fortgeschrittene besteht, schicken Sie bitte eine Mail an Michael Genthner michael.genthner@adfc-frankfurt.de.
Wir setzen Sie gerne auf unsere Warteliste für zukünftige Kurse.
Evtl. weitere Termine sind unter www.adfc-frankfurt.de zu erfahren.

5_2018 September/Oktober FRANKFURT aktuell

8. Fahrradklima-Test startete am 1. September





Kann man Kinder im Grundschulalter sorglos alleine Rad fahren lassen? Sind die Gehwege breit und übersichtlich genug, damit kleinere Kinder mit dem Rad sicher unterwegs sein können? Bieten die Radwege genug Platz für Kinderanhänger? Gibt es Schulradwegpläne, die Kinder darin unterstützen, mit dem Rad zum Unterricht zu kommen? Und ist es hier eigentlich üblich, mit dem Rad zur Schule zu fahren?

ass solche Fragen auch erfahrenen Teilnehmern des ADFC-Fahrradklima-Tests neu erscheinen, liegt daran, dass die Befragung in diesem Jahr den Schwerpunkt auf die Radbenutzung von Familien und Kindern legt. Die fünf Zusatzfragen hierzu ergänzen die 27 Fragen zur Situation des Radfahrens vor Ort, auf die seit dem 1. September nun schon zum achten Mal Antworten gesucht werden. Seit 2012 findet der ADFC Fahrradklima-Test im Zweijahres-Rhythmus statt. Wie stets fördert das Bundesverkehrsministerium (BMVI) die Befragung.

An der Umfrage teilnehmen können alle. Egal, ob sie jung oder alt sind, ob sie viel oder wenig Rad fahren, ob sie mit dem Rad zum Job pendeln oder lieber ins Grüne fahren - je vielfältiger die Teilnehmenden sind, desto aussagekräftiger werden die Ergebnisse.

Und es gibt einen weiteren Grund, warum möglichst viele teilnehmen sollten: Damit eine Stadt in die Auswertung kommt, muss eine Mindestzahl von 50 Teilnehmenden erreicht werden. In Großstädten ab 100.000 Einwohnern wie Offenbach sind 75, in Metropolen ab 200.000 Einwohnern wie Frankfurt 100 Teilnehmende gefordert. Für die beiden Großstädte im Verbreitungsgebiet von Frankfurt aktuell bedeutet diese Schwelle kein Problem. Deutlich schwieriger ist es in den Kommunen des Wetjeweiligen Stadt- oder Gemeindezu bekommen.

Vor zwei Jahren kamen Frankfurt und Offenbach übrigens auf die identische Note von 3,77. Dabei hatte sich Frankfurt gegenüber 2014 leicht verschlechtert, Offenbach immerhin so stark verbes-

teraukreises, Main-Taunus-Kreises und des Hochtaunuskreises, auf die Mindestteilnehmerzahl zu kommen. Hier muss die Werbetrommel für den Fahrradklima-Test besonders kräftig gerührt werden. Natürlich sollte es auch im Interesse der verwaltung sein, durch den FKT ein qualifiziertes, ehrliches Bürger-Feedback ihrer Radverkehrspolitik

Wie gut kommen Kinder und Familien mit dem Rad durch Frankfurt? Fotos: Torsten Willne





sert, dass es in seiner Städtekategorie den dritten Platz als "Aufholer" belegte.

Inzwischen hat Frankfurt mehrere Monate Radentscheid-Kampagne erlebt, deren Verdienst es zweifellos ist, die Forderung nach einer familientauglichen Fahrrad-Infrastruktur klar artikuliert zu haben. Dadurch dürften die Ansprüche der Bürgerinnen und Bürger ans Fahrradklima in der Mainmetropole kaum gesunken sein - was zu einer strengeren Notengebung führen könnte. Dagegen sind in Offenbach, unter anderem mit dem wegweisenden Fahrradstraßen-Konzept (siehe den Beitrag in diesem Heft auf Seite 19), bereits konkrete Verbesserungen eingeleitet worden. Vor diesem Hintergrund ist es äußerst spannend zu beobachten, wie die beiden Städte am Main 2018 abschneiden werden. Torsten Willner

An der Umfrage kann man sich noch bis 30. November 2018 über die Internetseite www.fahrradklima-test.de beteiligen. Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2019 präsentiert.

Frankfurt trifft Pedersenfreunde



Tourenleiter Günter Tatara gibt Erläuterungen zum begehbaren Vogelnest aus Robinienhölzern. Thomas Fuchs



So viele Pedersens auf einmal gab's wohl noch nie auf dem Römerberg.

Dieser Plan war wohl doch zu ambitioniert. Als ich die Idee hatte, das diesjährige 12. Rhein-Main-Pedersentreffen mit einer gemeinsamen Ausfahrt einer ADFC-Tour zu verbinden, vermutete ich viel Interesse von Frankfurter Fahrradbewegten an diesem außergewöhnlichen Fahrrad und seinen Fahrer/-innen.

Am Startpunkt Römer standen am 11. August 2018 drei über das ADFC-Tourenprogramm informierte Teilnehmer/-innen 17 Pedersenfreunden gegenüber. Ein Pedersenfreund und seine Partnerin konnten nicht rechtzeitig aus Würzburg zum Römer kommen. Wir vereinbarten daher ein Zusammentreffen auf der Strecke.

Bei der Aufstellung zu dem traditionellen Gruppenbild haben die Teilnehmer/-innen ohne Pedersen noch gefremdelt und wollten nicht mit aufs Foto. Spätestens im Sattel verflog dieses Verhalten und wir fuhren als erkennbare Gruppe quer durch die Stadt nach Norden. Zunächst wurden markante Punkte angesteuert, die es in Frankfurt zu zeigen gibt: Paulskirche, Goethehaus, Katharinenkirche und Hauptwache, Alte Oper, Uni Campus Westend und Volkspark Niddatal. Dazwischen lagen kurze Strecken durch Parks und verkehrsberuhigte Straßen.

Nach einem kleinen Schlenker durch den "Niddapark" und einer Ehrenrunde im Ginnheimer Wäldchen stellte ein Pedersenfreund den Verlust seiner Satteltasche mit allen Wertsachen fest. Eine sofort eingeleitete Suche durch Thomas vom ADFC, dem Pedersenfreund und mir bis zu der Stelle, an der die Tasche noch am Rad war, verlief ergebnislos. Mit dem Verlust der Tasche ging auch der Schwund zweier Pedersenfreunde einher, die zur Schadensbegrenzung sofort nach Hause fuhren.

Da wir für 14 Uhr in einer Pizzeria in Karben angemeldet waren, wurde das Tempo nun etwas erhöht und die letzten Sehenswürdigkeiten (Arboretum am Bubenloch, Gemaa Pump in Alt Heddernheim) schnell abgehandelt oder auf die Rückfahrt verlegt (Alter Flugplatz Bonames, Grüngürteltier, Altarm im Nordpark Bonames und Sondermann). Danach sind wir bis Karben durchgefahren und haben lediglich am Kunstobjekt "Vogelnest" hinter Gronau kurz Halt gemacht.

Im Garten des Ristorante-Pizzeria Da Mario in Karben haben wir uns von der mediterranen Küche verwöhnen lassen. Bis auf eine Panne bei der Bedienung waren wir sehr zufrieden. Denn wenn 20 Gäste nach ihrem Essen die Serviette zufrieden auf den Teller legen und der 21. Gast dann erst sein Essen serviert bekommt, ist das nicht gruppenerheiternd.

Endpunkt Alter Flugplatz

Die Rückfahrt bis nach Bonames verlief zügig und ohne Zwischenfälle. Dort wurden die noch ausstehenden Sehenswürdigkeiten "abgearbeitet". Die Konzentrationsfähigkeit war da schon etwas herabgesetzt. Oder waren es vielleicht die zwischenzeitlich in Gang gekommenen Gespräche, die interessanter schienen als meine Hinweise zur Komischen Kunst, zu

Brücken über Altarmen und zum Grüngürtel? Am Alten Flugplatz trennten sich dann die Wege. Einige fuhren von hier aus nach Hause. Eine kleine Gruppe kam noch mit zur Schlusseinkehr ins Jahnvolk. Damit war der Teil des Pedersentreffens zu Ende, der als gemischte Veranstaltung mit dem ADFC Frankfurt geplant war.

Zu Hause angekommen, sah ich dann die SMS meines Pedersenfreundes, dessen Tasche verloren ging. Er konnte sie auf einer Polizeiwache abholen – mit dem gesamten Inhalt. Der Finder wollte nicht einmal den ihm zustehenden Finderlohn. Es gibt doch noch gute Menschen!

Günter Tatara



5_2018 September/Oktober FRANKFURT aktuell

Rad-Service-Netzwerk Bad Vilbel gegründet

Die Stadt Bad Vilbel hat am 18. Juli das Fundament für ein Rad-Service-Netzwerk gelegt.

Das Verkehrsdezernat will dieses Netzwerk gemeinsam mit dem Handel, der Gastronomie, den öffentlichen Einrichtungen und Institutionen aus Bad Vilbel auf- und ausbauen. Die Gründungsmitglieder stammen aus dem Gewerbering und dem Stadtmarketing. Auch der ADFC Bad Vilbel ist dabei.

Intergrund ist der Wunsch der Stadt, das Radfahren attraktiver zu machen. Ein verbessertes Angebot zur eigenständigen Behebung von Pannen kann dazu einen Beitrag leisten, wie der 1. Stadtrat und Verkehrsdezernent Sebastian Wysocki während des Gründungstreffens betonte.

Fortan können fahrradfahrende Kund/-innen und Gäste im Fall kleinerer Pannen bei den Servicepartnern zu deren regulären Öffnungszeiten Halt machen, um sich das zur Selbsthilfe notwendige Materi-

al zu leihen. Die von Mitgliedern des ADFC zusammengestellten "Erste Hilfe"-Boxen sind mit Werkzeug und Flickzeug ausgestattet, hinzu kommt eine Standluftpumpe. Außerdem können via Smartphone über einen QR-Code Reparaturanleitungen aus dem Internet abgerufen werden.

Mittlerweile haben sich nach Angaben der Stadt mehrere Einzelhändler sowie das Bürgerbüro der Stadt dem Netzwerk als Servicepartner angeschlossen. Erkennbar sind sie dadurch, dass sie an ihrem Schaufenster eine rechteckige Netzwerk-Plakette angebracht haben. Die ersten zehn Partner bekommen das Erste-Hilfe-Set von der Stadt kostenfrei gestellt. Alle Mitglieder des Netzwerks werden auf einer Karte auf dem Mobilitätsportal der Stadt mit Name. Adresse, Website-Adresse und Öffnungszeiten genannt.

Ute Gräber-Seißinger



Vandalismus-Schäden an der Fahrrad-Reparaturstation beseitigt

Seit November des letzten Jahres ist Bad Vilbel bekanntlich im Besitz einer Fahrrad-Reparaturstation, die Radfahrenden die Möglichkeit bietet, den Reifendruck an ihrem Fahrzeug zu prüfen und zu korrigieren und in Eigenarbeit kleinere Schäden zu beheben.

Die Station ist ein Geschenk der Hassia-Gruppe und des ADFC Bad Vilbel an die Stadt Bad Vilbel. Sie ist unweit der Wasserburg im Kurpark



installiert. Schon wenige Tage nach ihrer Inbetriebnahme hatten Unbekannte die Fahrrad-Reparaturstation beschädigt. Sie hatten die Tür, hinter der ein Satz Werkzeuge wettergeschützt verstaut ist, gewaltsam demontiert und diverse Schrauben entfernt. Zunächst wurde sie soweit hergerichtet, dass sie wieder genutzt werden konnte. Später dann, in einem zweiten Schritt, wurde sie zur Gänze instandgesetzt. Zu verdanken ist dies dem ehrenamtlichen Engagement von Aktiven aus unserem Kreis.

Theo Sorg fährt des Öfteren auf dem Niddaradweg durch den Burgpark. Der ADFC-Aktive, der die Reparaturen arrangiert und ausgeführt hat, sagt: "Wir freuen uns darüber, dass die Station gerne und viel genutzt wird. Insbesondere die leistungsfähige Luftpumpe ist nach unseren Beobachtungen sehr beliebt."

Sicherlich nicht nur wir hoffen nun, dass die Fahrrad-Reparaturstation künftig nicht ein weiteres Mal zum Objekt mutwilliger Zerstörung wird. Das mit der Reparatur verbundene Engagement war erheblich, und die Reparatur vor Ort war neben anderen Faktoren auch von einer günstigen Wetterlage abhängig.

Leider haben wir nie erfahren, wer die Schäden angerichtet hat, und auch den Grund für das Zerstörungswerk kennen wir nach wie vor nicht. Das ehrenamtliche Engagement unserer Aktiven ist das Kostbarste, was wir aufbieten können, um zur Förderung des Radverkehrs und damit zur Entlastung der Umwelt von Lärm und Schadstoffen beizutragen. Und dieses Engagement lässt sich naturgemäß nicht beliebig mobilisieren.

Ute Gräber-Seißinger und Theo Sorg

Paradoxe Beschilderung in der Wiesengasse



Die hohe Kunst der Umleitungsbeschilderung – hier ist sie nicht zu erkennen. Ute Gräber-Seißinger

Beobachtung am 27. Juli während der Fahrt mit dem Rad von der Bad Vilbeler Innenstadt über die Wiesengasse in Richtung Nidda-Ufer und Schulzentrum:

Rechts vor der Unterführung ist ein Wegweiser angebracht, der Radfahrende in Richtung Schulzentrum schickt. Dieser Wegweiser ist von besonderer Relevanz für die radelnden Schülerinnen und Schüler. Dann die Irritation wenige Meter weiter: Dort ist ein Schild aufgestellt, das die Weiterfahrt verbietet.

Ja, was nun?

Soll dies eine Aufforderung zu regelwidrigem Verhalten im Straßenverkehr sein, oder hat ein Schelm das "Einfahrt verboten"-Schild aufgestellt?

Wollen wir hoffen, dass sich dort keine Vertretung der Ordnungspolizei aufstellt, um zu kontrollieren, ob das Verbot eingehalten wird. Er oder sie geriete in Erklärungsnot. Aber andererseits: Vielleicht würde dann endlich für Klarheit gesorgt. Der schildgewordene Widerspruch besteht nämlich nicht erst seit dem 27. Juli. Glaubt man einer Mitteilung der Straßenverkehrsbehörde Bad Vilbels an ein Mitglied des Elternbeirats des Georg-Büchner-Gymnasiums vom 29. März 2018, so war er sogar bereits einmal beseitigt worden. Ganz offensichtlich leider nicht auf Dauer.

Update am 9. August:

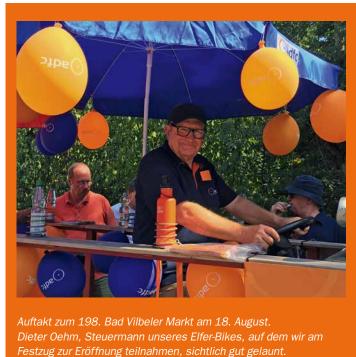
Ein guter Geist hat mittlerweile veranlasst, dass das "Einfahrt verboten"-Schild ergänzt wurde durch eine Einschränkung, die Radelnden die Weiterfahrt erlaubt.

Die Moral von der Geschichte:

Manchmal hilft Nachhaken tatsächlich. *Ute Gräber-Seißinger*

> info@mainvelo.de www.mainvelo.de





Vorbildlich geht anders!

eim Ironman-Triathlonwettbe-Dwerb, der am 8. Juli stattfand und dessen Strecke auch durch Bad Vilbel führte, von einer passionierten Radfahrerin beobachtet und kommentiert: "Schön, dass die Polizei die Durchführung des Ironman auch in Bad Vilbel ermöglicht, aber doch bitte nicht dafür verkehrsgefährdend den Fahrradweg in Bad Vilbel am Biwer-Kreisel für die einfachen Radler komplett blockieren, und zwar über Stunden. Kein gutes Vorbild für Autofahrer, die meistens ungestraft auf dem Radweg halten."

Wir pflichten bei und fügen hinzu:

Die Führung für Radfahrende in der Frankfurter Straße ist ohnehin schon hochgradig unbefriedigend. Man denke nur allein an das extrem schmale Stück auf dem Bürgersteig zwischen Wiesengasse und Einmündung Ritterstraße, das ebendort im rechten Winkel nach links in den Zebrastreifen übergeht – oder, besser gesagt: am Zebrastreifen einer Sackgasse gleich endet. Und dann auch noch eine

solche demonstrative Geste der Ordnungspolizei, die sich wohlwollend kaum anders interpretieren lässt denn als Gedankenlosigkeit in Bezug auf eine ganz bestimmte Gruppe von Verkehrsteilnehmern.

Ute Gräber-Seißinger



Auf der Frankfurter Straße zwischen Biwer-Kreisel und Ritterstraße bot sich ein überraschendes Bild.

Margrit Oehm-Neidlein

5_2018 September/Oktober FRANKFURT aktuell



















ADFC Frankfurt @adfc_ffm • 2 Std.

FRANKFURT aktuell 5_2018 September/Oktober

Radfahren in Eschborn Teil 1

Was war, was ist, was muss

Es ist zum Verzweifeln. Da hatte sich Eschborn vor einigen Jahren durch die Beschilderung mit Radwegweisern quer durch den Ort und der Anbindung an überörtliche Radrouten mit an die Spitze im MTK gesetzt. Diese Radrouten waren Grundlage eines Radverkehrskonzeptes.

Der ADFC forderte und unterstützte das Projekt in der gemeinsamen Rad-AG, bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung und des ADFC. Aufgrund des Koalitionsvertrages nach der Kommunalwahl 2011 wurde schließlich ein Beauftragter für umweltverträgliche Mobilität im Rathaus eingestellt, der sich insbesondere den Belangen des Radverkehrs verpflichtet sah. Er war der unverzichtbare Ansprechpartner für die Vorschläge, Vorstellungen und Forderungen des ADFC zur Verbesserung des Radverkehrs. Vor allem aber kümmerte sich der Beauftragte für umweltverträgliche Mobilität um die Umsetzung der gemeinsam erarbeiteten Projekte, was bei der Auswertung des Fahrradklimatests 2014 zu dem überaus positiven Ergebnis führte, dass sich Eschborn bei den "Aufholern" bundesweit auf dem zweiten Platz wiederfand.

Vor über eineinhalb Jahren wechselte dann der Sachbearbeiter ins Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung nach Wiesbaden. Wir vom ADFC forderten eine umgehende Neubesetzung der Stelle. Seitdem ist die Stelle in Eschborns Rathaus vakant. Seitdem herrscht Stillstand in Sachen Radverkehrspolitik in Eschborn. Mitte Juli schrieb die Stadt Eschborn schließlich die Stelle öffentlich aus.

Was erlebt man auf den Straßen Eschborns beim Radfahren? Der Kfz-Verkehr nimmt zu. Die Menschen stöhnen über die Staus in den Hauptverkehrszeiten durch Eschborn und Niederhöchstadt. Nervöse und gestresste Autofahrer übersehen gerne mal einen Radler. Hierdurch werden viele

Radfahrer auf die Gehwege getrieben, weil ihnen das Fahren mit dem Rad im Straßenverkehr zu gefährlich ist. Als Radfahrer werden sie damit auf dem vermeintlich sicheren Weg für Fußgänger selbst zur Gefahrenquelle, was vor allem für solche Pedalisten gilt, die den schnellen Weg bei einer roten Ampel über den Gehweg suchen. Eine Entlastung des innerörtlichen Straßenverkehrs und eine Zurückdrängung des aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr wird immer nötiger: Pkw werden auf Gehwegen geparkt, Fußgänger werden behindert, Radfahrer werden geschnitten und in unfallträchtige Situationen gebracht. Unfallflucht nimmt zu. Man könnte die Aufzählung fort-

Leider ist seit der frei gewordenen Stelle eines Fahrradbeauftragten viel Zeit verstrichen. Zeit, in der über Maßnahmen zur Verbesserung und Förderung des Radver-



Immer wieder zu beobachten – die Radroute von der Bahnhofstraße kommend wird verkehrswidrig bei einer Rote-Ampel-Phase zugestellt

Helge Wagner

kehrs hätte beraten und geplant werden können. Selbst die eingetragenen Vorschläge und Hinweise in der eingerichteten Option "RADar" der Homepage von

"STADTRADELN" stehen weiterhin mit der Bemerkung "unbearbeitete Meldung" im Netz. Das hinterlässt in der Öffentlichkeit keinen guten Eindruck. Eine Fortsetzung der Rad-AG in Eschborn, in der diese Punkte diskutiert werden könnten, steht in den Sternen.

Aufgaben eines Radverkehrsbeauftragten (Mobilitätsbeauftragter)

Welche Aufgabenstellungen erwartet der ADFC Eschborn/Schwalbach an einen Radverkehrsbeauftragten bzw. Beauftragten für umweltverträgliche Mobilität.

- Vor- und Nachbereitung der Treffen der gemeinsamen Rad-AG mit Vertretern der Stadtverwaltung und des ADFC.
- Weiterleiten von Themen des Radverkehrs an die zuständigen Fachbereiche und Überprüfen auf deren Erledigung.
- Entgegennahme von Meldungen über die Meldeplattform Radverkehr und von RADar beim Stadtradeln sowie deren Bearbeitung.
- Regelmäßige Überprüfung der Beschilderung der örtlichen Radverkehrsrouten (Lesbar- und Erkennbarkeit erhalten).
- Überwachen und ggf. Überprüfung der Funktionalität und Instandhaltung der Radverkehrsanlagen und der Stellplatzsatzung für Fahrräder.
- Weiterentwicklung einer ortsübergreifenden Radverkehrinfrastruktur und Entwickeln eines integrierten Nahmobilitätssystems vor Ort (siehe Masterplan "Eschborn 30+ Zukunft").
- Korrespondenz und Beratung mit den örtlichen Unternehmen, Betrieben, Geschäften, Vereinen, Verbänden zur Förderung und Verbesserung des Radverkehrs und der Nahmobilität.
- Kommunikation und Teilnahme an Treffen mit Radverkehrs- und/ oder Nahmobilitätsbeauftragten (auf Kreis- und Landesebene).
- Kommunikation mit den Dienstleistern des ÖPNV zur Förderung, Weiterentwicklung und Verbesserung der Nahverkehrsangebote.
- Entwickeln von Angeboten zur Verkehrserziehung und für Radfahrerschulung.

Radfahren fördern

Angesichts der gesamten Verkehrssituation muss eine Radverkehrsinfrastruktur entwickelt werden, die den Radverkehr in den Straßenraum integriert. Ein reduzierter motorisierter Verkehr und niedrige Fahrgeschwindigkeiten erhöhen die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Eine solche Radinfrastruktur dient allen Alters- und Nutzergruppen. Das Radfahren verbindet Quellen und Ziel im Ort und fördert einen leichten Verkehrsfluss. Ein Umstieg vom Pkw aufs Rad mindert zudem die Abgasemissionen und hilft somit der Umwelt. Eine strukturierte und integrierte Anbindung für Radler und Fußgänger an den öffentlichen Nahverkehr gehört dazu. Entsprechende organisatorische, technische und bauliche Maßnahmen für Nahmobilität unterstützen das: Radfahr- und Radschutzstreifen,



Zu wenig Abstellplätze am Bahnhof Niederhöchstadt

Helge Wagner

genügend Fahrradboxen und -abstellanlagen, bessere Fahrplanabstimmung, flüssige Busrouten, individuellere Arbeitszeitgestaltung der Beschäftigten, Barrierefreiheit usw. Eine zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur muss entwickelt werden, die den abzuschätzenden Entwicklungen im Straßenverkehr standhält (aus den "Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur").

Leider gibt es zu viele negative Beispiele: Ein Kreisverkehr ist eine feine Sache für den Pkw- und Lkw-Verkehr, für manchen Radler kann eine Durchfahrt in jenem Rondell zu einem Höllenritt werden. Das passiert, wenn Planer und Bauausführende einen Kreisel derart großzügig gestalten, der für den Schwerlastverkehr aber nicht erfor-

Was ist die "ERA"

Die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (kurz ERA) sind ein in Deutschland anerkanntes technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. Die ERA werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln herausgegeben. Durch den Verweis in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Stra-Benverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) auf die ERA wie auch infolge der Rechtsprechung sind die ERA als Stand der Technik anerkannt. Quelle: Wikipedia derlich ist. Hier blieben jüngere Mahnungen und Vorschläge des ADFC zu den Kreiseln in Eschborn ungehört. Ungehört bleiben auch die Vorschläge der ERA ("Empfehlungen für Radverkehrsanlagen", siehe nebenstehende Info-Box) bei den verkehrstechnischen Planungen in Eschborn und ebenso bei den Planungsbüros.

Während einer Diskussionsrunde von kompetenten Fachleuten (u.a. Prof. Dr. Stephan Rammler, Mobilitäts- und Zukunftsforscher) über neue Mobilität in der Heinrichvon-Kleist-Schule im November 2016 (siehe Frankfurt aktuell, Ausgabe 1/2017) bekamen die zuhörenden Teilnehmer spannende Visionen und Vorstellungen einer Verkehrsplanung der Zukunft vermittelt, die bei den Kommunalpolitikern aber keine Resonanz fanden. Hier muss einiges nachgeladen werden, damit die Verantwortlichen der Ortspolitik und der Stadtverwaltung sich den Aufgaben des Radverkehrs für die Zukunft stellen. Es kann nicht sein, dass man bei dem zunehmenden Individualverkehr, bei dem mancher am liebsten bis vor die Ladentür fahren würde, und man bei nervenden und umweltbelastenden Staus die Lösung im Bau weiterer Straßen sucht. Und bis die Regionaltangente West für den Schienenverkehr zur Entlastung des Straßenverkehrs gebaut ist, vergeht weitere wertvolle Zeit.

Inzwischen wurde in Eschborn den Stadtverordneten und der Öffentlichkeit das Konzept zu einem Stadtentwicklungsplan, dem "Mas-

terplan Eschborn 2030+", vorgelegt. Eine sinnvolle Sache für die Zukunftsplanungen des örtlichen Verkehrs und der Nahmobilität. Die Verantwortlichen beziehen Ideen und Vorschläge aus der Bevölkerung in die Planungen für ein Eschborn der nächsten 10, 15 Jahre ein. Ein integratives Nahmobilitätskonzept ist ein wichtiger Bestandteil: Wie kann man möglichst ohne Auto nach Eschborn zur Arbeit oder zum Einkaufen kommen? Wo und wie kann man öffentliche Verkehrsmittel nutzen, um von A nach B zu gelangen? Wie kann ich am besten mein Fahrrad vor Ort benutzen? Wo und wie kann ich mein Rad abstellen, wo fehlen Fahrradparkplätze? Gibt es Leihräder vor Ort? Welche baulichen Maßnahmen sind dafür durchzuführen? Was muss in Planungen für die Zukunft noch getan werden?

Der ADFC hofft, dass bei der Entwicklung eines "Masterplans" die Kommunalpolitik die Fortentwicklung einer zukunftsfähigen Radverkehrsplanung nicht unter die Räder kommen lässt. Von Seiten des ADFC ist die Einstellung eines Radverkehrsbeauftragten und die Wiederbelebung der Rad-AG unerlässlich. Über Aspekte zur Förderung des Radverkehrs in Eschborn muss weitergedacht werden.

Worüber sonst noch nachgedacht werden muss, berichten wir in der nächsten Ausgabe.

Helge Wagner



Elena Barz - Schülerin

Ich radele zusammen mit Schulfreundinnen fast jeden Tag zum Schulbus nach Kronberg. Wir haben als Gruppe viel Spaß. Besonders im Sommer ist es toll.



Carmen Hornung

Um mich fit zu halten und um die Umwelt zu schonen, erledige ich Vieles zu Fuß. Wenn die Zeit mal knapp oder die Entfernung groß ist, nehme ich das Fahrrad. Innerhalb Eschborns dauert das nicht länger als mit dem Auto. Nach Frankfurt zum Einkaufsbummel oder nach Kelkheim zum Arzt klappt das auch in angemessener Zeit. Mit unserem Fahrradanhänger bekommen wir auch größere Einkäufe gut nach Hause.



Philipp Breitschädel-Sotgia – Musiklehrer

Ich nutze das Rad zu Fahrten zu meiner Arbeitsstätte sowie zum Einkaufen. Meist ist das kein Problem und ich freue mich immer, die kurzen Strecken über das Feld und am Bach entlang zu fahren. Schwieriger wird es immer nur dann, wenn ich auf dem Weg zur Arbeit mal mehr als nur eine Gitarre mitnehmen muss. Der Gedanke, möglichst viele Ziele mit dem Rad zu erreichen, gefällt mir und ich versuche, dieses noch auszuweiten.

5_2018 September/Oktober FRANKFURT aktuell



Mehr als 330 Radler setzten ein Zeichen für die Main-Taunus-Stiftung – und für den Radweg durchs Lorsbacher Tal!

Über 250 Interessierte hatten sich im Vorfeld angemeldet, aber als die vorbereiteten 300 Teilnahme-Bändchen zur Neige gingen, war klar – es waren mehr als 330 Radfahrerinnen und Radfahrer, die sich im Hof des Landratsamts eingefunden hatten, um über Eppstein zum Gimbacher Hof in Kelkheim und wieder zurück nach Hofheim zu radeln. Mit von der Partie bei dieser ganz besonderen ADFC-Feierabendtour: Landrat Michael Cyriax.

Unter der Leitung von 14 ADFC-Ordnern startete der Zug pünktlich um 19 Uhr in Richtung Rheingaustraße und auf direktem Weg zur L3011, um zu genießen, was dem Radverkehr sonst verwehrt bleibt: Steigungsfreies Gleiten auf popoglattem Asphalt zwischen Hofheim und Eppstein. Die unterschiedlichen Einfallswinkel der Abendsonne ins schöne Lorsbacher Tal führten zu manchem Aaah und Oooh.

Polizeischutz ersetzt in dieser Nacht den fehlenden Radweg

Die Begleitfahrzeuge des Regionalen Verkehrsdienstes der Polizeidirektion Main-Taunus unter der Leitung von Polizeihauptkommissar Arne Krummel schafften den nötigen Schutzraum, so dass der zwei Kilometer lange Zug, von staunenden Kfz-Insassen und klatschenden Anwohnern am Straßenrand begleitet, fröhlich klingelnd zum Einkehrschwung beim Gimbacher Hof ankam.

Nach dem Zwischenstopp wurde die Tour zur Nachtfahrt. Nahezu geräuschlos wand sich die fahrende Lichterkette auf zwei Rädern durch Kelkheim und unterhalb der Viehweide zur Kreisstadt, um dann einen letzten Anstieg wieder zurück zum Landratsamt zu nehmen.

Frank Herzog, Organisator und Geschäftsführer der Main-Taunus-Stiftung, und sein 19-köpfiges Team aus dem Landratsamt haben ganze Arbeit geleistet: Vom Anmeldeprozedere samt Pedelec-Verleih über den Imbiss am Gimbacher Hof bis zum musikalischen Ausklang um Mitternacht war das eine rundum gelungene Veranstaltung! Da wurde es fast zweitrangig, welche Gruppe mit den meisten Teilnehmenden mitgeradelt ist: Am Ende "schlug" das Team Kelkheim mit 47 Personen das Team Hattersheim mit 35 Mitgliedern.

Jetzt muss bloß noch der Spaten in die Hand genommen werden ...

Beim Abschluss mit Bratwurst und Radler im Hof des Landratsamts klang dieses schöne Erlebnis vielfach nach. Wenn nur dieser Radweg, der seit über 30 Jahren diskutiert und geplant wird, endlich gebaut würde, dann könnten Alltags- und Freizeit-Radfahrende die direkte Verbindung im Lorsbacher Tal tagtäglich nutzen, statt auf Waldwege mit deftigen Steigungen ins Abseits geschoben zu werden.

Fazit des ADFC Main-Taunus: Der Radverkehr im MTK nimmt stetig zu, die MTK-Kommunalpolitik lässt sich auf Radveranstaltungen verlässlich sehen ... Fehlt nur noch, dass endlich mal jemand einen Spaten in die Hand nimmt!

Gabriele Wittendorfer



Kreisvorsitzende Gaby Wittendorfer beim Ortstermin im Gespräch mit einem Mitarbeiter der Gemeindeverwaltung.

Rutschpartie unter der Autobahn

Nach einem Starkregen am 9. Juni schien am folgenden Tag die Sonne und zwei Radler fuhren von Kriftel entlang des Schwarzbachs nach Hattersheim. Durch die Sonne geblendet, sahen sie in der Unterführung an der Autobahn nicht die drohende Gefahr: die Schlammschicht auf dem Radweg. Die Folge: Beide Radler stürzten und verletzten sich erheblich

uf diesen Hinweis hin suchte Ader ADFC das Gespräch mit der zuständigen Gemeindeverwaltung Kriftel und bat um einen Ortstermin. Dieser fand aufgrund von Terminschwierigkeiten erst am 16. August statt. Vorab konnte schon geklärt werden, dass bei Kenntnis einer Gefahrensituation die Gemeindeverwaltung die Unterführung mit Schranken auf beiden Seiten der Unterquerung absperrt. Im oben genannten Fall war dies jedoch nicht geschehen, weil am Wochenende hier kein Mitarbeiter von dieser Gefahrenlage wusste und deshalb keine Absperrung vorgenommen worden war.

Bei dem Ortstermin zeigte sich, dass diese Unterquerung von sehr vielen Radlern genutzt wird – es ist die wichtigste Radverbindung zwischen Kriftel und Hattersheim. Umso wichtiger ist, diese zur Landesstraße 3011 parallele Verbindung möglichst dauerhaft befahr-

bar zu halten. Dazu muss die Entwässerung des Weges auch bei leichtem Hochwasser im parallelen Bach sichergestellt werden. Der Schlammeintrag über die Rampen im Wegverlauf muss so reduziert werden, dass das Wasser an den Rampen mit dem Schlamm möglichst direkt in den Bach und nicht in die Unterführung läuft und sich dort absetzt. Ferner ist wichtig, dass die Unterführung regelmäßig gereinigt wird - beim Ortstermin war viel Sand und Laub auf dem Boden, wodurch es bei Bremsmanövern zu Stürzen kommen könnte. Hier bat der ADFC um die Aufnahme der Reinigung der Unterführung in den regelmäßigen Reinigungsplan der Gemeinde.

Schließlich bat der ADFC bei dieser Gelegenheit um eine weitere Korrektur: Durch die Wegführung kann die Unterführung aus Richtung Kriftel kaum eingesehen werden (siehe Foto). Dadurch können entgegenkommende Radler, aber auch Fußgänger mit Hunden oder Kindern erst sehr spät gesehen werden. Hier regt der ADFC eine Verschwenkung der Zufahrt in Richtung Bach an, damit die Sichtbeziehungen verbessert werden und auch die soziale Kontrolle besser gegeben ist.

Die Gemeindeverwaltung sagte eine Prüfung der Änderungsmöglichkeiten zu, der ADFC wird an dieser Stelle berichten. Holger Küst

Die Fahrradstraßen kommen!

"Vorfreude auf Radstraßen", titelte am 10. August die Offenbach-Post, die als Autofahrer-Heimatblatt schon immer eine klare Position hatte. Bislang waren auch ihre Leserbriefe dazu geeignet, Wutbürgern gegen die Rad fahrende Minderheit ein Forum zu geben.

n den letzten Monaten änderte sich das, und zwar mit der Dieselkrise der Autoindustrie und dem Druck der EU auf Deutschland, das Klimaschutzabkommen endlich zu erfüllen. Es erschienen ganzseitige redaktionelle Darstellungen, die sich positiv mit dem Fahrradfahren beschäftigten und darauf hinwiesen, was noch alles zu tun sei, um mit mehr Radwegen, Abstellangeboten oder gar Fahrradstraßen die Leute zum Umsteigen zu ermutigen. Dies alles im Kontext einer allgemeinen Fokussierung der Medien auf das Ende der Autodominanz in den Städten zugunsten der Wiedergewinnung einer lebenswerten Urbanität!

Mehr medialen Rückenwind hatten wir noch nie! Und das spiegelte sich auch im Artikel vom 10. August über unsere erste Nachbarschaftsaktion, mit der wir in der ersten der geplanten sechs Fahrradstraßen mit den Anwohnern über die kommenden Veränderungen sprechen wollten. Wir hatten nämlich mit höchstens zehn Interessierten gerechnet – doch in den zweieinhalb Stunden vor dem Einkaufszentrum kamen weit mehr als hundert!



Offenbach hat große Pläne mit Fahrradstraßen – das sorgt für reichlich Diskussionsstoff.

Urban Media Project

Auf dem Bürgersteig hatte "Bike Offenbach" – eine Initiative zur Aufklärung über das Projekt "Fahrradstraßen" – einen Infostand in Gestalt eines Lastenrads mit vielen blauen Wimpeln aufgebaut. An den Wänden daneben waren unsere Plakate zu sehen, die die Veränderung der Stadt durch die Fahrradstraßen anschaulich machten.

Wie reagierten die Leute in der Senefelderstraße? Ein Zitat aus der Offenbach-Post: "Hört man sich unter den Offenbachern um, die an diesem Mittwoch gekommen sind, um sich über die geplante Fahrradstraße zu informieren, kristallisiert sich schnell eine Tendenz heraus: die allermeisten befürworten das Projekt." Zunächst ging es nur darum, zu erklären, dass hier im September eine 500 Meter

lange Teststrecke für den Umgang mit den Besonderheiten einer Fahrradstraße eingerichtet werde. Den Anwohnern wollten wir die Möglichkeit bieten, sich außerhalb des Stammtisches kritisch über ihre Vorbehalte zu äußern.

Aber diese Vermutung fand sich in der Realität nicht wieder: In den Gesprächen stand die Neugierde an der Stelle von Skepsis im Vordergrund: Wohin soll der bisherige Querverkehr gehen? Wird die Polizei in der Anfangszeit regelmäßig kontrollieren? Kann ich dann immer noch da parken? Wird es Bodenschwellen geben?

Unerwartet viel Interesse gab es an den Anbindungen, die von den Fahrradstraßen zu den Nachbarorten hergestellt werden. Auch die Anbindungen an die geplanten Fahrradschnellwege südlich des Mains Steinheim - Offenbach -Frankfurt und in Süd-Nord-Richtung Darmstadt - Neu-Isenburg - Frankfurt-Sachsenhausen fanden das Interesse derer, die es gewohnt sind, große Strecken zu fahren.

Die durchweg positive Aufnahmebereitschaft derer, die uns ansprachen, hatten wir so nicht erwartet. Denn die Begründung einer vorgeblichen Notwendigkeit, Fahrradstraßen zu bauen, ja ganz Offenbach zur "Fahrradstraßenstadt" auszurufen, schien den Leuten schon nicht mehr wichtig zu sein. Ihnen ging es eher um die Dauer des Umbaus, um die Bereitschaft der Autofahrer, ihre bisherige Alltagsroute zugunsten der Radfahrer zu ändern oder um die Unterschiede in der Kennzeichnung von Auto- bzw. Fahrradstraßen. So kamen eher Fragen zur Geltung, die eine volle Akzeptanz signalisieren. Freilich waren unsere Gesprächspartner zumeist bekennende Radfahrerinnen oder Radfahrer.

So ganz konnte sich die Offenbach-Post aber doch noch nicht mit der neuen, fahrradfreundlichen Tendenz abfinden. In einem Leitartikel ein paar Tage später räsonierte sie über imaginäre rüpelhafte Nutzer der Fahrradstraße: Wenn sie nebeneinander fahren dürften und ihnen dabei ein Auto entgegenkomme, gäbe es sicher welche, die mutwillig keinen Platz machen würden! Wenn es sonst nichts Aufregendes gibt ...!

Wolfgang Christian

Überholen in Offenbach

Am Offenbacher Mainufer ist entlang des großen Parkplatzes ein neuer Radweg gebaut worden. Fuß- und Radverkehr verlaufen nun getrennt, Spaziergänger flanieren ungestört direkt am Mainufer, zwischen Gehweg und Radstreifen ist Platz für eine Baumreihe. Radfahrende kommen auf einer breiten Asphaltpiste zügig voran. Selbst das Überholen nebeneinander Radelnder ist möglich, sofern es der Gegenverkehr zulässt. Dass Fußgänger trotz alledem den Weg kreuzen müssen, um vom geparkten Auto zur Flaniermeile am Fluss zu gelangen, lässt sich nicht vermeiden. Dass sie dabei auf dem Radstreifen nicht verharren sollten, werden viele noch lernen müssen. Schade nur, dass die neue Flaniermeile bereits nach einer knappen Viertelmeile endet. Solche vorbildlichen Radwegeführungen wünschen wir uns über viele weitere Meilen, weit über Offenbach hinaus.



D 5_2018 September/Oktober FRANKFURT aktuell

Kurzmeldungen aus dem Usinger Land

Usingen: Linksseitiger Radweg in der Raiffeisenstraße

Ab dem Knoten Raiffeisenstraße/ Am Dorfacker bis zur Südumgehung ist auf etwa 150 Metern Länge ein linksseitiger Radweg als benutzungspflichtig beschildert.

HOCHTAUNUSKREIS

Da linksseitige Radwege besonders gefährlich sind, sollten sie nur in besonderen Situationen in Frage kommen.

Der ADFC Usinger Land hält die Anordnung der Benutzungspflicht an dieser Stelle nicht für gerechtfertigt und hat über die Meldeplattform Radverkehr um Aufhebung der Benutzungspflicht gebeten. Auch eine freigestellte Benutzung (etwa "Rad frei") hält der ADFC für zu gefährlich.

In der Gesamtbetrachtung darf nicht nur der Weg selbst bewertet werden. Selbstverständlich ist es recht sicher, wenn man sich gerade auf diesem Weg befindet und es keine Einmündungen oder Grundstückszufahrten gibt. Berücksichtigt werden muss jedoch auch, ob die Zu- und Abfahrten sowie eventuelle Einmündungen und Grundstückszufahrten diesen Sicherheitsgewinn nicht wieder aufheben oder gar durch zusätzliche Gefahrenstellen noch gefährlicher machen als gar kein Radweg. In der Regel ist es zu aufwändig, in solchen Fällen baulich für ausreichend Sicherheit zu sorgen. Deshalb sind linksseitige, innerörtliche Radwege nur in sehr seltenen Fällen sinnvoll.

Neu-Anspach: Zu eng gesetzte Pfosten auf Radwegen

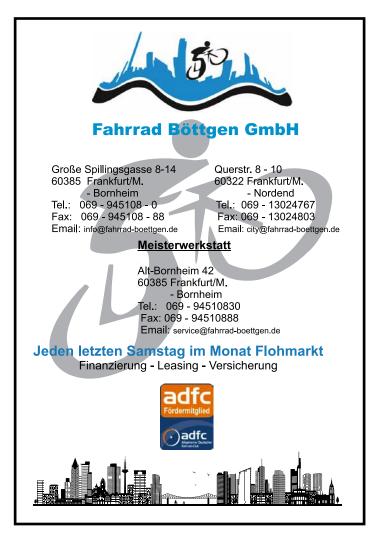
Auf der Verbindung vom Bahnhof Neu-Anspach und dem Zentrum (Bürgerhaus) gibt es eine direkte Verbindung für Radfahrer über die Thalgauer Straße und den Mierendorffweg. Dort stehen an mehreren Standorten Pfosten, die so eng gesetzt sind, dass ein mehrspuriges Fahrzeug, zum Beispiel ein Fahrrad mit Fahrradanhänger, nicht sicher passieren kann. Einige Pfosten haben zudem keine reflektierenden Flächen, sondern sind in anthrazitgrau im Dunkeln schlecht sichtbar. Der ADFC Usinger Land hat über die Meldeplattform Radverkehr um Entfernung von Pfosten und um Anbringung von reflektierenden Materialien oder um Ersatz durch geeignete Pfosten gebeten. Einen Mittelpfosten halten wir jeweils ausreichend für Zwecke der Absperrung.

Nordumgehung Usingen

Der verkehrspolitische Sprecher des ADFC Kreisverbands, Patrik Schneider-Ludorff, hat zusammen mit dem ADFC Usinger Land die Offenlegung der Planung für die Usinger Nordumgehung geprüft. Der ADFC widerspricht dieser Planung, da der Radverkehr nicht nur nicht angemessen berücksichtigt wurde, sondern praktisch überhaupt nicht erwähnt wird. So wird zum Beispiel die zeitweise Unterbrechung des Hessischen Radfernwegs R6 durch Baumaßnahmen nicht erwähnt, eine Umleitung ist nicht vorgesehen. Zur Verbesserung der Planung fordern wir folgende Änderungen:

- Untersuchung zum Radverkehr im Planbereich
- Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs
- Berücksichtigung des Radverkehrs während der Bauarbeiten und Ausweisung von sicheren Umleitungsstrecken
- eine frühzeitigere Beteiligung des ADFC, um Planungsfehler früher zu erkennen und damit zu vermeiden

Der ADFC hat damit nicht einer grundsätzlichen Verkehrsentlastung durch eine Umgehungslösung widersprochen. Stefan Pohl





Oberursel blickt auf Europa



"Oberursel fährt ab", der Tag des Fahrrads für den Hochtaunuskreis findet am 17. März 2019 bereits zum neunten Mal statt – diesmal mit dem Themenschwerpunkt Europa.

Die Stadt Oberursel und der ADFC Hochtaunus laden interessierte Aussteller und Vortragende herzlich ein, bei "Oberursel fährt ab" 2019 dabei zu sein. Die regionale Verkaufs- und Informationsmesse hat sich in den letzten Jahren als Top-Fahrrad-Event im Hochtaunuskreis mit bis zu 1.400

Besuchern etabliert und zielt als regionale Veranstaltung auf ein radaffines Publikum im Hochtaunuskreis, Frankfurt und darüber hinaus.

Stets ein attraktives Vortragsprogramm

Über die Jahre hat sich "Oberursel fährt ab" mit einem abwechlungsreichen und attraktiven Vortragsprogramm einen Namen gemacht. Damit ist die Messe für alle Besucher eine gute Gelegenheit, sich über aktuelle Themen rund um Radtouren und Radverkehr zu in-

formieren und bei der Podiumsdiskussion darüber zu diskutieren. Im kommenden Jahr wird Europa im Mittelpunkt des Programms stehen. Die Veranstalter sind dankbar für Themenvorschläge zum Vortrags- und Diskussionsprogramm und versuchen, kompetente Referenten und interessante Podiumsgäste für die Diskussionen zu gewinnen.

Große Verkaufs- und Informationsausstellung

Zusätzlich zu den lokalen Fahrradläden laden die Veranstalter dazu ein, sich als Radreiseveranstalter, Händler von Fahrradzubehör und -kleidung, Spezialrädern und Radreiseregionen an der großen Ausstellung in der Oberurseler Stadthalle zu beteiligen und dort über die angebotenen Produkte und Dienstleistungen zu informieren.

Susanne Bittner

Kontakt mit den Veranstaltern nimmt man am besten auf über die Internetseite:

www.oberurselfaehrtab.de/ Ausstellen

Felix Austria

Ach Mekka muss jeder mindestens einmal reisen, so er muslimischen Glaubens ist. Das ist bei mir nicht der Fall. Ich bete auch nichts an, nicht einmal mein Fahrrad, obwohl ein weiser Mensch formuliert hat, Radfahren sei "die schönste Bewegung nach dem Vogelflug." Dennoch: Eine Art Mekka für Radler gibt es wohl doch: den Donauradweg von Passau nach Wien. Den muss jeder Radler mindestens einmal im Leben befahren, so mein Eindruck. Und der fehlt mir noch.

Also buche ich eine einwöchige Tour von Passau nach Wien individuell für meine Frau und mich, mit Zusatztagen in Wien und Passau, um mir selbst einen Eindruck zu verschaffen.

Die Anreise mit dem Auto bis Passau am 30.06.2018 ist eine Arbeitsetappe der übleren Sorte. Ab Passau starten wir dann, gut versorgt mit Infomaterial und gebuchten Hotels. Wir sind bei wei-

tem nicht die einzigen Radler auf der Strecke. Gepäcktransport ist inklusive, das war nicht zu vermeiden. Die Begleitbroschüre stammt vom Erfinder des Donauradweges, also folgen wir akribisch seinen Vorschlägen, auch wenn wir dabei mehrfach Fahrradfähren benutzen müssen. Ich war ein wenig überrascht, dass der Radweg (der eigentlich keiner ist) erst ab dem Jahre 1982 befahrbar wurde. Vorher gab es nur "Treppelwege". Und heute? Der Weg ist fast überall beispielhaft gut ausgebaut und ausgeschildert. Er wird begleitet von hervorragender Infrastruktur, führt durch wunderbare Landschaften und hat alle seine ADFC-Sterne verdient. Das sahen wohl auch die Leute vor 25.000 Jahren so, denn die weltbekannte "Venus von Willendorf" lag fast direkt am Wegesrand. Heute steht sie dort, allerdings hundertfach vergrößert.

Wir erreichen Wien nach sechs Tagesetappen. Zum ersten Mal erfahre ich diese Stadt auf dem Rad, und das gleich zwei Tage lang. Der Radverkehr ist erheblich und findet fast ausschließlich auf vorbildlichen Wegen statt. Da tränen einem die Augen, wenn man sonst in Bad Homburg herumgurken muss! Nur Amsterdam und Kopenhagen dürften noch besser sein.

Nachdem auch noch der Rücktransport per Bus nach Passau gut geklappt hat, gönnen wir uns noch einen Tag am Inntalweg. Von dort stammt das Foto. Auf dem Hinweg von Passau haben wir keine Sperre des Inntalweges bemerkt.

Wir sind verunsichert und fragen eine Passantin. Das Schild stehe dort seit zwei Jahren, sagt sie. Die österreichische Bundesbahn habe gebaut, sei damit aber längst fertig. Es sei hier üblich, Schilder stehen zu lassen, wenn sie sich bewährt haben, auch wenn der Anlass ihrer Aufstellung nicht mehr besteht. Ich bemerke, dass das Jahr der Sperre nicht erwähnt ist. Auch erscheint mir die vorgeschlagene Umleitung ein wenig weitläufig und zu lang. Aber hier regiert ja ein Herr Kurz, dem Flüchtlinge lästig sind. Felix Austria!

Günther Gräning



Ob gebaut wird oder nicht – passt schon: Die Umleitung geht sich eh' aus ... 2 5_2018 September/Oktober FRANKFURT aktuell

Amsterdam – das Paradies für die Zweirädrigen



Wenn das kein Statement für das Rad als Hauptverkehrsmittel ist?!

Ingolf Biehuser

Amsterdam – ein autofreies Wochenende zu Fuß und mit dem Rad für uns: Von Frankfurt ging es in viereinhalb Stunden mit dem ICE nach Amsterdam. Unsere Unterkunft war mit der Straßenbahn alle acht Minuten erreichbar.

Gelangt man auf den Bahnhofsvorplatz, fallen die vielen Radfahrer auf den rot markierten Wegen sofort ins Auge. Aber nicht nur die: Tausende Velos sind auf drei Stockwerken neben dem Bahnhof abgestellt. Wie gescheit diese Holländer sind! Man stelle sich vor, die Räder wären Autos ... wie viel Platz bräuchte man, um diese abzustellen?!

Gegenüber dem Bahnhof lädt uns das Tourismusbüro freundlich ein. Wir erhalten Informationen zur Benutzung der Straßenbahn (Tageskarte für 7,50 Euro) und eine Übersicht zum Fahrradverleih.

Die Stadt erobern wir erst einmal zu Fuß. Da sich so gut wie keine Autos in der Stadt bewegen, können wir die Nähe des Meers riechen. Durchgehend finden sich in dieser Stadt die roten Wege, die Radfahrer vor den Autos schützen. Die Stadt lebt und unterhält sich: Väter und Mütter sind mit bis zu drei Kindern auf dem Fahrrad unterwegs. Männer mit ihren meist lachenden Freundinnen auf dem Gepäckträger, Büroangestellte stürmen per Rad ins Wochenende und Hunde werden von ihren Herrchen auf dem Fahrrad transportiert. Auffallend ist die Schlichtheit der Hollandräder. Kein "SUV" unter den Radfahrern ist zu sehen. Unsere Erklärung dafür ist möglicherweise die Solidarität: "Wir alle fahren Rad und gehören auf unseren Wegen zusammen". Eine andere ist die, dass dieses Transportmittel überall abstellbar sein muss. Zu viel Schnickschnack wäre hinderlich.

Auf diesen roten Wegen bewegen sich alle mit zwei Rädern in unterschiedlicher Geschwindigkeit: Radfahrer, Rollerfahrer und Menschen im Rollstuhl.

Alle passen aufeinander auf

Wir brauchen Zeit zur Beobachtung dieser für uns neuen Organisation des Verkehrs. Wir bemerken sehr schnell, dass die unterschiedlichen Geschwindigkeiten für niemanden ein Problem sind, sich auf den roten Wegen einzureihen. Die Schnellen nehmen Rücksicht auf die Langsameren und umgekehrt.

Überall in der im Frühling mit bunten Tulpen geschmückten Stadt parken Räder: 10, 15 und mehr. Schiffe haben ihre Bäuche zum Parken von Rädern geöffnet. Niemand auf den roten Wegen wird von haltenden Autos belästigt. Das würde sich kein Autofahrer wagen. In den Niederlanden haben die Autofahrer Respekt vor den Radfahrern. Es ist fast peinlich, mit dem Auto unterwegs zu sein.

Nach einem Tag der Beobachtung des Radverkehrs reihen auch wir uns ein, lassen die Schnellen an uns vorbeiziehen und staunen immer wieder über die gegenseitige Rücksichtnahme der Radler auf ihren Wegen. Gerne nehmen wir freundliche Hinweise zum richtigen Verhalten von unseren europäischen Nachbarn an.

Wir überqueren mit unseren Rädern die Brücke zu den Amsterdam vorgelagerten Inseln. Bauarbeiter bearbeiten einen Berg roten Asphalt in einem Neubaugebiet. Wir sehen beim Bau der Zufahrten zu den soeben fertig gestellten Wohnungen zu. Das haben wir bereits bei unserem letzten Besuch in den Niederlanden gesehen und das ist wohl Standard in den Niederlanden: Bevor die Menschen einziehen, werden die Verkehrswege für die Bewohner installiert. Und die roten, die Radfahrer schützen, kommen dabei zuerst.

Birgid Oertel und Volker Igstadt



Radwegkreuzung mit reichlich rotem Asphalt fürs Rad. Dirk Schmidt, ADFC Kassel



Sie gehören ganz selbstverständlich zum Stadtbild: Geparkt werden Räder in Amsterdam fast überall.

Ingolf Biehusen

Wiedersehen mit Bremen

"Fahren Sie oder kommen Sie?", sprach mich eine unbekannte Stimme von hinten an, während ich mich über mein Fahrradschloss beugte. Die Dame im feinen Zwirn wollte ihr Luxusbike gut anschließen, bevor sie zum Ausgeben von ein wenig Kleingeld zu "Manufactum" ging.

ch war gerade gekommen, froh darüber, die letzte freie Bügelhälfte ergattert zu haben. Für die Dame gab es immerhin noch ein Baumschutzgitter. Hier, direkt am Rathaus, sind Fahrradparkplätze begehrt, weiter außerhalb aber auch. Wohin ich auch komme, fast alle der zahlreichen Fahrradbügel sind schon belegt.

Ein Klassentreffen ist der Grund für ein verlängertes Wochenende in Bremen. Nach fünfzig Jahren Pause wollen die Abiturienten von 1968 alte Freundschaften wieder aufnehmen. Nach einigem Zögern erkennen wir uns auch alle wieder und wissen, was mit wem zu bereden ist. Es gibt noch mehr déjà-vu-Erlebnisse, vor allem beim Radfahren. Dieses zwanglose Miteinander im Verkehr hatte ich nach vie-Ien Jahren ständigem Verkehrsstress in Frankfurt fast vergessen. Der hohe Radverkehrsanteil von 25 Prozent in Bremen macht sich bemerkbar. In Frankfurt sind es 15 Prozent und wir sind nicht ohne Grund stolz darauf.

Zuerst fiel mir auf, dass ich viel mehr aufpassen muss auf die vielen anderen Radfahrer. Auf dem Radweg mal eben nach links rüber, das geht gar nicht. Bestimmt ist jemand unbemerkt direkt hinter mir oder kommt gerade aus irgendeiner anderen Richtung angeradelt. Nachdem ich durch vornehme Zurückhaltung mehrmals zum Verkehrshindernis werde, begreife ich, dass die vierrädrige Konkurrenz ernsthaft bereit ist, meine Vorfahrt zu achten. Sogar an Stellen, für die ich keine Regel finden kann, nach der ich als erster dran wäre. Aufpassen muss man natürlich trotzdem. Direkt vor mir hätte ein Autofahrer, der vom Aldi-Parkplatz kam, um Haaresbreite einen Radfahrer mitgenommen, den er bereits vor der Nase hatte. Aber das war wirklich die Ausnahme.

Insgesamt ist das Klima für Radfahrer in Bremen deutlich entspannter als in Frankfurt und vielen anderen Städten, die ich kenne. Dabei gibt es keine futuristischen Bauten für den Radverkehr wie in Kopenhagen oder Amsterdam. Es gibt aber viele Fahrradwege, und zwar immer schon. Sie wurden nicht in den siebziger Jahren abgebaut und dann später mühsam den Verkehrsflächen der Automobilisten oder Fußgänger wieder abgerungen. Es gibt auch viele aufgemalte Verkehrsflächen für Radfahrer. Ganz frisch ist das am



"Stern" zu sehen, einem innenstadtnahen Kreisverkehr, der von der Straßenbahn durchquert wird. Durch schraffierte Flächen werden die verschiedenen Verkehrsarten so deutlich voneinander getrennt, dass man sich gegenseitig auch sehen kann, wenn sich die Wege schon kreuzen. Über die neue Lösung wird heiß diskutiert, aber ich fand mich sofort zurecht und fühlte mich sicher. Dabei war der Platz schon ein Problemfall, als ich noch Schüler war.

Und wie gehen die zahlreichen Radfahrer miteinander um? Sie begegnen sich, sagen wir, auf tolerante Art. Sie fahren auf dem Radweg auch mal zu viert nebeneinander. Und über die vielen Geistefahrer habe ich mich nur am ersten Tag aufgeregt. Wenn man damit rechnet, dass die anderen Radfahrer nicht nur von hinten, rechts und

links, sondern jederzeit auch von vorne kommen können, dann fühlt man sich auch ganz wohl dabei. An jeder Ampel gibt es Gedrängel, aber für den Querverkehr der Radfahrer und Fußgänger wird doch irgendwie eine Gasse frei gehalten.

Es wird nicht unbedingt schnell gefahren. Das liegt zum Teil sicherlich an den zahlreich vertretenen gemütlichen Fahrrädern mit hohem Lenker und steiler Sitzposition. Es wird aber zügig gefahren. Man kurvt geschickt umeinander herum und hält so wenig wie möglich an.

Ein angenehmes Fahrgefühl. Frankfurt strebt die 25 Prozent ja für das Jahr 2025 an. Ich sehe jetzt schon voraus, was das bedeuten wird: ein entspanntes Miteinander mit mehr Sicherheit und Lebensqualität für alle Verkehrsteilnehmer. Ingolf Biehusen



24 5_2018 September/Oktober FRANKFURT aktuell

Auf der "Avenue Verte" zwischen London

Ganz Westeuropa hat nur zwei Metropolen von globalem Rang: London und Paris. Und die liegen gerade mal 350 Kilometer Luftlinie voneinander entfernt.

Da liegt die Überlegung nahe, sie mit einem Radweg touristisch miteinander zu verknüpfen, wobei der Ärmelkanal an günstiger Stelle zu überqueren ist. Seit zwei Jahren gibt es nun die "Avenue Verte London - Paris". Grund genug für uns, diese Strecke mal auszuprobieren.

Die knifflige Bahn-Logistik mit Fahrrädern in Frankreich wollten wir uns nicht antun, also Räder in den Kombi und auf nach Dieppe, dem französischen Fährhafen der Strecke. Dieppe findet als Badeort sein Hauptklientel in den Industriestädten Nordfrankreichs, hat einen breiten Kiesstrand und Unmengen günstiger Fischlokale mit "Moule-Frites" in allen Variationen. Von Dieppe fuhren wir als erstes über den Kanal nach Newhaven, um den englischen Teil der "Avenue Verte" zu testen.

Der englische Teil der Avenue Verte:

Vom (insgesamt uninteressanten) Newhaven wären es direkt eigentlich keine 100 Kilometer bis mitten nach London. Der Radweg verläuft aber über etwa 150 Kilometer Sförmig. Er nutzt dabei drei umgebaute alte Bahntrassen und versucht generell, den Kontakt zum Kfz-Verkehr so weit es geht zu vermeiden. Auf den ersten Blick kann man diese Umwegigkeit übertrieben finden, aber es macht Sinn: Südostengland ist eine der wirtschaftlich aktivsten und am dichtesten besiedelten Regionen Europas, vergleichbar mit Rhein-Ruhr oder der Lombardei. Der Autoverkehr ist immens, auch auf den kleinen Straßen. Für einen touristischen Radweg, der sich an geübtere Radfahrer richtet, ist das Konzept OK.

Warum "geübtere Radfahrer"? Erstens sind einige Off-Road-Passagen regelrecht trailig und bei schlechtem Wetter schwierig zu fahren. Die blau-weiße Beschilderung von Sustrans (radtouristische Lobbyorganisation) ist im Großen



und Ganzen gut, erreicht aber nicht die Qualität der Beschilderung der hessischen Radfernwege (ein Cheers auf den dafür zuständigen ADFC Hessen!), man muss manchmal schon sehr genau nach den Schildern suchen. Dann die kurzen aber zahlreichen Steigungen: da es in Südostengland nur ganz selten schneit, sieht der britische Straßenbauingenieur keinen Grund, Steigungen zu vermeiden oder mit Serpentinen abzusoften. Auch Durchtrainierte dürfen sich daher darauf freuen, das volle Spektrum ihrer Gänge ausfahren zu können.

Kurzbeschreibung der englischen Strecke:

Von Newhaven Radweg 2 bis Ortsrand Polegate: eher leichtes Terrain. Ab Polegate Radweg 21, zunächst auf alter Bahntrasse "Cuckoo-Trail". Belag holprig. Zwischen Heathfield und Groombridge einige Trails und steile Straßenpassagen. Ab Groombridge bessere Bahntrasse bis East Grinstead. Von dort bis Crawley wieder Bahntrasse. In Crawley hakelige Ortsdurchfahrt, direkt vorbei am Gatwick Airport.

Kurz hinter Redhill gilt dann der Radweg 20. Nach Überquerung der Londoner Ringautobahn M25, auf einer schönen Panoramastrecke hinter Chaldon, erster Blick auf die Wolkenkratzer der City. Ab da sind wir in Greater London. Geschickte Wegführung durch die wohlhabende südliche Suburbia bis nach Morden. Ab dort folgt der Radweg sehr hübsch als "Wandle Trail" dem kleinen Wandle River, der bei

Wandsworth in die Themse fließt. Wandsworth ist schon sehr citynah, noch drei bis vier Kilometer bis zum Ende des Radwegs an der Albert Bridge am Battersea-Park.

Etappen-Tipps:

Hailsham hat den Pub "Corn-Exchange" mit ein paar Zimmern, Pub-Food und gepflegtem Bier. Man kann aber auch in Newhaven erst mal ein Zimmer beziehen und dann mit dem Bus für den Abend nach Brighton fahren, ein interessanter Badeort mit schriller Szene ("London by the sea"). Ein hübscher Etappenort wäre dann East Grinstead. Wir übernachteten in Redhill, das immerhin einen riesigen Pub zu bieten hat - sonst nichts. Wer nicht mit vollem Gepäck mitten nach London will, findet kleine Hotels und U-Bahn-Anschluss im Stadtteil Wimbledon.

Radfahren in London:

Bei aller Bewunderung für die Energie, mit der in London die Radverkehrs-Infrastruktur ausgebaut wird: unsicheren Radlern ohne Ortskenntnis würden wir eher von dem Versuch abraten, hier einfach mal so einen Radbummel zu machen. Wir kennen London und sind stadtverkehrsgestählt, kamen aber dennoch hin und wieder an unsere Grenzen. Es gibt 7 Cycle-Superhighways und viele "Quietways" in ruhigen Straßen, aber in einer Stadt von der achtfachen Fläche Frankfurts kommt man mit dieser Infrastruktur nicht immer in Berührung. Der Alltags-Mischverkehr hat dann doch viele Stressfak-

toren, darunter riesige Kreisverkehre mit drei und mehr Fahrspuren. Rad Fahrende in London sind typischerweise erwachsen, durchtrainiert, entschlossen und furchtlos, und wissen genau, wo es hinund lang geht. Toughes Radfahren hat Kultstatus bei einer durchaus großen Szene von Professionals in den Inner-City-Boroughs. Dazu kommen noch tausende (!) Bromptonauten, die mit ihren Falträdern per Vorortzug in die City fahren und dort die letzte Meile weiterradeln. Pedelecs sind etwas für kontinentale Weicheier, man sieht sie in London kaum.

Rückfahrt in England:

Wer nicht denselben Weg wieder zurück fahren will: Der Radweg 20 direkt nach Brighton ist zwar verkehrssicher, ansonsten aber so ziemlich die hässlichste Piste, die man sich denken kann, immer direkt an der autobahnähnlichen, teilweise sechsspurigen A 23 Brighton-London. Besser gleich mit dem Zug bis Brighton. Von dort ist das kurze Stück Küstenradweg 2 nach Newhaven wieder attraktiv.

Der französische Teil der "Avenue Verte" von Dieppe nach Paris:

Der Besucherparkplatz des Fährhafens in Dieppe ist ein ganz guter Ort, um ein Auto stehen zu lassen, denn dort ist rund um die Uhr Publikumsverkehr. Wir wechselten also nur etwas Wäsche, nahmen Campinggerödel auf (in Frankreich mit seinen 9.000 Campingplätzen campen wir gern) und ließen das Auto gleich wieder dort stehen, um

und Paris

Ein Tipp für geübte Genussradler!



uns Richtung Paris aufzumachen. Der französische Teil der Avenue Verte gabelt sich 85 Kilometer hinter Dieppe in zwei Varianten, eine südliche direkt in die Ile de France und eine längere nördliche mit einem Schlenker durch die Picardie über Beauvais. Wir entschieden uns für die Hinfahrt für die längere Strecke.

Kurz hinter Dieppe geht die Avenue Verte auf einer wunderbar glatt asphaltierten alten Bahntrasse für gut 50 Kilometer schnurgerade durch die Normandie. Der Unterschied zum dichtgedrängten Südostengland ist schon krass: die Normandie ist eine dünn besiedelte kleinteilig-hügelige Agrarlandschaft mit den Hauptprodukten Streuobst und Kuhmilch. In Forgesles-Eaux hört der Bahntrassenkomfort erst mal auf, es geht im munteren Auf und Ab durch die Dörfer bis hinter Gournay, zum Punkt wo sich die zwei Varianten gabeln.

Die von uns gewählte Langversion startet hinter Gournay wieder auf einer Bahntrasse bis Beauvais, der Département-Hauptstadt von Oise. Hier, in dieser eher unscheinbaren netten Kleinstadt, die sich auch als Etappenziel eignet, sollte im 13. Jahrhundert die größte Kathedrale der Christenheit entstehen. Die Baumeister überschätzten die Möglichkeiten hochgotischer Architektur, das Längsschiff der Kathedrale stürzte zweimal ein, ein 110 Meter hoher Mittelturm ebenfalls. Außerdem führte die Ausbeutung der ganzen Region für den Kathedralenbau zu blutigen Bauernrevolten. Übrig blieb das Querschiff und der Chor, mit 48 Metern Innenhöhe immer noch die höchste gotische Raumkonstruktion überhaupt. Sie muss heute abgestützt werden, lässt aber jeden Besucher (un)gläubig erstaunen.

Es folgen gut 50 Kilometer bis Senlis, teils auf eigener Trasse, teils auf Straßen, sanft hügelig, vor Senlis einmal eine stramme Steigung. In Senlis (frühgotische Kathedrale) ist der Ballungsraum Paris schon erreicht, direkt wären es nur noch gut 30 Kilometer bis in die Metropole. Die Avenue Verte wechselt aber hier die Richtung, führt wieder zurück nach Westen über Chantilly (großes Schloss mit Park, Namensgeberin der Schlagsahne in Frankreich) an die Oise und genehmigt sich vier Schleifen an Oise und Seine über 120 Kilometer bis Paris. Bei Cergy am Rand der Pariser Banlieue vereinigt sich die Strecke wieder mit der Süd-Variante der Avenue Verte.



Angekommen in Paris, am Canal Saint Martin, sogar auf separierter Radroute

Diese Schleifenfahrt ist ganz hübsch und auch verkehrssicher, teilweise sogar autofrei. Sie führt durch ein paar schöne Luxusvororte des Pariser Westens, aber irgendwie verfehlt sie das Thema (London-Paris), die krampfhafte Straßenverkehrsvermeidung führt zu übertriebenem Zickzack, und die im Département Val-d'Oise mangelhafte Ausschilderung macht die Wegsuche ohne GPS-Track anstrengend. Wir fuhren passagenweise frei nach Michelin-Karte - die stimmt immer. Man erreicht Paris von Norden her über St. Denis (Kathedrale, Nationales Stadion "Stade de France") entlang der Kanäle.

Radfahren in Paris

Wir hielten uns in Paris nicht lange auf – unter anderem wegen 37 Grad Hitze. Da macht das Radfahren nicht so richtig Spaß in einer Stadt, die fünfmal so dicht besiedelt ist wie Frankfurt. Man kann die erheblichen Anstrengungen der letzten Jahre unter den fahrradbegeisterten Stadtoberhäuptern Bernard Delanoé und Anne Hidalgo durchaus sehen und erleben. Es gibt ausgeschilderte Radrouten, Busspuren sind für Radfahrer frei. Allerdings sind die Radwege oft eng und schlecht, außerdem ist das Leihrad-System Velib gerade in einer schweren Krise, was Anne Hidalgo politisch zu schaffen macht ("le scandale Velib"). Der Typus der Rad Fahrenden in Paris und deren Tempo ist weit weniger athletisch als in London.

Rückfahrt in Frankreich

Wir fuhren jetzt die Süd-Variante, wollten aber die Seine-Oise-Schleifen nicht ein zweites Mal fahren und nahmen den Vorortzug bis Cergy. Auf dem folgenden 40 Kilometer langen Abschnitt ignorierten wir teilweise die Routenbeschilderung, weil uns die Verkehrsvermeidung ständig auf Geröllpisten führte. Das nervt, besonders bei Hitze, wir fuhren lieber Straße. Am Flüsschen Epte kommt dann wieder eine Bahntrasse bis zur Kleinstadt Gisors, die sich als Etappenziel anbietet. Hinter Gisors auf und ab über die Dörfer, nach 25 Kilometern bei St. Germer (Kloster mit schöner Klosterkirche) vereinigt sich die Strecke wieder mit der Nord-Variante. Zurück wieder 85 Kilometer nach Dieppe. Auto stand noch da, Hotelzimmer gab es noch, Moule-Frites auch.

Fazit:

Die "Avenue Verte London - Paris" wird zwar keinen Massen-Radtourismus wie an Elbe und Donau generieren, aber sie hat durchaus Potential. Es kamen uns insbesondere in Frankreich eine Menge Reiseradler entgegen. Sehr aktiv sind Radreiseveranstalter aus Italien wie Girolibero und Verde Natura, deren Radlergrüppchen wir öfters überholten – man traf sich im Cafe des nächsten Städtchens wieder.

Eine Kritik haben wir am französischen Teil: Die Routenbetreiber sollten irgendwo hinter Senlis einen direkten Weg nach Paris ausbaldowern und die Nord-Variante dadurch um eine gute Tagesetappe verkürzen. Die Seine-Oise-Schleifen wären dann der Süd-Variante vorbehalten, das reicht. Außerdem merkt man, dass die Qualität der Ausschilderung und der Routenpflege, insbesondere in Frankreich, stark von den regionalen Behörden abhängt. Eine regelmäßige Zertifizierung der gesamten Strecke, etwa wie sie der ADFC in Deutschland im Auftrag der Routenbetreiber durchführt, wäre für die Zukunft wichtig, sonst "verbuschen" unweigerlich Teile der Avenue Verte. Eine Aufgabe für den ECF, den europäischen Radfahrerverband. Bertram Giebeler

Sehr nützliche Reiseinfos bietet die interaktive Website avenuevertelondonparis.co.uk 26 5_2018 September/Oktober FRANKFURT aktuell

Mit Geld nicht aufzuwiegen

Verleihung des Ehrenbriefs des Landes Hessen an ADFC-Mitglieder

Es war Montag, und es regnete. Viel besser konnte die Woche gar nicht beginnen, nach Monaten der Hitze und der Trockenheit.

och es kam noch erfreulicher - im Frankfurter Römer wurden Ehrenbriefe des Landes Hessen verliehen. Unter den Geehrten auch zwei langjährig aktive Mitglieder des ADFC Frankfurt. Beide, Ingolf Biehusen und Uwe Hofacker, hatten trotz Regen auf wasserabweisende Fahrradkleidung verzichtet und sich ordentlich in Schale geworfen. Nachdem Regenschirme, Regenmäntel und Rucksäcke (darauf verzichten auch verdiente ADFC-Aktive beim Besuch im Kaisersaal nicht) an der Garderobe abgegeben waren, boten die zu Ehrenden vollends einen dem Anlass angemessenen Eindruck.

Bürgermeister und Kämmerer Uwe Becker empfing im Kaisersaal. Ein Lob auf das Ehrenamt war seiner Begrüßungsrede zu entnehmen. Dass man die Arbeit der Ehrenamtlichen nicht mit Geld aufwiegen könne (selbst wenn man es zur Verfügung hätte, wie er als Stadtkämmerer anzufügen es sich nicht verkneifen konnte), dass eine Stadt wie Frankfurt stark von bürgerschaftlichem En-



Die Träger des Ehrenbriefs, Ingolf Biehusen (links) und Uwe Hofacker, eingerahmt von Angehörigen und ADFC-Aktiven im Kaisersaal des Römers.

gagement profitiere und dass durch die Arbeit in Vereinen und Initiativen Gemeinschaftssinn und sozialer Zusammenhalt in der Gesellschaft gestärkt werde, hob Becker in seiner Ansprache hervor.

Im Anschluss wurden die Aktivitäten der Auszuzeichnenden vorgestellt. Hier reicht das Spektrum von den "Grünen Frauen", die in Krankenhäusern im Sozialdienst tätig sind, über Aktive in Sportvereinen oder in politischen Gremien

bis hin zur Arbeit im ADFC. Dabei fiel auf, dass unter den Anwesenden kaum jemand auf eine solch lange ehrenamtliche Tätigkeit wie Ingolf und Uwe zurückblicken kann. Fangen wir mit Ingolf an: Seit 1984 Mitarbeit im damaligen "ADFC Bezirksverband Rhein-Main, Ortsgruppe Frankfurt", kurz darauf Mitbegründer (und bis heute Mitglied) der Kartografie-AG, zu Beginn der 90er Jahre aktiv in der AG "Richtlinien zum Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen", seit 1990 Teil der Infoladen-Gruppe, zwischendurch ein Jahr Vorsitzender des ADFC-Landesverbands Hessen und, 1997, Mitbegründer und (bis 2007) -organisator der RadReiseMesse. Daneben pflegt Ingolf Kontakte nach Südkorea und berät Beamte und Mitarbeite nichtstaatlicher Institutionen beim Radwegebau. Seine Mitarbeit im Kreisvorstand Frankfurt (seit 2012) beendete er zwar in diesem Jahr, doch nur, um sich zukünftig in die Redaktionsarbeit unserer Mitgliederzeitschrift "Frankfurt aktuell" zu stürzen.

Ebenfalls beeindruckend das vielfältige Engagement von Uwe, den meisten bekannt als Mitbegründer und langjähriger Leiter der Foto-AG. Seit 1987 ist Uwe im ADFC aktiv, zuerst in Hanau in der Verkehrspolitik, später dann in Frankfurt als Tourenleiter. Hier war er auch einige Jahre im Kreisvor-

stand vertreten, bevor er sich auf die Fotografie konzentrierte. Neben seinem Engagement im ADFC ist Uwe bereits seit 1983 aktives Mitglied in der Gewerkschaft Verdi (davor in der ÖTV), als Vertrauensmann, als Mitglied des Bezirksbeamtenausschusses und als stellvertretendes Mitglied im Bezirksvorstand Verdi Frankfurt Rhein/Main. Genug getan für den gesellschaftlichen Zusammenhalt? Nein, natürlich nicht, denn als Sozialpfleger in den nordwestlichen Bezirken der Stadt ist Uwe bis heute ehrenamtlich unterwegs.

Zur Verblüffung aller Anwesenden des ADFC, die ihre Ehrenbriefträger in den Kaisersaal begleitet hatten, wich der Bürgermeister während der Vorstellung von Ingolf und Uwe zweimal vom Manuskript seiner Laudatio ab. Zum einen hob er hervor, dass der ADFC inzwischen sehr bekannt sei, zum Beispiel als Veranstalter der in diesem Jahr am 1. September stattfindenden bike-night. Zum anderen animierte ihn die Erwähnung von Ingolfs Mitarbeit in der Redaktion unserer Mitgliederzeitschrift zu der Bemerkung, dass dieses immer interessante Heft ihm und seinen Kollegen bekannt sei, weil es regelmäßig im Römer ausliege. Wenn das keine gelungene Werbung für unsere verkehrspolitische Arbeit ist ...

Der offizielle Teil der Veranstaltung klang mit einem Sektempfang auf Kosten der Stadt Frankfurt im Foyer des Kaisersaals aus. Inoffiziell ging es anschließend für die ADFC-Truppe auf Kosten des Vereins zum Mittagessen in ein Gasthaus hinter dem Dom. Auf dem Weg dorthin, mitten durch die regennasse neue Altstadt, wurden die anwesenden Rad-Aktiven von Anne Wehr daran erinnert, wie viele Millionen Euro in diesem Bauprojekt stecken - und wie viele davon auf Kosten von uns Steuerzahlern investiert wurden. Da erschien die Bemerkung des Kämmerers (... dass man die Arbeit der Ehrenamtlichen nicht in Geld aufwiegen könne, selbst wenn man es zur Verfügung hätte ...) gleich in einem ganz anderen Licht.

Peter Sauer



Crowdfunding für Lastenräder

Die im Stadtteil Dornbusch gegründete Initiative Lastenradler Frankfurt möchte das Angebot kostenlos ausleihbarer Lastenräder wesentlich verbessern – und damit die von vielen Frankfurtern empfundene Abhängigkeit vom Auto reduzieren. Mit Spendengeldern sollen ein bis drei Lastenräder angeschafft werden.

Die Idee dazu kam Manfred Fußnecker, nachdem er auf der Fahrradmesse VELO zum ersten Mal ein Lastenrad gefahren ist und sofort "Blut geleckt" hatte. Neugierig, ob seine Nachbarn eventuell Interesse an der gemeinschaftlichen Anschaffung und einer möglichst hohen Auslastung eines Lastenrads haben, startete er einen Aufruf über die Plattform nebenan. de und fand prompt Mitstreiter.

Momentan läuft die Finanzierungskampagne auf der Crowdfunding-Plattform startnext.de. Dorthin gelangt man am einfachsten über den Link auf der Homepage lastenradler-frankfurt.de Wer das Projekt unterstützen möchte, gibt auf der Plattform die verbindliche Zusage, einen bestimmten Betrag zu spenden. Erst wenn das Funding-Ziel – für das erste Lastenrad

sind dies 3.500 Euro – erreicht ist, wird der Spendenbetrag fällig. Für die Spende erhält man unterschiedliche "Dankeschöns", die ideeller oder materieller Natur sein

können. So sponsert beispielsweise REWE Funding-Zusagen in Höhe von 65 Euro mit einem Einkaufsgutschein im Wert von 50 Euro.

Bereits im Frühsommer startete



Die Lastenradler-Initiative aus dem Dornbusch: Manfred Fußnecker, Patricia Immler, Andrea Heymann, Yannic Alff.

Privat

der VCD Hessen die Plattform main-lastenrad.de, auf der zunächst drei Lastenräder zur kostenlosen Ausleihe online gebucht werden können (wir berichteten in Frankfurt aktuell 4/2018). Sobald die Lastenradfreunde aus dem Dornbusch die Transporträder gekauft haben, sollen auch diese über die Plattform des VCD zur Ausleihe zur Verfügung stehen. Somit gäbe es in Frankfurt eine zentrale Plattform für Lastenräder verschiedener Anbieter.

Als Standort für die Ausleihe der auch zur Beförderung von Kindern geeigneten Transportvelos wurden die Bäckerei "Brot & Freunde" am Dornbusch sowie REWE-Märkte in Rödelheim und Bornheim ausgewählt.

Manfred Fußnecker hofft, dass bis Ende Oktober so viele Spendenzusagen vorliegen, dass das erste Rad angeschafft werden kann. Er profitiert persönlich allerdings nicht mehr vom Leih-Lastenrad, da er sich längst ein eigenes zugelegt hat: "Damit kann ich alles, was ich in meinem Schrebergarten brauche oder ernte, autofrei transportieren – und zwar direkt von der Haustür bis ans Beet."

Torsten Willner

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, © 069/94410196, Fax 03222/68 493 20 frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

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

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

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

 $Sabine\ Schewitz\ \textit{sabine.schewitz@t-online.de,}\ Wolfgang\ Pischel$

Druck: C. Adelmann GmbH, Frankfurt am Main, **Auflage:** 4.400 **Redaktionsschluss** für die Nov./Dez.-Ausgabe: 23. Oktober 2018

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V.

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8-14, (Anzeige Seite 20) www.fahrrad-boettgen.de

Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234, Galluswarte (Anzeige Seite 23) www.zweirad-ganzert.de

Internationaler Bund/ Bike Point

Autogenstraße 18 www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein

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

Main Velo

Alt-Harheim 27 (Anzeige Seite 13) www.mainvelo.de

Per Pedale

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

Radschlag

Hallgartenstraße 56 www.radschlag.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH

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

terranova Zimmermann Touristik KG

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

Fahrradhaus Wagner

Woogstraße 21 (Anzeige Seite 20) www.fahrradwagner.de





DAS MULTITALENT DAS ZU JEDEM ALLTAG PASST