

FRANKFURT *aktuell*

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



Rot ist die Farbe der Wahl

Viele Radwege in Frankfurt werden bald unübersehbar sein



ADFC Frankfurt @adfc_ffm • 4 Std.
Klaus Oesterling: Als allererstes wird es einen durchgehenden #Radweg geben vom Börneplatz über die Konstablerwache bis zum Friedberger Tor. Für den Autoverkehr steht dann nur noch eine Spur zur Verfügung.



ADFC Frankfurt @adfc_ffm • 4 Std.
Katharina Knacker: Der @RadentscheidFFM hört jetzt bestimmt nicht auf. Lasst uns gemeinsam diese positive Stimmung bezüglich des Radfahrens nutzen und Dinge weiter voranbringen!



ADFC Frankfurt @adfc_ffm • 4 Std.
Bertram Giebeler: Wir brauchen eine klimaschonende Mobilität, die außerdem keinen kostbaren urbanen öffentlichen Raum verschwendet. Wir brauchen die #Verkehrswende!
 #MehrPlatzFürsRad

Editorial

Beim diesjährigen Stadtradeln hat das Team des ADFC Frankfurt nur den dritten Platz erringen können. Nachdem wir in den Vorjahren das Stadtradeln jeweils auf Rang eins abschließen konnten, haben andere offensichtlich nachgelegt. Nach unseren vollmundigen Ankündigungen an die Industrieparkradler, sie demnächst abzuhängen, hat (nicht nur) dieses Team versucht, den ADFC in die Schranken zu weisen. Bahnradler und Industrieparkradler fuhrten einige tausend Kilometer mehr als wir, die wir es gerade noch vor das Riedberg-Gymnasium geschafft haben. Immerhin, vom Siegereppchen wurden wir noch nicht gestoßen.

Ganz vorne tummeln sich weitere Schulen. Mit Elisabethenschule und Musterschule haben es drei Frankfurter Bildungsinstitute unter die ersten Zehn geschafft. Die gute Nachricht dabei: Schüler fahren Rad, auch in der Stadt! Schlecht

dabei: Wenn wir nicht aufpassen, hängen uns diese Schüler mit ihren Lehrern in den nächsten Jahren ab – das Riedberg-Gymnasium ist bereits bis auf Sichtweite an uns herangefahren.

Trotzdem sehe ich darin einen echten Erfolg für uns. Denn der Grund für unser Engagement rund um das Fahrrad ist doch schlicht, mehr Menschen aufs Rad zu bringen. Das ist uns bei den in Führung liegenden Teams, wie auch den hinter uns lauernenden, offenbar ganz gut gelungen. Ob wir angesichts der neuen Begeisterung für das Velo unsere Arbeit bald einstellen können? Weit gefehlt, es bleibt noch viel zu tun für den ADFC.

Vielleicht auch beim Thema E-Roller. Ja, sie stehen oft im Weg herum, blockieren Radstreifen und Trambahn-Haltestellen, ihre FahrerInnen setzen an unpassenden Stellen zu Überholmanövern an oder erschrecken Fußgänger gerne auf

deren Wegen. Ihr Nutzen ist mehr als umstritten und ihr Beitrag zu einer umweltgerechten Mobilität ist kaum zu erkennen. Aber bevor auch wir uns dem gegenwärtigen Lamentieren anschließen, schlage ich vor, erst einmal den Herbst abzuwarten. Wenn es kühler wird in der Stadt, wird auch E-Roller-PilotInnen eine frische Brise um Nase und Finger wehen. Denn anders als beim Radfahren, bei dem die eigene Bewegung den Körper erwärmt, wird Rollernden schnell kalt werden, wenn sie bewegungslos auf ihren Maschinchen stehen und durch die Herbstluft sausen. Damit werden einige der jetzt debattierten Probleme, wenigstens bis zum nächsten Sommer, aus unserer Straßenverkehrswelt verschwinden. Daran glaube ich fest.

Bleibt in Bewegung. Bewegung wärmt. Das werden wir bald wieder gebrauchen können.

Peter für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e. V. und Infoladen:

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

Öffnungszeiten Infoladen:

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

Vorstand

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

Schatzmeister: Helmut Lingat

Kontoverbindung

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

Arbeitsgruppen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Senioren-Beauftragte:

Margret Wiener
margret.wiener@live.de

Stadtteilgruppen:

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

Kontakte

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

Jörg Hofmann
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de
☎ 069/97 699904

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

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

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

Helmut Lingat
helmut.lingat@adfc-frankfurt.de
☎ 069/37 00 23 02
Fax 03222/3490126
Mobil 0171/4707 629

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

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

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

Ralf Paul ☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
☎ 061 92/9 517 617

Denis Reith
denis.reith@adfc-frankfurt.de

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

Egon Schewitz
egon.schewitz@adfc-frankfurt.de
☎ 069/200 45

Gisela Schill ☎ 069/670 11 14

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

Alexander Schulz
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de
☎ 0176 496 858 59

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

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

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

Es wird **rot** auf Frankfurts Straßen!

Roteinfärbung vieler Radwege und Radstreifen hat begonnen

In Frankfurt war man bislang, im Gegensatz zu anderen deutschen Städten oder zum Nachbarland Niederlande, auffällig zurückhaltend mit der Einfärbung der Fahrrad-Infrastruktur (wir berichteten in Ausgabe 2/2019). Das ändert sich seit diesem Jahr, und das ist auch gut so. Die Einfärbung ist keine Infrastruktur, sie macht aus einem schlechten Radweg oder Radstreifen noch keinen guten, sie ist auch nicht Thema in den Regelwerken oder gar der StVO. Sie ist eine reine Kommunikationsmaßnahme – richtig eingesetzt aber eine durchaus wirksame.

Einfärbung kostet schon zu Anfang Geld und muss dann regelmäßig erneuert werden. Daher ist es sinnvoll, Prioritäten für ihren Einsatz aufzustellen. Es geht dabei nicht um die Stadtbildverschönerung; auch die demonstrative Aussage „hier findet Radverkehr statt“ ist eher ein Nebeneffekt; eine abschreckende Wirkung auf Falschparker ist zumindest fraglich. Es geht um die Sicherheit der RadfahrerInnen dort, wo sich deren Weg auf der Fahrbahn direkt mit dem Weg des Autoverkehrs kreuzt – was nun mal an oder vor Knoten-

punkten unvermeidlich ist. Man kann die Priorisierung noch zuspitzen, denn wenn ein Auto geradeaus fahrend einen Radstreifen rechtwinklig kreuzt, wäre dessen Einfärbung nur kurz vorher wahrnehmbar und daher wenig wirksam: am nötigsten und wirksamsten ist Einfärbung dort, wo das Auto in einem Abbiegevorgang den Weg des Radverkehrs quert. Das sind auch die „klassischen“ Unfallsituationen an Straßenkreuzungen und Grundstückseinfahrten, auf baulich getrennten Radwegen wie auf Rad- und Schutzstreifen.

Prio 1 für die Einfärbung: die „Fahrradweiche“

Die Fahrradweiche, im Fachjargon auch RIM („Radstreifen in Mittellage“) genannt, ist eine in Deutschland seit den 90-er Jahren gebräuchliche Führungsform des Radverkehrs an bzw. vor Knotenpunkten. Sie hat für den geradeaus führenden Radverkehr den Vorteil, dass er zügig und ohne Zeitverlust mit dem Autoverkehr über die Ampel geführt wird. Hauptnachteil der Fahrradweiche ist die subjektiv empfundene Unsicherheit zwischen zwei KFZ-Streifen, die insbesondere an nicht ganz so souveräne RadlerInnen hohe Ansprüche stellt. Ein weiterer Nachteil ist die Gefahr des KFZ-Rückstaus auf den Radstreifen, insbesondere bei hohem Rechtsabbieger-Anteil.



Das sollte nachgebessert werden: Sparversion der Einfärbung an der Kreuzung Eckenheimer Landstraße / Adickesallee

Bertram Giebler



Jetzt weiß man's aber wirklich – hier wird Rad gefahren! Die Mainzer Landstraße mit neuerdings rot eingefärbtem Schutzstreifen. Peter Sauer

Eine erst kürzlich publizierte Untersuchung der TU Berlin kommt zu dem Schluss, dass bei RIM die Gefahr besteht, dass das Unfallrisiko nur vom direkten Querungsbereich in den Einfädelungsbereich vorverlagert wird. Unter bestimmten Bedingungen – und damit sind wir beim Thema Einfärbung – können RIM aber einen positiven Sicherheitseffekt gegenüber der Radverkehrsführung am rechten Rand haben, nämlich wenn sie in richtiger Breite (mindestens 1,60 m + Strich) und richtiger Länge (zwischen 50 und 100 Meter) ausgeführt und eingefärbt sind.

Oft endet die Fahrradweiche direkt vor der Ampel in einer Aufstellfläche vor den wartenden Kfz (Fachsprache: ARAS = Aufgeweiteter Rad-Aufstell-Streifen). Logischerweise ist dieser dann auch einzufärben.

Prio 2 für die Einfärbung: stumpfwinklige und „freie“ KFZ-Rechtsabbieger

Wenn ein Rechtsabbiegevorgang eine starke Temporeduzierung erforderlich macht, etwa wenn 90-Grad rechtwinklig abgebogen werden muss, wird zumindest die Chance erhöht, dass bei guter Sicht geradeaus fahrender Radverkehr rechtzeitig wahrgenommen wird. Ist der Abbiegevorgang auch noch mit hoher Geschwindigkeit möglich, steigt die Gefahr massiv. In den 60-er und 70-er Jahren hat man gern Kreuzungen so geplant, dass der Autofahrer möglichst ohne den Fuß vom Gaspedal zu nehmen noch vor der Ampel rechts abbiegen kann. Paradebeispiel in Frankfurt ist die Ludwig-Landmann-Straße zwischen Rödelheim und Westhausen.

Heutzutage vermeiden es moderne Straßenplaner eher, innerorts freie Rechtsabbieger anzulegen. Es gibt aber noch manche aus der Phase der „autogerechten Stadt“. Wenn sie wichtige Radwege queren, befürworten wir mittelfristig ihren Rückbau, weil eine Einfärbung allein nicht zur Gefahrenminderung ausreicht. Mindestens aber sollten solche Querungen mit einer nicht-baulichen Maßnahmen-Kombination von Roteinfärbung des Radwegs/Radstreifens und Kurvenradiusverengung des KFZ-Streifens durch Sperrflächenmarkierung und Sperrbaken entschärft werden.

Prio 3 für Einfärbung: Starker und schneller Autoverkehr

Straßen mit Tempo 50 und starkem Autoverkehr wie fast alle Frankfurter Hauptausfallstraßen und der Alleenring sind auch immer wichtig für den Radverkehr, auch wenn sie keine Komfortzonen sind. Viel Autoverkehr plus viel Radverkehr heißt viel Kollisionsrisiko, selbst wenn ein breiter Radweg getrennt von der Fahrbahn verläuft, wie etwa an der Nordseite der Hanauer Landstraße zwischen Leibbrandtstraße und Ostbahnhof. Bei jeder Einmündung lauert Gefahr, das müssen alle Radfahrenden wissen. Durch Einfärbung der Fahrrad-Infrastruktur mindestens in den Querungsbereichen, und zwar über die komplette Kreuzung, kann das Risiko zumindest ein wenig reduziert werden. Im Sinne von „Vision Zero“ (= Null Unfalltote) eine Ausgabe, die allemal gerechtfertigt ist, wenn sie auch nur einen Unfall verhindern hilft.

Warum rot und nicht blau oder grün oder orange?

In Berlin werden derzeit Radstreifen grün eingefärbt, in Kreuzungsbereichen dann wieder rot – das gibt bei Sonnenschein schrille Kontraste. Einige Städte in Baden-Württemberg färben blau ein, wieder andere nehmen blaue Randstriche. Diese Art von Einfärbungs-Föderalismus führt sicher zu interessanten und bunten Varianten im Straßenbild, ist aber wenig sinnvoll. Die Nicht-Vereinheitlichung ist ein Zeichen dafür, dass man die Sache insgesamt noch nicht so richtig ernst nimmt.

Frankfurt als Stadt mit extrem viel Autoverkehr von außerhalb der Stadtgrenzen sollte dafür sorgen, dass alle auch begreifen, was gemeint ist. Rot ist nun mal die sowohl in Deutschland als auch im näheren Ausland gebräuchlichste Farbe für Fahrradinfrastruktur. Es war seltsam genug, dass Frankfurt in den 70-ern und 80-ern die Einfärbung seiner gepflasterten Geh- und Radwege genau umgekehrt ausführte wie der Rest der Welt, nämlich rot für Fußgänger und grau für den Radverkehr. Dieser Fehler wirkt vielerorts noch heute nach. Genauso wie es für den Autoverkehr auch der Fall ist, wenn es etwa um die Farben von Schildern geht, sollte die Farbe der Radverkehrs-Infrastruktur rot sein. Die Niederländer haben sogar den Rotton ihrer Radwegeinfärbung präzise vorgegeben. Nehmen wir uns ein Beispiel. *Bertram Giebler*



Wenn Fahrradweiche, dann so wie hier an Gutleut- und Hafenstraße: richtige Breite (genug Platz zum Radfahren aber zu wenig zum Parken), richtige Länge (rechtzeitig sichtbar aus dem Auto und noch zumutbar zum Rad fahren) und rot eingefärbt!

Bertram Giebler



So ist's wahrnehmbar und richtig: Einfärbung über die ganze Kreuzung, hier am Baseler Platz

Bertram Giebler



An der Oppenheimer Landstraße gibt es hinter der Bahnunterführung gleich zwei Rechtsabbiege-Beziehungen quer über den Radstreifen hinüber: rechtwinklig in die Hedderichstraße und dahinter in stumpfem Winkel weiter in die Oppenheimer in Richtung Schweizer Platz. Konsequenterweise und richtig, hier den Radstreifen einzufärben.

Peter Sauer

Jetzt beschlossen:

„Fahrradstadt Frankfurt 2025“!

Stadtverordnetenversammlung segnet Einigung der Römer-Koalition mit dem Radentscheid ab!

Der Koalitionsbeschluss vom Juni hat die Sommerpause und die ersten Gremiensitzungen im August überstanden, niemand wurde danach noch wankelmütig, und nun ist es vollbracht: der gemeinsame Antrag „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ von CDU, SPD und GRÜNEN, über Monate verhandelt mit dem Radentscheid, ist nun mit großer Mehrheit in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden.

Die wesentlichen Inhalte der Vereinbarung hatten wir schon in der letzten Ausgabe zusammengefasst, hier noch einmal in der Übersicht (siehe Kasten).

Norbert Szep, einer der Sprecher des Radentscheids, sprach auf der Römertreppe ein großes Wort aus: „Die Autostadt ist ab heute Geschichte!“. Hoffen wir's! Jetzt geht es an die Arbeit, denn die Umplanung und erst recht der Umbau ganzer Straßenabschnitte erledigen sich nicht von allein. Auch wird schon bei den provisorischen Neuaufteilungen des jeweiligen Straßenraums klar werden, dass der ruhende und rollende Kraftfahrzeugverkehr tatsächlich Platz und Geschwindigkeit abgeben muss, was unweigerlich zu temporären Umstellungsschwierigkeiten führen wird. Die mit dem Radentscheid ausgehandelten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung werden zwar schon seit Monaten öffentlich diskutiert, aber erfahrungsgemäß regt sich bei vielen der Widerspruch erst, wenn der Bagger anrückt.

Unsere Aufgabe als ADFC wird es sein, jede einzelne Maßnahme sowohl in den städtischen Gremien als auch in der öffentlichen Diskussion fachlich zu unterstützen. Bei der Aufteilung des engen Straßenraums in dicht bebauten Städten geht es oft um jeden Zentimeter, und manchmal sind auch innovative Lösungen gefragt – alles mit dem Ziel, das Radfahren in Frankfurt endlich überall sicher möglich zu machen!

Bertram Giebeler



Es durfte gejubelt werden: Aktive des Radentscheids am 29.8. vor dem Römer, während die Stadtverordneten den Antrag „Fahrradstadt Frankfurt 2025“ beschlossen. Das „goldene Fahrrad“ rollt zur Feier des Abends über den roten Radweg.

Bertram Giebeler

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

Jetzt ist auch auf dem Riedberg kein Navi mehr nötig: Beschilderung vor dem Riedberg-Center

Bertram Giebeler



Jetzt geht's im Norden weiter

Ende August war es auch auf dem Riedberg so weit, die wegweisende Beschilderung wurde dort mit einem Pressetermin vorgestellt. Als nächstes werden die Stadteile des „dörflichen Nordens“ an der Nidda beschildert, danach der Osten, zum Schluss die City und die citynahen Stadteile.

Verkehrsdezernent Klaus Oesterling hat das klare Ziel, noch in dieser Legislatur, d. h. bis Ende 2020, die wegweisende Beschilderung Frankfurts abzuschließen. Gelingt das, ist es eine respektable Leistung von Dezernat, beteiligten Behörden und dem unterstützenden Planungsbüro! Die nachhaltige Pflege eines solchen Wegweisungssystems ist eine Daueraufgabe, die Budget und Personal erfordert. Dafür sollten bald die Weichen gestellt werden. Bertram Giebeler

Vorher – nachher

So soll es sein: Auch kleine Verbesserungen im Radverkehr fördern das Radfahren

Wieso Altglascontainer gefühlt gerne direkt an Radwegen aufgestellt werden und dort für platte Reifen sorgen, wissen wir nicht. An der Taubenstraße wurde nun erfreulicherweise einer dieser Container durch Fahrradbügel ersetzt.

Peter Josiger (links), Ansgar Hegerfeld



Auch bei der Saalbau in Bornheim wurde aufgerüstet: Die bisherigen und eher unpraktischen Fahrradständer wurden durch gleich drei Blöcke moderner und komfortabler Fahrradbügel ersetzt.

Foto-AG ADFC Frankfurt (links), Ansgar Hegerfeld



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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

www.facebook.com/zweirad-ganzert

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

Drei Aktionstage für den ADFC!

Das letzte September-Wochenende vom Freitag 20.9. bis Sonntag 22.9. hat es in sich: an allen drei Tagen ist der ADFC Frankfurt in der Öffentlichkeit präsent.

Partystimmung am ADFC-Stand beim PARK(ing) Day 2018 auf der Töngesgasse. **Bertram Giebler**



Freitag 20. September:

An diesem Tag ist von der Jugendbewegung „Fridays For Future“ ein „globaler Klimastreiktag“ ausgerufen worden. Was auch immer an diesem Tag so alles passiert, immer wird es sich um unser Klima drehen. Am autofreien Mainufer wird es ein „Klimabildungsfestival“ geben, organisiert vom „Netzwerk Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“, zu dem auch der ADFC gehört. Zusammen mit dem VCD und Greenpeace wird der ADFC dort die Möglichkeiten zu nachhaltiger Mobilität thematisieren.

Samstag 21. September:

Es ist mal wieder „PARK(ing) Day“! Verschiedene Initiativen aus der Umweltbewegung werden gemeinsam in der Innenstadt demonstrieren, was man aus öffentlichem Raum alles machen kann, außer Autos darauf abzustellen. Im Umfeld der Töngesgasse wird es phantasievoll gestaltete Infostände und Publikumsaktionen geben.

Das Thema ist gerade in der derzeitigen Radverkehrsdiskussion hochaktuell, denn das exzessive Zuparken des öffentlichen Raums, kostenlos und dazu oft auch noch

illegal auf Fuß- und Radwegen, ist eins der größten Hindernisse auf dem Weg zu einer sicheren Fahrrad-Infrastruktur.

Sonntag 22. September:

Am GrünGürtel-Aktionstag erradeln sich wieder zahlreiche FrankfurterInnen die Nachweis-Stempel der Radweg-Runde. Der GrünGürtel ist ein echtes Leuchtturmprojekt, für das Frankfurt von vielen anderen Städten beneidet wird. Der GrünGürtel-Radweg erschließt – neben dem prämierten GrünGürtel-Rundwanderweg – mit seinen knapp 70

Kilometern Länge diesen überraschenden Teil von Frankfurt. Am 22. September wird der GrünGürtel gefeiert, der ADFC ist mit einem Stand an der Praunheimer Brücke dabei, dazu werden geführte Touren auf dem GrünGürtel-Radweg angeboten – die ganze Runde oder aber nur die halbe.

Wer also an diesem Wochenende in Frankfurt ist, hat an allen drei Tagen die Gelegenheit, sich an Events zu beteiligen und mal beim ADFC vorbei zu schauen.

Bertram Giebler

Ebenfalls am Samstag, 21. September:

Tour-Kooperation zwischen Deutschem Albert-Schweitzer-Zentrum und ADFC am 21.9. um 14.00 Uhr ab Römerberg

Auf den Spuren Albert Schweitzers

2019 jährt sich die Verleihung der Ehrenbürgerschaft der Stadt Frankfurt an Albert Schweitzer zum 60. Mal und das Deutsche Albert-Schweitzer-Zentrum (DASZ) feiert sein 50-jähriges Bestehen. Aus diesem Anlass wird an Albert Schweitzer in einigen Veranstaltungen erinnert, darunter auch eine Fahrrad-Tour mit dem ADFC mit dem o. g. Titel.

Die Tour führt uns zu den Orten, an denen sich Albert Schweitzer anlässlich seiner häufigen Besuche in Frankfurt aufhielt. Zu den jeweiligen Orten werden kurze Informationen gegeben. So erschließt sich den TeilnehmerInnen der Philosoph, der Urwaldarzt, der Goethe-Fan, der Bachkenner und der Musiker an der Orgel. Zudem war Albert Schweitzer ein begeisterter Radfahrer, den wir mit der bevorstehenden Radtour würdigen wollen. Wir fahren kreuz und quer durch die Stadt, informieren uns im Albert-Schweitzer-Zentrum über das Leben und Werk Schweitzers und fahren anschließend in das nördliche Frankfurt zu der Schule, die Schweitzers Namen trägt. Nach Umrundung der Albert-Schweitzer-Siedlung fahren wir zur Schlusseinkehr ins „Jahnvolk“.

Tourenleitung: Günter Tataro

Ein
guter Druck Buchdruck · Offsetdruck · Digitaldruck
macht C. Adelman GmbH
immer **Eindruck**

seit 1846 der
zuverlässige Partner
für Qualitäts-
drucksachen aller Art



*Ihre Druckerei
im Herzen
von Rhein-Main*

info@cadelmann.de
www.cadelmann.de

60322 Frankfurt am Main
Eschersheimer Landstr. 28
Telefon: (069) 91 50 63-0
Telefax: (069) 91 50 63-20

TERMINE

Di.	10.09.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	18.09.	V	Verkehrs AG
Do.	19.09.	N	Radlertreff im Norden, 18.00 Uhr
Sa.	21.09.		Parking Day, Töngesgasse
Mo.	23.09.	VS	Vorstandssitzung
Di.	24.09.		Neuentreffen, Infoladen, 19.00 Uhr
Fr.	27.09.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mi.	02.10.	G	Erfahrungsaustausch
Mo.	07.10.	F	Foto-AG
Di.	08.10.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	08.10.	W	Radlertreff im Westen
Mo.	14.10.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	16.10.	V	Verkehrs AG
Do.	17.10.		Tourenleiter Herbsttreffen Saalbau Bornheim, 19.00 Uhr
Do.	24.10.	N	Radlertreff im Norden, 19.00 Uhr
Fr.	25.10.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Di.	29.10.		Tourenleitertreff – 1* und 2* Infoladen, 19.00 Uhr
Mo.	04.11.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	06.11.	G	Erfahrungsaustausch
Mo.	11.11.	F	Foto-AG
Di.	12.11.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	12.11.	W	Radlertreff im Westen

TREFFPUNKTE

F	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
G	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
N		Ort erfragen über gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00	Gaststätte Ginheimer Höhe am Diebsgrundweg Info bei stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion		Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstraße 46 <i>Frankfurt aktuell</i> Auskunft unter Telefon 069-46 59 06
S	18.00	„Zur Buchscheer“, Schwarzsteinkautweg 17 Info bei erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
VS	19.00	Geschäftsstelle / Infoladen, Fichardstr. 46 s.o.
W	19.00	Treffpunkt in wechselnden Lokalen in Höchst und Unterliederbach Info bei klaus.konrad@adfc-frankfurt.de

Critical Mass

Treffpunkt: Alte Oper immer am ersten Sonntag im Monat um 14 Uhr sowie am darauffolgenden Freitag um 19 Uhr. Nächste Termine: Sonntag, 6. Oktober, 14.00 Uhr; Freitag, 11. Oktober, 19.00 Uhr
Sonntag, 3. November, 14.00 Uhr; Freitag, 8. November, 19.00

DIE NEUE PLATZVERTEILUNG II



REPARATUR-WORKSHOPS

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

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
14.09.	Andreas Dammer	069 67779253
21.09.	Parking Day – Fahrradcheck (keine Reparaturen)	
12.10.	Rainer Mai	069 413085 *
26.10.	Ralf Paul	069 4940928

* Bitte hinterlassen Sie bei der Anmeldung eine Festnetznummer.

Bei Interesse an Ganztagskursen (kostenpflichtig) für Anfänger oder Fortgeschrittene senden Sie bitte eine E-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.

Codierungen

Codierungen: freitags in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 bis zum 26.10.2019: 16.00–18.00 Uhr; ab dem 1.11.2019: 15.00–17.00 Uhr nach Voranmeldung bei Dieter Werner, Tel. 0152-51 46 42 89. Kosten: 13 Euro (8 Euro für ADFC-Mitglieder).

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

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 6/2019: 22. Okt 2019

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



Vorher Wo nicht durch massive Poller daran gehindert, werden Autos gerne auf Radstreifen geparkt. Dass dies zu gefährlichen Situationen (hier Schumannstraße Ecke Friedrich-Ebert-Anlage) für Radfahrende führen kann, wird schlicht ignoriert.

Jan Annendijck (2)



Nachher Die Poller sind zwar nicht massiv, aber zusammen mit der roten Farbe markieren sie deutlich den Bereich, auf dem Kraftfahrzeuge nichts zu suchen haben. Dafür wollen wir die städtischen Behörden, die hier Durchsetzungskraft gezeigt haben, ausdrücklich loben.

Frankfurter gemischte Fundsachen



Doppeltgemoppelt Hier wurde tatsächlich schon mal ein Rad gestohlen. Aber das dürfte Seltenheitswert haben, denn das Gelände im Hinterhof einer großen Bank ist umzäunt und das Tor fällt von selbst zu (ist allerdings tagsüber nicht abgeschlossen).

Ingolf Biehuseu



Akku-Power Wer auf dem Firmengelände mit einem Schlosser unterwegs ist, um Alträder zu entsorgen, die seit Monaten und Jahren Abstellplätze blockieren, macht sich ernsthafte Sorgen um das eigene Velo. Da helfen auch Bügelschlösser in großer Zahl kaum.



Bilig, billig Da steht sie zum Verkauf, die Fahrradabstellanlage für ganze drei Fahrräder, zum Mitnahmepreis von nur neunzehnfundneunzig. Wer will da nicht zugreifen und die handlichen Felgenkiller mit in den heimischen Hinterhof nehmen? Keiner? Auch recht.



Preiswert Das ist eine Fahrradabstellbügellochbohrmaschine. Sie bohrt saubere, runde Löcher, in die Fahrradbügel einbetoniert werden, an die wir später unsere Velos anschließen können. Geht aber nicht für neunzehnfundneunzig. Taugt dafür etwas.

Peter Sauer (3)

#aussteigen am 14. September 2019:

Auf zur IAA-Demo mit Fahrrad-Sternfahrt

Diesmal gibt's keine Ausrede: Wer eine rasche Verkehrswende mit besseren Bedingungen für den Radverkehr möchte, nimmt am 14. September 2019 an der **#aussteigen**-Demonstration anlässlich der diesjährigen Publikuseröffnung der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt teil!

Ein Bündnis aus sieben Trägerorganisationen, unter denen sich auch der ADFC befindet, organisiert die Großdemonstration, die sich gegen eine autofixierte Verkehrspolitik wendet und rasche Maßnahmen für besseren Klimaschutz fordert: „Die IAA bewirbt massiv immer platzraubendere, klimaschädlichere SUV und ignoriert damit den Wunsch der Menschen nach lebenswerteren Städten, in denen man sich einfach und sicher mit dem Rad oder zu Fuß bewegen kann“, begründet unser Landesvorsitzender Stefan Janke, weshalb die Auto-Verkaufschau Gegenstand der Proteste wurde.

Als Rad Fahrende erleben wir es jeden Tag: Die PS-Giganten sind nicht nur für das reale Klima, sondern auch für das Verkehrsklima verheerend, weil sie eine Aufrüstungsspirale zu immer panzerähnlicheren Fahrzeugen eingeleitet haben. Die Rücksichtnahme im Verkehr bleibt dabei auf der Strecke. Jetzt ist die Politik gefordert, noch in diesem Jahr mit dem Klimaschutzgesetz die Weichen in Richtung einer schnelleren Verkehrswende zu stellen, so ein Hauptziel der #aussteigen-Demo.

An der Demonstration kann man sich auf unterschiedliche Art beteiligen:

Der ADFC und die IAA-Demo

Der ADFC leistet auf mehreren Ebenen Unterstützung für die IAA-Demo: So hat sich Bertram Giebeler vom ADFC Frankfurt bereits in der Frühphase an der Konzeption und Routenplanung der Sternfahrt beteiligt, zahlreiche Ordnerinnen und Ordner für die Sternfahrt-Routen werden aus den Reihen des ADFC kommen. Über Newsletter, Social Media sowie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit helfen ADFC Frankfurt und ADFC Hessen aktiv bei der Mobilisierung für die IAA-Demo. Flyer, Plakate und Aufkleber werden sowohl im Infoladen in der Fichardstraße als auch in der Geschäftsstelle des Landesverbands in der Löwengasse gelagert und verteilt.

In einen derart breit angelegten Trägerkreis einer Großdemonstration einzutreten, ist für den ADFC eine Premiere. Landesvorsitzender Stefan Janke, weitere Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer Norbert Sanden

haben sich gemeinsam mit Ansgar Hegerfeld (Frankfurt) und Günni Langer (Wiesbaden) beim Bundesverband dafür eingesetzt, diesen Schritt zu tun. Bei unserer stellvertretenden Bundesvorsitzenden Rebecca Peters steht die IAA-Demo ganz oben auf der Agenda. Sie wird auch für den ADFC bei der Kundgebung der IAA-Demo sprechen.

Für die letzten, intensiven Wochen der Vorbereitung hat der ADFC Hessen auf spontane Initiative von Norbert Sanden den Demokoordinatorinnen Micaela Leon und Petra Kappler einen Büroraum in der Landesgeschäftsstelle zur Verfügung gestellt. Zusammen mit Rebecca Peters vertritt Norbert Sanden die Positionen und Interessen des ADFC im Trägerkreis und wirkt in der Programm-AG mit. Der Verfasser dieses Artikels unterstützt die Presse-AG und die Social-Media-AG des Trägerkreises.

Torsten Willner

Zu Fuß

Zu Fuß durch die Straßen Frankfurts – von der Auftaktkundgebung gegen 11:30 Uhr an der Hauptwache zur Abschlusskundgebung am Messekreisel gegen 14:30 Uhr.

Fahrrad-Sternfahrt

Als Teil der großen **Fahrrad-Sternfahrt**, die auf sieben Haupttrouten durch zahlreiche Kommunen der Rhein-Main-Region führt (siehe die große Sternfahrt-Karte auf der folgenden Doppelseite). Station für Station schließen sich immer mehr Rad Fahrende an, bis alle gegen 14:30 Uhr am Frankfurter Messekreisel eintreffen. Welchen Ort die Sternfahrt zu welcher Zeit erreicht, ist mit dem genauen Treffpunkt und stets aktuell auf der Internetseite www.iaa-demo.de/routen-zeiten zusammengestellt.

Etwäge Änderungen in Zeitablauf werden hier ständig eingepflegt.

„Kidical Ride“

Als Familie mit Kindern beim „Kidical Ride“, der gegen 13:30 Uhr am Nibelungenplatz startet, um ebenfalls gegen 14:30 Uhr die Abschlusskundgebung am Messekreisel zu erreichen.

Gemeinsam mit dem ADFC rufen die Organisationen BUND, Campact, Deutsche Umwelthilfe, Greenpeace, Naturfreunde Deutschlands und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) zu der Großdemonstration vor den Toren der IAA am 14. September in Frankfurt am Main auf. Weitere Informationen zu den Forderungen und dem Ablauf #aussteigen-Demo bietet die Internet-Seite www.iaa-demo.de

Torsten Willner




Anhänger
Dreiräder
Falträder
Liegeräder
Reha-Specials
Tandems
Transporträder

Main Velo
Spezialräder und Anhänger

Alt-Harheim 27
60437 Frankfurt
06101 / 48 9 58

info@mainvelo.de
www.mainvelo.de

Landkarten Schwarz

GmbH & Co. KG

Kornmarkt 12

(am Parkhaus Hauptwache)

60311 Frankfurt am Main

Telefon 069 - 55 38 69 & 069 - 28 72 78

Fax: 069 - 59 75 166

www.landkarten-schwarz.de

Montags - Freitags 10:00 - 19:00 Uhr

Samstags 10:00 - 18:00 Uhr

Rund um die Welt
- alles in Karten.



14.9. Fahrrad-Sternfahrt



Vor die Tore der IAA in Frankfurt a.M.

Gemeinsam mit Rädern aller Art vor die Tore der IAA in Frankfurt, auch über die Autobahn.

D



Demo in der City

Auftakt: 11:30 Uhr, Hauptwache

Für alle, die ohne Rad da sind oder lieber zu Fuß demonstrieren.

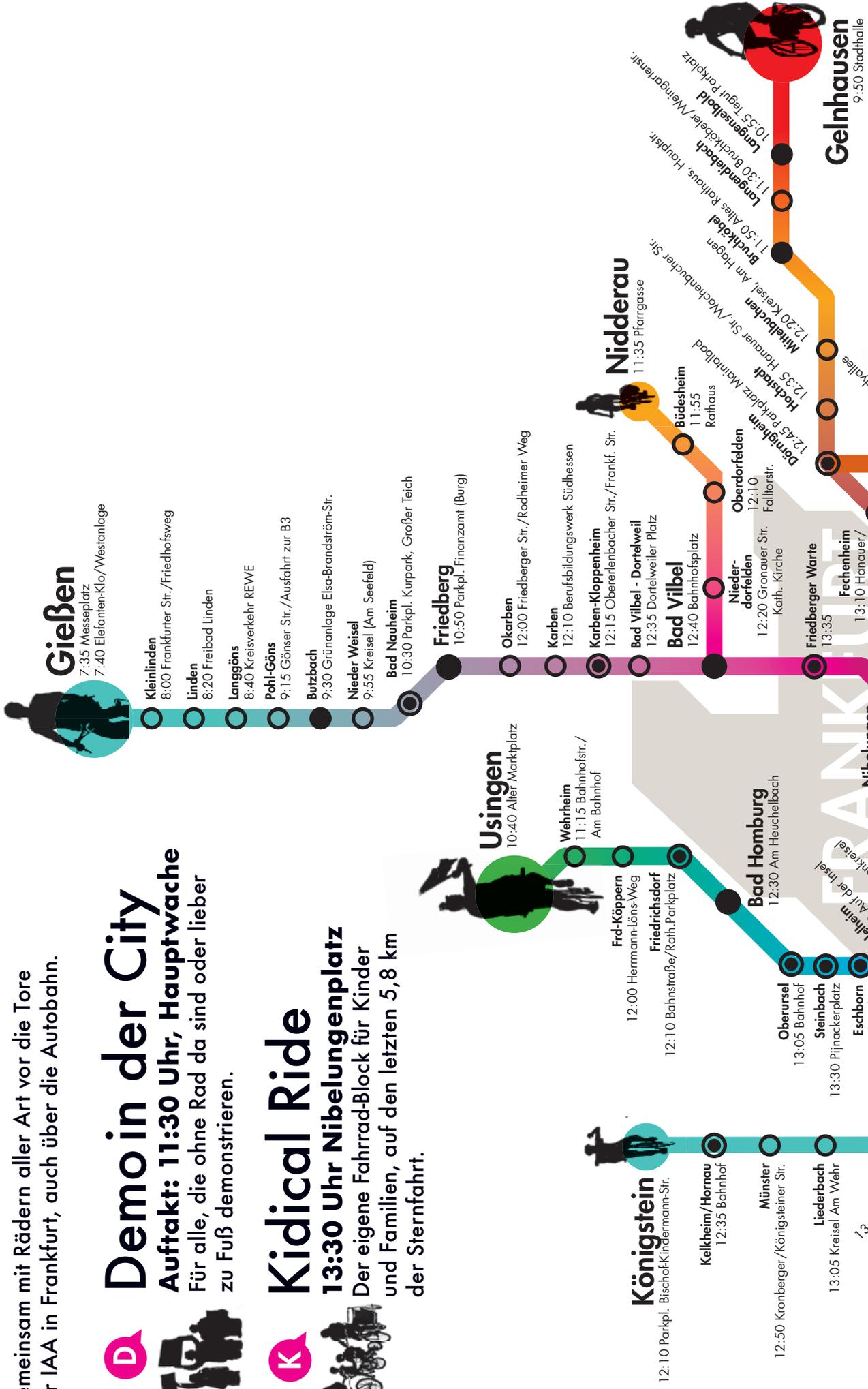
K



Kidical Ride

13:30 Uhr Nibelungenplatz

Der eigene Fahrrad-Block für Kinder und Familien, auf den letzten 5,8 km der Sternfahrt.



Andere Termine

Brigitte Rebna hat sich über viele Jahre hinweg darum gekümmert, dass die Terminseite von Frankfurt aktuell den Namen unserer Zeitschrift rechtfertigt – alle fahrradrelevanten Termine möglichst aktuell zu veröffentlichen. Jetzt hat Brigitte keine Lust mehr zu dieser Arbeit, sie hat gekündigt. Gerade einmal 84 Jahre alt, verlässt sie die Redaktion unserer Mitgliederzeitung. Alles dauere inzwischen länger, bringt sie als Entschuldigung vor, die Hausarbeit werde mühsamer, das Einkaufen in ihrem Wohnort Eschborn, das Leben allgemein werde anstrengender. Außerdem, schreibt sie mir zu Beginn des Sommers, habe sie andere Termine, habe noch eine Wochenendradtour mit den Töchtern vor, dafür bedürfe es einer Vortour, eine Schiff/Rad-Tour in Holland mit Rückenwind von Maasricht nach Amsterdam und einen 80. Geburtstag in Emden, dem sie eine Nordhollandradtour anhängen



Sie liebt Radtouren: Brigitte Rebna im Frühjahr des Jahres 2017 unterwegs im Stadtwald, auf der Fahrt von Eschborn zur Freundin in Neu-Isenburg, von dort zu einem Termin in Oberrad und anschließend wieder zurück ins heimische Eschborn

Peter Sauer

werde. Anlässlich einer Geburtstagsfeier in Wannsee habe sie die Gelegenheit genutzt und sei den Berliner Mauerradweg gefahren, was sie sich bereits lange vorgenommen hatte. Da sich entlang der Mauerreste in der Stadt Unmengen von Touristen mit ihren Selfie-Sticks tummeln, musste Brigitte den Radweg über weite Strecken schiebend bewältigen. Da sei es

eine Erholung gewesen, anschließend über den Fläming nach Wittenberg zu fahren und dort den direkten ICE (mit Radmitnahme) nach Frankfurt zu besteigen.

Soweit Brigittes Termine und Pläne für dieses Jahr. Wenn's geht, würde sie auch 2020 gerne noch Radtouren fahren. Wir wünschen ihr, dass es geht und bedanken uns sehr für die vielen Jahre, in

denen sie unsere Arbeit an Frankfurt aktuell unterstützt hat.

Und wer macht die Arbeit jetzt? Birte Schuch hat sich bereiterklärt, sich der Terminseite anzunehmen. Das freut uns sehr. Dass sie ihren Einstieg in die Redaktionsarbeit gleich noch mit einem Erfahrungsbericht über eine Bus-/Bahn-/Radreise krönt (Seite 23), freut uns gleich doppelt. Peter Sauer

Bockenheim sucht Rad!

Gebrauchte Fahrräder – vor allem Kinder- und Jugendräder für geflüchtete Menschen gesucht!

Anfang März 2016 begann eine Gruppe fahrradbegeisterter Leute, Nachbarn aus Bockenheim und anderen Stadtteilen, gebrauchte Räder zu sammeln und an geflüchtete Menschen v.a. in der Unterkunft „Labsaal“ zu übergeben. Damit wollten wir unserer Solidarität Ausdruck geben und zur verbesserten Mobilität und damit Teilhabe und Integration Geflüchteter in Frankfurt beitragen.

Darüberhinaus erhielten wir Geldspenden um Ersatzteile, Lichtanlagen, Schlösser und Kinder-Radhelme anzuschaffen.

Unter Beteiligung von Flüchtlingen konnten die meisten der gespendeten Räder in verkehrstauglichen Zustand versetzt werden, sodass inzwischen weit über 200 Kinder, Jugendliche und Erwachsene ein passendes Rad plus

Bockenheim sucht Rad!



Schloss erhielten; alle Kinder und Jugendliche bekamen zusätzlich einen Helm. Das gemeinsame „Schrauben“ macht uns viel Spaß; vor allem die große Freude der Kinder und Jugendlichen ist eine tolle Motivation.

Um die ausgegebenen Fahrräder verkehrstüchtig zu erhalten, werden von uns fortlaufend Reparaturtermine angeboten. Begleitend wurden folgende Aktionen organisiert bzw. angestoßen:

- Verkehrsschulung für Erwachsene im „Labsaal“ mit Power-Point-Präsentation.

- Organisation und Verteilung von 100 Flyern des ADAC „Einfach sicherer unterwegs. Die wichtigsten Verkehrsregeln in Deutschland“ in Deutsch, Arabisch und Farsi.
- Verkehrsschulung von 200 unbegleiteten minderjährigen Asylsuchenden in Kooperation mit Ehrenamtlichen, den Verkehrserziehern der Polizei und des Straßenverkehrsamts Frankfurt im Jugendverkehrsgarten Grüneburgpark.
- Installation von zusätzlichen neun Radbügeln zum Abschließen von Rädern am Labsaal durch das Amt für Straßenbau und Erschließung Frankfurt.
- Organisation eines ersten Fahrradlernkurses für sechs Frauen

Die Nachfrage nach Rädern ist unverändert groß.

Aktuell benötigen wir vor allem Kinder- und Jugendräder! Desweiteren freuen wir uns über neue „SchrauberInnen“, die bei uns mitmachen. Bernhard Altert



Radspenden können jederzeit am Empfang der Unterkunft in der ehemaligen Uni-Mensa „Labsaal“, Bockenheimer Landstraße 131 (Ecke Bockenheimer Landstraße / Senkenberganlage) bei den MitarbeiterInnen der „Johanner“ abgegeben werden.

Kontakt

(auch bezüglich Geldspenden): fahrradinitiative.bockenheim@gmail.com
Tel.: 069 25 75 59 27 (Anrufbeantworter)

Gleiches Recht für alle?

Durch das geöffnete Küchenfenster drangen merkwürdige Geräusche nach drinnen. Erst gab es einen dumpfen Schlag, dann bremste ein Auto und danach gab es einen lautstarken Disput zwischen zwei Männern, unterlegt vom Öffnen und Schließen einer Autotür. Ein Blick nach draußen ließ mich schnell erkennen, was passiert war:

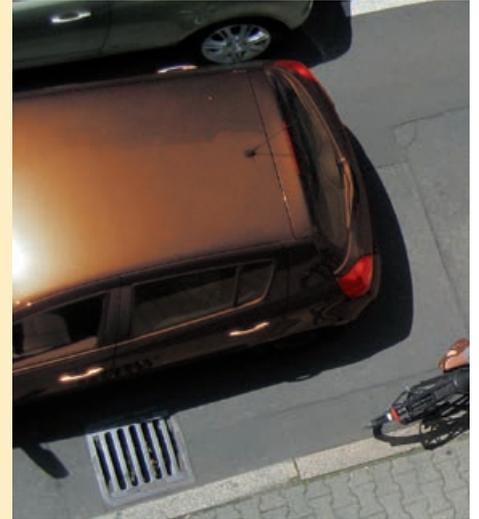
Ein Radfahrer, der legal die Einbahnstraße in einer Richtung befuhr, die für Kfz verboten ist, hatte sich durch einen entgegenkommenden PKW bedrängt gefühlt und hatte daher den Außenspiegel nach innen verdreht. Der Autofahrer drehte den Spiegel wieder zurück, sprang aus seinem Wagen und beschimpfte den Radfahrer. Der wiederum berief sich darauf, dass an verengten Stellen derjenige anzuhalten hat, der das Hindernis auf seiner Seite

hat und nicht derjenige, der das schmalere Fahrzeug fährt.

In der Tat bleiben an genau dieser Stelle viele Autofahrer hinter den parkenden Fahrzeugen stehen, bis der entgegenkommende Radfahrer vorbei ist. Oft weicht aber auch der Radfahrer auf den Fußweg aus, was nicht ganz ungefährlich ist, oder er hält rechtzeitig dort an, wo zwei volle Fahrbahnen zur Verfügung stehen.

Sind wir Radfahrer da zu defensiv? Bedeutet die Öffnung der Einbahnstraßen nicht auch gleiches Recht für alle? Natürlich sollte sich niemand selbst in Gefahr bringen, aber vielleicht sollten wir doch etwas selbstbewusster auftreten und uns nicht in Fahrradstraßen wie der Töngesgasse auch noch an den Rand drängen lassen.

Ingolf Biehusen



Auch ein geschlossener Verband, hier aber bei der MTK-Radnacht

Oliver Stoeppel

Nachschulung erforderlich?

Friedberg-Ockstadt, 06.07.2019:

Eine relativ große Radlergruppe (18 Menschen) befindet sich auf einer Radtour des ADFC Bad Homburg und bildet eine lückenlose Schlange von nahezu 100 Metern Länge. Man will nach rechts auf eine Vorfahrtsstraße einbiegen, die erste Hälfte der Gruppe befindet sich schon auf der Hauptstraße. Plötzlich fährt von links ein Auto heran, stoppt in der Mitte der Radlergruppe und hupt drohend. Ich bin Co-Tourenleiter am Ende und sehe, dass es sich um ein Fahrschulauto handelt. Zusammen mit einem weiteren Mitglied der Radlergruppe kreise ich den Wagen an der nächsten Ecke ein, fordere den Fahrlehrer auf der rechten Seite auf, sein Fenster zu öffnen und frage ihn in Anwesenheit seiner Schülerin, ob er denn einen Führerschein habe. Diese Frage erscheint mir als Gesprächseröffnung angemessen. Er antwortet nicht, worauf ich ihn darauf hinweise, dass wir im Verband mit 18 Radlern fahren und dass er abzuwarten habe, bis die gesamte Gruppe eingebogen ist, zumal ich als Letzter ein ADFC-Trikot trage und damit das Ende des Verbands anzeige. Der Fahrlehrer bestreitet das. Ich verweise auf die Straßenverkehrsordnung, wiederhole meinen Vorwurf und betone am Schluss gegenüber der Fahrschülerin, dass ihr Lehrer heute etwas hinzugelernt habe.

Offenbar wäre eine Nachschulung für die Branche der Fahrlehrer nützlich.

Günther Gräning

Wer ebenfalls dazulernen will, lese in der Straßenverkehrsordnung nach. Unter „§ 27 Verbände“ steht, was der Fahrlehrer offensichtlich nicht weiß.

(ps)



Quelle: <http://www.andreas-scheuer.de/presse/>

Scheuer neu: Förderer des Radfahrens?

Die Diesellaffäre und ihre Folgen hatten den Verkehrsminister in seiner Rolle als Lobbyisten der Autoindustrie noch erkennbarer gemacht als zuvor. Das Radfahren als ein Verkehrsfaktor, den es zu fördern gelte: Fehlzanzeige! Nun feiern die Medien seine unerwartete Parteinahme für die armseligen und vernachlässigten Störer des freien Autoverkehrs. Fällt da nicht etwas auf?

Ist da nicht erst von einem Dieserverbot in den Innenstädten die Rede gewesen? Wurde da nicht auch sogar die Forderung nach der „autofreien City“ erhoben?

Scheuer ist ja nicht bescheuert! Die Idee: Wenn das Radfahren erleichtert würde, ja gar so etwas wie Style werden könnte: dann würden nicht wenige Autofahrer aufs Rad steigen -und ihr Auto blieb in der Garage. Also mehr Platz fürs (Diesel-)Auto auf der Straße! Dank Scheuer!

Und er hatte ein zweites Motiv: Seine Erscheinung als kreativer Gestalter könnte das überstrahlen, was ihn in letzter Zeit als leichtsinniger Betreiber der teuer gescheiterten Einführung der Maut in größte Schwierigkeiten gebracht hatte. Die überraschende Liebeserklärung fürs Radfahren hätte zwei wesentliche Motive verschleiert: Respekt, Herr Minister!

Nebenbei sei angemerkt, dass solche Tricks CSU-spezifisch zu sein scheinen: Welche Volten hat nicht schon der Seehofer geschlagen – in der Flüchtlingsfrage – oder jüngst MP Söder, der neue Kämpfer für den Schutz des Klimas!

Dr. Wolfgang Christian, ADFC Offenbach



Diese Passage des Massenheimer Wegs soll wegfallen und in dem zu bebauenden Areal aufgehen (rechts im Bild das Gebäude der Kennedysschule).

Foto: Ute Gräber-Seifinger

Radverkehrsförderung „light“

Die Stadt Bad Vilbel fördert den Radverkehr – nach eigenem Bekunden mit 4,2 Millionen Euro in den Jahren 2019 und 2020, entsprechend einem Anteil an den gesamten städtischen Investitionen von 4,6 Prozent. Doch wenn private Großprojekte in die Quere kommen, von denen sich die Stadtregierung Prestige versprechen mag, gerät das umweltfreundliche Verkehrsmittel im Rathaus ganz schnell wieder ins Hintertreffen.

Der gerade von Schülerinnen und Schülern stark frequentierte Radweg auf dem Massenheimer Weg, der vom „Schwimmbad“-Kreisel auf der Homburger Straße in Richtung Massenheim abzweigt und der die Kernstadt und Massenheim vergleichsweise direkt miteinander verbindet, soll geopfert werden. Oder prosaischer formuliert: Er soll gekappt werden. Dies ist der 2. Änderung des Bebauungsplans „Schwimmbad“, die den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt im Juli offengelegt wurde, zu entnehmen. Nunmehr sieht der Bebauungsplan für das Schwimmbad – gängig für das schätzungsweise 200 Millionen Euro schwere Großprojekt sind auch die Bezeichnungen Kombibad, Terme oder Spaßbad – eine erweiterte Bebauungsfläche vor. Infolgedessen soll der Massenheimer Weg zur Sackgasse werden, die an der Ostseite des neu bestimmten Planareals an dessen Grenze stößt.

So what?, könnte man sagen. Wird doch als Alternative von den Verantwortlichen ein bereits ge-

bauter – und ebenfalls beleuchteter – Radweg zwischen der Brücke über die B3 am westlichen Rand des Bebauungsgebiets und dem Riedweg angepriesen, der zum südlichen Rand des Geländes der drei Schulen führt. Der Haken daran: Sie ist, geht man von der besagten Brücke aus und misst bis zum Eingang der Saalburgschule, mit 1,2 Kilometern Länge mehr als doppelt so lang wie die derzeit noch bestehende, 500 Meter lange Route über den Massenheimer Weg.

Dass das Bad Vilbeler Stadtparlament die Bebauungsplanänderung mit den Stimmen von CDU, FDP und Freien Wählern gutgeheißen hat, zeugt einmal mehr von der in der lokalen Politik noch immer weit verbreiteten Fehleinschätzung der ökologischen und gesundheitlichen Bedeutung des Radverkehrs. Droht doch durch den Beschluss des Stadtparlaments nach 2016 die nunmehr zweite unmittelbar sichtbare Verschlechterung der Bedingungen für den lokalen Radverkehr zwischen Massenheim und Kernstadt – und nicht zuletzt für die Kinder und Jugendlichen, die für ihren Schulweg das Rad benutzen.

Die Vorgeschichte dazu: Im Jahr 2016 wurde die Homburger Straße, die Hauptverkehrsachse zwischen Kernstadt und Massenheim, einseitig kfz-freundlich umgebaut. Der Umbau folgte einer Planung, die ursprünglich noch einen straßenbegleitenden Radweg aufgewiesen hatte, dann aber modifiziert wurde. Der straßenbegleitende Radweg wurde gestrichen – man könnte fast sagen



Noch ist der direkte Weg zwischen Massenheim und Schulzentrum (im Bild oben) für Radelnde offen. Der neue Radweg zweigt nach der Brücke über die B 3 (links oben im Bild) in südlicher Richtung ab und mündet in den Riedweg.

Karte: OpenStreetMap

heimlich, still und leise. Erst wenige Tage vor dem Beginn der Bauarbeiten wurde eine Veranstaltung zur Bürgerinformation durchgeführt, durch die die Neuplanung für die Öffentlichkeit erkennbar wurde. Zu diesem Zeitpunkt waren die Würfel längst gefallen.

Wir vom ADFC Bad Vilbel stellten uns gegen die Neuplanung und zeigten auf, dass alternative, dem Radverkehr entgegenkommende Gestaltungen für die Homburger Straße durchaus möglich waren. Die Mühe war leider vergeblich, denn die Stadt beharrte auf ihrer Planung. Immerhin wurde der Massenheimer Weg aufgrund der massiven Kritik – die nicht nur von unserer Seite kam – zum großzügigen, radverkehrsfreundlichen Ausbau geplant. Diese Planung findet

sich auch im Radverkehrskonzept der Stadt vom August 2017 noch wieder.

Kurz gesagt: Die radverkehrspolitische Verfehlung beim Umbau der Homburger Straße ließ sich nicht verhindern. Doch immerhin war im Radverkehrskonzept und auch im Kontext des ursprünglichen Bebauungsplans für das Schwimmbad ein vergleichsweise direkter und überdies gut ausgebauter Radweg nach Massenheim, ausgehend vom „Schwimmbad“-Kreisel auf der Homburger Straße, vorgesehen. Nun soll durch die Umplanung des Schwimmbads in der Nachbarschaft des Schulzentrums auch dieser Weg entfallen. Es dürfte angemessene Möglichkeiten geben, dies zu verhindern.

Ute Gräber-Seifinger

Plattenweg – zweifelhaftes Ausbauprojekt

Gemeinsamer Fuß- und Radweg geplant

Im Februar wurden in Bad Vilbel am Nidda-Uferweg Maßnahmen ergriffen, um den Fluss auch auf der südlichen Seite für den Radverkehr zu erschließen. Im Grunde ein zweifelhaftes Unterfangen, da es zulasten des Fußverkehrs geht. Ein in gewisser Weise ähnliches Projekt steht auch im Stadtteil Heilsberg an.

Hier soll der Plattenweg inmitten der Siedlung im Zuge einer Sanierung auf drei Meter verbreitert und als gemeinsamer Rad-/Fußweg ausgewiesen werden. Nur so könnten Mittel vom Land Hessen als Zuschüsse abgerufen werden, so die offizielle Begründung.

Dafür wird in Kauf genommen, dass der ohnehin schmale Grünstreifen am Plattenweg noch weiter reduziert und der alte Baumbestand – Platanen und eine Birke – beseitigt oder durch den anfallen-

den Erdaushub für die Verbreiterung zumindest stark in Mitleidenschaft gezogen wird. Aber was vor allem bedacht werden sollte: Auf diesem Weg sind viele ältere Menschen und Kinder im Grundschulalter unterwegs; sollte dieser durch ein blaues Radfahrer-/Fußgängerschild ausgewiesen werden, so dürfte es auf der Hand liegen, dass es zwischen den beiden Gruppen zu gravierenden Konflikten kommen wird. Und in der Regel setzt sich die stärkere Partei durch.

Die gesamte Siedlung Heilsberg ist mit Ausnahme der Alten Frankfurter Straße als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Für routinierte Alltagsradler dürfte es deswegen kein Problem sein, die umliegenden Straßen zu benutzen – insbesondere deswegen, weil meh-



Diese Platane am Plattenweg wird wohl weichen müssen. Ute Gräber-SeiBinger

rere Einbahnstraßen begrüßenswerterweise für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben sind. Dies ist auch keineswegs mit nennenswerten Umwegen im Vergleich mit einer Befahrung des Plattenwegs verbunden.

Deswegen wäre es sinnvoller, den Plattenweg bei der Sanierung bei der bisherigen Breite zu belassen, die Überwege am Schlesienring und am Wetterauer Weg für Kinder sicherer zu machen und den Plattenweg weiterhin als Fußweg mit den Zusatzschild „Radfahrer frei“ auszuweisen. So hätten ältere Menschen, spielende Kinder und langsame Radfahrende weiter ihr Refugium.

Und: Nicht alles, wofür es Zuschüsse geben könnte, muss allein schon deswegen sinnvoll sein. Wulfhard Bäumlein

Beratung & Service

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

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

www.FahrradWagner.de

Fahrradhaus Wagner
 Familientradition seit 1929

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

Öffnungszeiten:
 Montag - Freitag:
 9:00 - 12:00 Uhr
 15:00 - 18:30 Uhr
 Mittwoch Nachmittag geschlossen
 Samstag:
 9:00 - 13:00 Uhr

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8-14 60385 Frankfurt/M. - Bornheim	Querstr. 8 - 10 60322 Frankfurt/M. - Nordend
Tel.: 069 - 945108 - 0	Tel.: 069 - 13024767
Fax: 069 - 945108 - 88	Fax: 069 - 13024803
Email: info@fahrrad-boettgen.de	Email: city@fahrrad-boettgen.de

Meisterwerkstatt

Alt-Bornheim 42
60385 Frankfurt/M.
- Bornheim

Tel.: 069 - 94510830
 Fax: 069 - 94510888
 Email: service@fahrrad-boettgen.de

Jeden letzten Samstag im Monat Flohmarkt
 Finanzierung - Leasing - Versicherung

www.fahrrad-boettgen.de
www.mainrad.com

Tut sich etwas in Sachen Radverkehr in Bad Vilbel?

Auf der Frankfurter Straße am Schöllberg, Ironman-Begeisterten besser als Heartbreak Hill bekannt, hat sich etwas getan. So wurde kürzlich an der Kreuzung mit der Berliner Straße an der Ampel für bergab fahrende Radelnde eine rot markierte Aufstellfläche vor der Haltelinie für motorisierte Fahrzeuge angebracht.

Weiter unten am Kreisel am Südbahnhof wurden die Radfurten rot markiert, und für bergauf fahrende Radelnde sind die Passagen der Seitenstraßen ohne Lichtsignalanlagen ebenfalls rot markiert. Es ist ein wichtiges Signal für Autofahrer: hier ist mit Rad fahrenden Personen zu rechnen. Insbesondere für Kinder, aber auch für ältere Menschen, erhöht das die Sicherheit. Im touristischen Bereich gab es schon einige Verbesserungen wie zum Beispiel den Ausbau des Nidda-Radwegs jenseits der Burg in Richtung Dortelweil. Wir vom ADFC Bad Vilbel begrüßen solche Maßnahmen. Der Radverkehr wird wahrgenommen und unsere ständigen Mahnungen bewirken etwas, dafür sind wir sehr dankbar.

Es sind nicht immer nur die großen Dinge, die das Leben verbessern, es kommt auf vermeintliche Kleinigkeiten an, wie Konfuzius schon sagte: Die Menschen stolpern nicht über Berge, sondern über Maulwurfshügel. Angesichts der Probleme mit dem motorisier-

ten Individualverkehr ist es wünschenswert, wenigstens einen Teil davon aufs Fahrrad zu verlagern, und das geht nur, wenn die Infrastruktur dafür stimmt. Lücken im Radwegenetz gilt es zu schließen, gerade für den Alltagsradverkehr.

Auf eine Besonderheit möchten wir noch hinweisen: Nicht jeder vermeintliche Radweg ist benutzungspflichtig, das heißt, Radfahrende dürfen hier auch die Fahrbahn benutzen – und schnellere müssen das auch. Ist ein Gehweg für Radelnde zur Benutzung freigegeben, so müssen diese Schrittgeschwindigkeit einhalten. Allerdings bedeutet eine solche Freigabe prinzipiell nicht, dass der Radverkehr zur Benutzung des Gehwegs verpflichtet wäre. Wer mit dem Rad unterwegs ist, ist kein Fußgänger auf Rädern! Leider wissen das viele nicht – oder sie halten sich nicht an diesen Grundsatz. Oft ist die Folge, dass Autofahrende versuchen, durch Hupen oder aggressiven Fahrstil Radfahrende von der Fahrbahn zu drängen. Aufklärung tut Not.

Theo Sorg



Aufstellfläche Berliner Straße
Theo Sorg (3)



Fahrradfurt, Kreisel
am Südbahnhof



Radwegmarkierung an
der Einmündung der
Bonameser Straße

Wir beraten Sie in folgenden Themenbereichen:

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

Frankfurter Straße 35 | D - 61118 Bad Vilbel

Zweigstelle: Hartmannsweilerstraße 71 | D - 65933 Frankfurt am Main

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

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



Wiegand | Striether | Hofmann
Rechtsanwälte und Notar

Von Königstein zur Viehweide

Königstein im Taunus, das erschien lange wie eine „terra incognita“: rund 400 m hoch, nur reiche Einwohner, kaum Radfahrer, keine ADFC-Ortsgruppe, selbst die Eisenbahn gibt 100 m unterhalb der Stadt erschöpft auf....

So kann man sich täuschen!

Susanne Bittner und Patrik Schneider-Ludorff aus Oberursel haben mittlerweile dort einen ADFC-Stammtisch etabliert, und ein Uhu-Pärchen zog in diesem Jahr auf der Burg hoch oben erfolgreich mehrere Junge groß! Und nun auch das noch: Zusammen mit der Stadt Königstein organisiert Jutta Hufner vom ADFC Königstein eine Radtour für Flüchtlinge. Dafür mietet die Stadt 40 Pedelecs, nicht verkehrt angesichts des dortigen Höhenprofils.

Am 12.07.2019 gegen ein Uhr mittags geht es los. Der lange Trupp wälzt sich über den berüchtigten Kreisel zunächst in die Innenstadt und dann steil hinab über einen Bahnübergang ins Tal, dann wieder hoch nach Schneidhain. Es beginnt, heftig zu gewittern und zu regnen.

(Anderswo schließt man zur selben Zeit einen ganzen Flughafen, Nordhessen geht teilweise baden)

Wie zählt man junge Flüchtlinge während einer Radtour mit Pedelecs, wenn sie noch nie eins benutzt haben und voller Begeisterung auf und ab toben? Gar nicht!

Aber es passiert – nichts, oder fast nichts. Als Söhne der Wüste (wenn sie es denn sind) genießen sie offenbar den Regen; Blitz und Donner stören sie auch nicht. Zu Wassermassen haben sie ein eher freundschaftliches Verhältnis. Es folgt ein wilder, verwegener Ritt von Schneidhain über den Rettershof, Fischbach, den Gimbacher Hof, Gundelhart und um den Meisterturm herum bis zur Gaststätte „Viehweide“.

Frage eines Teilnehmers an mich unterwegs: Warum ich als Tourenleiter kein „elektronisches“ Rad habe. Meine Antwort: Weil ich es mir nicht leisten kann. („Wenn ein Tourenleiter ein Pedelec und ein Navi hat, fährt er zu schnell und kennt sich nicht aus, also fahre ich nicht mit“, das habe ich schon mehrmals gehört.)

Sieben der Flüchtlinge werden Opfer ihres wilden Ritts und fahren versehentlich zum Hofheimer Bahnhof, aber wer Deutschland findet, der findet auch die Viehweide. Niemand geht verloren. Alle erhalten in der Viehweide einen Imbiss und Getränke.

Chapeau! Dank der Umsicht von Suzanne Müller-Hess von der Stadt Königstein klappt der wegen der Nässe erforderliche Rücktransport per Bus nach Königstein. 18 km wurden gefahren, die 13 km des geplanten Rückwegs fallen aus wegen des Wetters.

Günther Gräning



Genießen den Regen: Teilnehmer der Radtour für Flüchtlinge vor dem Gimbacher Hof

Günther Gräning

ADFC-Kontakte im Hochtaunuskreis

ADFC Hochtaunus e.V.

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

ADFC Bad Homburg/ Friedrichsdorf

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

ADFC Kronberg

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

ADFC Glashütten

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

ADFC Oberursel/Steinbach

Susanne Bittner
Tel. 0 61 71/97 18 97
oberursel@adfc-hochtaunus.de
www.adfc-oberursel.de

ADFC Usinger Land e.V.

Neu-Anspach, Usingen, Wehrheim

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

ADFC Weilrod

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

Radeln ohne Autos im Weital

Am 4. August 2019 war das Weital zwischen Weilrod und Weilburg autofrei – zum mittlerweile 16. Mal. Das nutzten laut offizieller Zählung rund 17.000 Radler aller Altersklassen. Rechnet man Personal und Gäste an den etwa 50 Aktionsständen an der Strecke und sonstige Anlieger und Fußgänger hinzu, so mögen es an die 20.000 Menschen gewesen sein, die das Tal bei schönem Wetter bevölkerten.

Der ADFC Hochtaunus war traditionsgemäß mit einem Info-Stand samt Codierung in der Nähe des Kreisels in Rod an der Weil vertreten. Hinweis zum Foto: Die Codierung ist nicht stets von Mo bis Sa zwischen 7 und 21 Uhr, und das abgebildete Dreirad ist ohnehin gegen Diebstahl von Natur aus gesichert.

Kuriosität zu Beginn: Wegen einer Baustelle war die Weitalstraße überraschend in Schmittens gesperrt. Das Codierteam des ADFC geriet dadurch in die konsequente Sperrung aller Zufahrtstraßen ab 9 Uhr hinein. Eine Motorrad-Eskorte der Polizei half und war offensichtlich erfreut darüber, sich nützlich gemacht zu haben. Danke!

Günther Gräning



Günther Gräning

Ist die Luft schon raus?

Beim Fahrradklimatest hat Offenbach deutlich aufgeholt. Doch wie geht es weiter?

Große Kuben weisen in der ersten Offenbacher Fahrradstraße, der Senefelderstraße, auf den Vorrang für den Radverkehr hin. Die gefährliche „Dooring Zone“ ist markiert.

OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH



Die Bewertung Offenbachs im Klimatest haben wir mit Freude und Genugtuung wahrgenommen: unsere Stadt hat spürbar aufgeholt! Das liegt wohl an dem beachtlichen Vorhaben der finanzklammen Stadt, sechs Fahrradstraßen einzurichten. Seither ist aber von einer Verkehrswende, die eine entschiedene Förderung des Radverkehrs impliziert, nichts mehr zu vernehmen. Der Magistrat hat sich allem Anschein nach gesagt: „Jetzt haben wir die 5 Mio. aus Berlin geholt, und jetzt ist es gut, die Radfahrer können zufrieden sein.“

Vor dem Fahrradstraßenprojekt hatte es nur wenige punktuelle Bemühungen, z.B. um die Anlage von exemplarischen Radfahrstreifen, gegeben, aber sonst sind keine Ansätze zur Verbesserung des städtischen Angebots fürs Radfahren erkennbar. Nach wie vor

- gibt es drei von fünf großen Ausfallstraßen ohne irgendein Angebot an Radfahrer
- sind die vorhandenen Radwege zum größten Teil wegen ihrer jahrelangen Vernachlässigung nicht mehr befahrbar
- werden die funktionsfähigen zu selten gereinigt, so dass Split, Glas bzw. Schnee und Eis die Benutzung erschweren
- ist die Innenstadt so vom Kraftfahrzeugverkehr dominiert, dass viele Menschen ihr Rad nicht mehr benutzen
- befinden sich die wenigen Radfahrstreifen zu meist in Geschäftszonen, wo sie Pkw und Lieferwagen als Parkplatz dienen und damit Radfahrende auf die Fahrbahn zwingen
- werden die Belange des Radfahrens bei der Errichtung von Baustellen fast immer vernachlässigt: Beim Umbau des Kaiserleikreises werden Radfahrende auf dem Weg von Offenbach nach Frankfurt seit vielen Monaten gezwungen, entweder eine Wendeltreppe samt Rad zu ersteigen oder einen umständlichen und riskanten Umweg zu nutzen.

So weit eine Auswahl von massiven Beeinträchtigungen für die vielen Menschen (40%), die gerne aufs Rad steigen würden, wenn es im städtischen Verkehr nicht so gefährlich wäre.

Was ist zu tun, damit die politischen Entscheidungsträger ihre Hausaufgaben ordentlich erledigen?

Wir im Offenbacher ADFC glauben nicht, dass Presseerklärungen, Leserbriefe oder Appelle mehr als nur zustimmendes Kopfnicken erzeugen. Wir sind deshalb bei der Initiative zur Einführung der Fahrradstraßen einen anderen Weg gegangen. Nach gründlichen Überlegungen und Recherchen über sinnvoll angelegte Routen für den Radverkehr haben wir ein Gesamtkonzept entwickelt, an dem wir mehrere Organisationen und städtische Mitarbeiter beteiligten. Richtlinie war die Vorgabe des Bundesumweltministeriums als Geldgeber mit einer Summe von 5 Mio. Euro. Dies wäre im Falle der Realisierung für die Stadt ein ordentlicher Anreiz – allerdings hätte sie dann ca. 1,5 Mio. selbst draufzulegen.

Und das war freilich die höchste Hürde für die Politiker unserer Stadt! Wie könnten wir sie nur überwinden ohne die bisherigen untauglichen Methoden? Auf diese Frage gibt es nur eine Antwort: Wir müssen allen Beteiligten an den politischen Prozessen, durch die wichtige Entscheidungen zustande kommen, die Bedeutung unseres Projektes persönlich nahelegen!

So geschah es auch: Uli, Ingenieur und kompetentes Mitglied unseres Kreisverbandes, be-

suchte mit wechselnden Kollegen, die Verbindungen mit den Rathausparteien haben, Fraktionen, Kämmerer und andere Stadträte, Ausschüsse und Amtsleiter. Seine Vorträge und Erläuterungen waren ausgesprochen erfolgreich, denn die Parlamentsvorlage fand eine große Mehrheit.

Indessen sind die Ansprüche an eine klare Minderung der Gefahren fürs Radfahren mit den sechs Fahrradstraßen keineswegs erledigt. Daher stehen wir nun vor der Entscheidung, mit welchem Verfahren wir am erfolgreichsten den „kleinen“ Problemen beikommen können. Und wie ist deren Reihenfolge aufzubauen? Sollten wir die preisgünstigsten zuerst angehen oder die dringlichsten oder die wirksamsten? Diese im Blick auf eine schnelle Realisierung wichtige Frage müssen wir intern noch klären.

Eines ist aber schon jetzt klar: Wir werden mit den politisch Verantwortlichen direkte Gespräche führen, und die werden mit gründlich erarbeiteten, aber variablen Vorlagen vorbereitet sein. Wenn es dabei auch nicht um Millionen gehen wird: Offenbach ist arm und benötigt bei allen Bauvorhaben Drittmittel.

Frage: Wo sind Zuschüsse z.B. für den Bau von geschützten Radfahrstreifen zu erhalten? Wir bitten um sachdienliche Hinweise...

Wolfgang Christian



Vorschlag für eine eindeutigere Markierung der „Dooring Zone“ (Senefelderstraße)

Visualisierung: Albrecht, HFG



Sogar bei der MTK Radnacht muss man auf den MIV Rücksicht nehmen

Oliver Stoepler

Nacht wirds im MTK Oliver Stoepler



Trotz Regens kamen knapp 150 MitfahrerInnen zur zweiten MTK Radnacht

Dass die MTK Radnacht überhaupt stattfinden konnte, dafür sage ich DANKE an Felix, Jürgen, Alwine, Marcus und Birgit aus Bad Soden, Oliver aus Schwalbach, Thomas und Jens aus Eschborn, Uwe aus Kelkheim, Volker und Birgid aus Hattersheim, Bernd aus Sulzbach und Rudi und Angelika aus Hofheim. Danke auch an die Ordner von dimb (Deutsche Initiative Mountainbiking) und RC Radsportfreunde Hattersheim. Danke an den Regionalen Verkehrsdienst der Polizeidirektion Main-Taunus, das DRK auf Fahrrädern und Frank Herzog und seine KollegInnen vom Landratsamt und den Flörsheimer Ruderverein 1908. Last but not least vielen Dank an Landrat und ADFC-Mitglied Michael Cyriax, den Veranstalter!

Gaby Wittendorfer

Einladung zur Mitgliederversammlung des ADFC Main-Taunus e. V.

am Sonntag, den 22. September 2019, ab 14:00 Uhr
im Schönbornsaal des Kellereigebäudes
(Bärengasse, 65719 Hofheim am Taunus)

Auf der Agenda stehen in diesem Jahr die folgenden Punkte:

- Feststellung Beschlussfähigkeit und Wahl von Versammlungsleitung und Protokollführung
- Bericht des Vorstands zu den Aktivitäten im Jahr 2018
- Kassenbericht
- Entlastung des Vorstands und des Kassenführers
- Wahl der Delegierten zur Landesversammlung 2020
- Wahl der Rechnungsprüfenden
- Zukunftssicherung für den ADFC Main-Taunus e. V.
- Sonstiges

Abfahrt vom Landratsamt

Birgid Oertel



Polizei auf Rädern geht auch im MTK

Oliver Stoepler

Wissen auf Rädern

Rund um den Flughafen bei bestem Wetter

Am 18. August war es wieder soweit und 13 ADFCler trafen sich zur ADFC-Tour „Rund um den Flughafen“. Dieses Mal wurde, unter dem Motto „Wissen auf Rädern“, bei mal längeren, mal kürzeren rund 10 Stopps Informatives, Wissenswertes und Neues rund um den Rhein-Main Airport berichtet. Trotz angesagtem Regen und Sturm konnten die beabsichtigten 50 km bei wechselnder Bewölkung, bis 25 Grad Wärme, und einem eher lauen „Sturmlüftchen“ gefahren werden.



Verdiente Pause am Luftbrückendenkmal zusammen mit dem Tourenleiter Thomas Fuchs (vorne ganz rechts) und Silvia Schumann (hintere Reihe mit gelber Weste) als Co.-Tourenleiterin

Thomas Fuchs

Über Niederrad erreichten wir Gateway Gardens und konnten feststellen, dass der Betondeckel der S-Bahn geschlossen war und so der angekündigten Eröffnung der Strecke im Dezember

2019, mit am Anfang geplanten 18.000 Nutzern pro Tag, wohl nichts im Wege stehen sollte.

Danach radelten wir durch den kleinen Park von Gateway Gardens und machten am neuen Hotel von

Hampton by Hilton Halt. Von hier hat man einen guten Blick auf „The Square“, das mit 140.000 qm größte Bürogebäude Deutschlands. In dessen Verlängerung soll „The Dome“ der kanadischen Katz-Gruppe entstehen, bestehend aus einer Multifunktionshalle, u. a. angedacht als Spielstätte für die Frankfurt Skyliners (Basketball) & Frankfurter Löwen (Eishockey), einer Trainingshalle sowie einem Hotel. Dies wäre dann ein Konkurrenzprojekt zu der geplanten Multifunktionshalle am Kaiserlei.

Über den Aussichtspunkt Ost mit Blick über die beiden zentral gelegenen Start- und Landebahnen und zu den Flughafenterminals ging es zum Luftbrückendenkmal, wo unser Foto vor einem der „Rosinenbomber“ entstand. Die Luftbrücke feierte dieses Jahr 70-jähriges Jubiläum.

Auch an der Baustelle des neuen Terminal 3 hat sich bereits etwas getan, so sind z. B. Teile der geplanten automobilen Verkehrsführung oder der Verlauf des neuen Personentransportsystems (PTS) zu erkennen. Das PTS ist eine führerlose Bahn, die mit 80 km/h auf Pfeilern, aber auch direkt am Boden geführt wird und 4.000 Personen/h im Zwei-Minuten-Takt vom Fernbahnhof über das Terminal 2 zum neuen Terminal 3 transportieren soll.

Außer dass die bereits vorhandenen Radwege deshalb umgelegt wurden, hat sich hier wenig für uns Radler getan. Bleibt die Hoffnung, dass bei den 3,5 bis 4 Mrd. Euro

an Kosten für das Gesamtvorgaben Terminal 3 auch etwas für ein besseres Radwegenetz abfällt. Ein kleiner Lichtblick ist die geplante Öffnung der jetzt noch für die LSG Sky Chefs reservierten Durchfahrt unter der A3, die ab 2021 geöffnet werden soll und dann die Radstrecke von Gateway Gardens zum Terminal 3 verkürzen würde.

Zur Stärkung gab es vom Tourenleiter Neapolitaner-Schnitten, bevor über das Denkmal zur Erinnerung an die Opfer des KZ-Außenlagers Walldorf und den Gundhof die geschichtsträchtige Startbahn West erreicht wurde, als gerade ein A 380 abhob, wofür er nahezu die gesamte Startbahnlänge benötigte.

Die Odenwaldhütte war wieder einmal ein sehr angenehmer und willkommener Platz für eine Rast. Vorbei an der Enteisungsanlage und dem Aussichtspunkt für Plane-Spotter an der Startbahn West (hier beschleunigte gerade ebenfalls ein A 380, dieses Mal von Emirates) erreichten wir die Nord-West-Landebahn und beobachteten die im Minuten-Takt landenden Flugzeuge.

Das letzte Stück der Tour führte uns entlang der ICE-Strecke und durch den Stadtwald zurück ins Gutleutviertel.

Am Orange-Beach, dieses Mal mit Livekonzert, genossen wir die Schlusseinkehr. Leider nicht sehr lange, denn der bereits für den Tag angesagte Regen kündigte sich jetzt doch am Horizont an.

Thomas Fuchs

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

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

von Stevens, Fahrradmanufaktur, Idworx,
Tout-Terrain, Velotraum, Gazelle und Maxcycles

Kindertransporträder von Christiania,
Bakfiets, Babboe, Winther und Urban Arrow

Kinder- und Jugendräder

von Puky, Falter, Kokua, Morrison und Stevens

Falträder von Brompton, Riese & Müller
und Strida

Qualifizierte Beratung und Service
in unserer Meisterwerkstatt

www.perpedale.de

PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT



Jana hat mir die zweiwöchige Reise zum Geburtstag geschenkt und daher überwiegend die Fahrt- und Übernachtungsorganisation übernommen. Alles war super ausgetüfelt und beinhaltete dennoch einen gewissen Spielraum. Perfekt also! Der Plan:

- 27.7. 22.00 Uhr Abfahrt Fernbusbahnhof Frankfurt per FlixBus
- 28.7., 06.30 Uhr Ankunft Paris Bercy Seine (Fernbusbahnhof)
- 28.7., 15.00 Uhr Abfahrt Paris Gare Montparnasse per TGV
- 28.7., 19.00 Uhr Ankunft Brest (anschließend Bezug der Unterkunft)

Am Abfahrtstag gegen 15.00 Uhr erhielt Jana eine E-Mail-Nachricht von FlixBus, dass unser gebuchter Bus ausfällt und wir auf die Fahrt am Folgetag um 12.30 Uhr umgebucht sind. Da war die Aufregung groß – es muss doch eine Möglichkeit geben, vor Abfahrt des TGV in Paris zu sein. Nein, seitens FlixBus war keine weitere Kooperation und Information machbar. Da nutzten auch alle Telefonate und Erläuterungen nichts. Jana stornierte daraufhin den gebuchten TGV, eine freundliche SNCF-Mitarbeiterin tat dies kostenfrei. Zeitgleich recherchierten wir nach weiteren Reisemöglichkeiten. Valeska (unsere Mittlere) fand eine Alternative. Abfahrt: 22.30 Uhr Frankfurt, Umstieg in Mannheim, Ankunft Paris 7.30 Uhr. Na, wer sagt's denn? Und das konnten mehrere FlixBus-Mitarbeiter nicht für uns rausfinden? Also mit FlixBus die Umbuchung erledigt und bei SNCF die Stornierung rückgängig gemacht (das ging problemlos und kostenfrei). Alles nun in trockenen Tüchern – oder doch nicht?

Für mich war es der erste Trip vom Frankfurter Fernbusbahnhof. Ich hätte mehr erwartet. Es gibt dort weder Anzeigetafeln noch eine Auskunftsstelle für die Abfahrtssteige der Busse. Wohl gibt es ein FlixBus-Häuschen, aber das war geschlossen. Also flitzte Jana von Bus zu Bus, um nach Nummer und Strecke zu schauen, ich bewachte die Räder. Und was entdeckte sie? Den Bus, den uns FlixBus abgesagt hatte. Natürlich hat der Fahrer uns jetzt nicht mehr mitgenommen. Aber egal, wir haben ja eine akzeptable Verbindung und einmaliges Umsteigen ist nicht schlimm. Schließlich haben wir mit einer Stunde mehr als genug Zeit dafür. Wenn denn der Bus rechtzeitig käme ... So warteten und warteten und warteten wir, mit vielen anderen Menschen. Informationen gab es keine, und bei FlixBus landeten wir in der Telefon-Warteschleife. Nach ca. 45 Minuten wurde per E-Mail die Verspätung des Busses gemeldet. Die großzügig bemessene Umsteigezeit wurde nun doch knapp. Mit 1¼ Stunde Verspätung kam der ersehnte Bus endlich an – ohne Fahrradgepäckträger! Immerhin blieben uns hier weitere Debatten erspart, unsere Räder wurden in den Kofferraum geladen. Glück im Unglück: Der Anschlussbus hatte 20 Minuten Verspätung und einen Fahrradträger, sodass wir am nächsten Morgen in Paris Bercy einfahren konnten.



Jana hilft beim Entladen am Pariser Fernbusbahnhof Bercy Seine Svea Birte Schuch

Abenteuer Bretagne – dank FlixBus

Wir wollten Urlaub in der Bretagne machen – selbstorganisiert und mit dem eigenem Fahrrad. Kaum hatten wir, meine Tochter Jana und ich, unser Ziel festgelegt, stellte sich die Frage des Transports. Wir wollten per Bahn reisen, stellten jedoch schnell fest, dass es eine akzeptable Verbindung von Frankfurt nach Brest nicht gibt. Aber einen TGV Paris–Brest. Um den zu erreichen, musste eine Alternative her, und die heißt FlixBus.

Nach einem typischen Petit Déjeuner (für Nichtkenner: Kaffee + Croissant) gab's eine Sightseeing-Runde – überwiegend auf Radwegen – durch Frankreichs wundervolle, jedoch halb abgesperrte Hauptstadt: Letzter Tag der Tour de France! Bis zur Zieleinfahrt konnten wir nicht bleiben. Die Weiterreise rief. Mit zwei Stunden Verspätung kamen wir im sonnigen Brest an. Zudem mussten wir auf der Fahrt in-

nerhalb des Zuges zweimal mit all' unserem Gelärsch die Waggons wechseln. Die Schaffner waren super nett, aber wir vermuteten inzwischen irgendwo die versteckte Kamera. Doch dann hatten wir wirklich unser erstes Ziel erreicht und sogar etwas Essbares gefunden.

Unsere vier Stationen in der Bretagne waren Brest, Camaret-sur-Mer, Douarnenez und Quimper. Die Städtchen sind einen Besuch wert und die Gegend ist einfach traumhaft. Vor allem die Küstenregion – trotz Herausforderungen. Steigungen/Gefälle um die 15% sind keine Seltenheit. Aber nach jedem „AUF“ gab es immer ein „Boah – ist das schön!“

Aber nun zur Rückfahrt und damit erneut zu FlixBus. Unser Rückweg war wie die Anreise organisiert. TGV (von Quimper) nach Paris, von dort per FlixBus über Nacht nach Frankfurt. Abfahrt 22.55 Uhr Paris Bercy. Um Missverständnissen vorzubeugen: Selbstverständlich hatten wir für ALLE Verbindungen die notwendigen Fahrkarten und Reservierungen, auch für die Fahrräder. FlixBus war bereits Anfang Februar gebucht und bestätigt. Am besagten Abreisetag haben wir uns frühzeitig am Pariser Busbahnhof mit seinen 80 Bahnsteigen eingefunden und sind zum angezeigten „Quai“ gegangen. Dort wurde Jana 42 Minuten vor Abfahrt des Busses per E-Mail mitgeteilt, dass unsere Verbindung ausfällt und wir auf den kommenden Tag um 12.30 Uhr umgebucht werden. Der Bus stand jedoch da, aber die Fahrer weigerten sich, uns und unsere Räder mitzunehmen. Wir erhielten auf all' unsere Fragen und Bitten nur Schulterzucken von den nur wenig deutsch sprechenden Fahrern. Es gab absolut keine Hilfestellung und bei FlixBus landeten wir ausschließlich in der Telefon-Warteschleife. Der Bus fuhr dann ohne uns ab, und wir zwei Mädels standen nun mitten in der Nacht allein an dem schrecklichen Busbahnhof. Zufällig entdeckten wir in der Nähe ein Hotel, das uns zu später Stunde aufnahm und in dem ein Mitarbeiter unsere Räder sicher in den Gepäckraum einschloss. Leider standen diese am Morgen – unverschlossen und für jeden mitnehmbar – im Foyer. Am Mittag sind wir mit Herzklopfen erneut zum Busbahnhof gefahren. Wir befürchteten Schlimmstes. Und was passierte: Ein freundlicher, deutscher Busfahrer begrüßte uns locker, wies uns den Platz für unser Gepäck zu, befestigte in aller Ruhe unsere Räder (samt einem weiteren) auf dem vorgesehenen Träger und war von unserer Vorbereitung (Lenker umstellen) ganz begeistert und positiv verwundert. So kann's also auch gehen

Laut FlixBus-Fahrgastrechten, die auf der Homepage des Unternehmens einsehbar sind, haben wir ein Anrecht auf bis zu 80 Eur/Pers. Übernachtungskosten, 50% des Fahrpreises sowie Verpflegungskosten. Die letzten beiden Punkte hat FlixBus abgelehnt, die Kosten der Übernachtung werden noch geprüft.

Fazit: Immer wieder Bretagne (vielleicht das nächste Mal mit E-Bike) – nie wieder FlixBus!

Svea Birte Schuch

Mit dem Pedelec zur Varus-Schlacht

Geburtsort der Schriftstellerin Annette Freiin von Droste zu Hülshoff: Schloss Hülshoff

Paul Tiedemann (5)



1. Tag (12. Juni 2019)

Um halb sieben geht's mit dem Pedelec los von Enkheim nach Bad Vilbel, an der Nidda entlang bis kurz vor Ilbenstadt. Dann über Niederwöllstadt, Friedberg, Bad Nauheim, Obermörlen nach Butzbach. Dort auf dem Marktplatz ein schönes Frühstück. Im Regen dann noch nach Wetzlar. Besuch im Lotte-Haus, im Jerusalem-Haus und im Museum zum Reichskammergericht. Zum Abschluss der Dom und dann gutes Essen (Spaghetti). » **72,4 km**

2. Tag (13. Juni 2019)

Von Wetzlar geht es die Dill entlang in das hübsche Fachwerkstädtchen Herboren. Dort suche ich das Museum im Gebäude der „Hohen Schule“ (Academia Nassauensis), die hier 1584 vom Grafen von Nassau-Dillenburg gegründet wurde. Weil es eine calvinistische Gründung war, verweigerte der Kaiser das Privileg einer Universität, so dass die Hohe Schule kein Promotionsrecht hatte. Trotzdem genoss sie eine hohe Reputation und konnte die Zeiten überdauern, bis sie 1817 von Napoleon geschlossen wurde. Vor der Weiterfahrt studiere ich noch die Inschrift am Eingang: „Wer als Mensch geboren ist, soll wie ein Mensch zu leben lernen (Quicumque homo natus est hominem aggere discat), ein Spruch von Comenius, der hier von 1611 an lehrte.

Weiter geht es nach Dillenburg und dort auf den Schlossberg. Hier gibt es die „Villa Grün“ zu sehen, in der eine Ausstellung über den Bergbau im Dillenburg Land unterrichtet (Die Familie Grün war die führende Industriellenfamilie in diesem Gebiet). Außerdem gibt es noch den Wilhelmsturm. Der wurde Ende des 19. Jahrhunderts mit finanzieller Unterstützung des holländischen Königshauses zur Erinnerung an Wilhelm von Oranien errichtet, der eigentlich von Nassau-Dillenburg hieß, aber im Jahre 1544 das Fürstentum Oranien erbt. Ab 1586 setzte sich Wilhelm an die Spitze der Revolte

gegen die spanische Oberherrschaft über die Niederlande. Das Haus Nassau-Oranien stellt bis heute die niederländischen Könige und -innen und darauf sind die Dillenburg stolz. Das einstmals große Schloss in Dillenburg wurde im Siebenjährigen Krieg 1760 komplett zerstört und abgetragen. Nur noch die Kasematten kann man besichtigen.

Schließlich geht es weiter nach Siegen. Jetzt steigt die Strecke schon etwas an, aber es ist noch gut machbar. » **73,6 km**

3. Tag (14. Juni 2019)

Von Siegen aus geht es auf dem Fahrradweg parallel zu den endlos langen schnurgeraden Bundesstraßen 54 und 517 über Kreuztal und Krombach (wo das gleichnamige Bier herkommt) über die Höhen des Sauerlandes an den Biggesee und an dessen Ufern entlang nach Attendorn, wo ich die Atta-Höhle besichtige, während die freundliche Wirtin im Restaurant meinen Akku aufladen lässt. Von Attendorn



ZDF-Zuschauern bestens bekannt: das Antiquariat „Wilsberg“ in Münster

geht es über Finnentrop nach Plettenberg. Der Weg ist asphaltiert, fern der Straße und bis kurz vor Plettenberg nur sehr geringfügig steigend. Dann allerdings wird's steiler. In Plettenburg angekommen, lässt mich das Navi etwas ratlos zurück, was den weiteren Weg angeht. Ich frage eine freundliche Radfahrerin, und die zeigt mir den Weg, macht aber darauf aufmerksam, dass dieser nicht nur sehr steil, sondern auch sehr schmal und heftig befahren sei, auch mit Lkw und Bussen. Ich folge ihrem Rat, für die nächsten 5 km den Bus nach Affeln zu nehmen, einem kleinen Dorf auf den Höhen des Sauerlandes. Von dort geht es dann bergab auf kaum befahrener Straße nach Amecke und an den Sorpesee. Ich fahre an dessen Ostufer entlang auf ruhigem Radweg bis Langscheid, wo ich im Bildungszentrum sehr günstig übernachten kann. » **92,8 km**

4. Tag (15. Juni)

Von Langscheid geht es zunächst noch über einige immer kürzer werdende Steigungen und immer länger werdende Abfahrten nach Hüsten, wo ich den Ruhrradweg erreiche, dem ich bis Wickede folge. Von dort geht es über Hemmerde durch die westlichen Außenbezirke von Hamm bis in das Örtchen Herboren, das schon im Münsterland liegt. Am Abend umkurve ich noch das etwas außerhalb gelegene, aber nicht zugängliche Schloss Westerwinkel. » **71,4 km**

5. Tag (16. Juni)

Heute geht es im Halbkreis um Münster. Ich fahre einige Orte ab, in denen der westfälische Adel seine Burgen und Schlösser errichtet hat. Inspiriert worden bin ich dazu durch die Broschüre „100 Schlösser Route“, die der Verein Münsterland e. V. herausgebracht hat. Ich besuche zunächst das wunderschöne Schloss Nordkirchen, dann Burg Lüdinghausen und die noch wesentlich interessantere Burg Vischering. Unter anderem wird hier die Geschichte der



Burg Vischering in Lüdinghausen mit beispielhafter Rüstungskonversion in ehemaligem Wachhäuschen

Fehde zwischen Lambert von Oer und Goddert von Harmen thematisiert. Statt einen Erbschaftsstreit zivilisiert vor dem gerade gegründeten Reichskammergericht auszutragen, wurde Lambert gekidnappt und erhielt ein eisernes Halsband umgelegt, das sich nicht öffnen ließ und innen mit Dornen und Haken versehen war. Davon wollte ihn Goddert erst befreien, wenn er in dem Streit nachgibt. Lambert ging stattdessen zu dem kunstfertigen Waffenschmied Thiele Schwoll nach Münster, dem es gelang, das Schloss zu zerstören und den Träger vom Halsband zu befreien. Darauf konnten die beiden Streithähne ihre Fehde gemächlich fortsetzen und sich gegenseitig Hab und Gut zerstören. Wer die Details wissen will, lese es nach (adfc-ffm.de/~vWeA). Ich kann mich kaum losreißen, fahre aber dann doch weiter über das im Bau befindliche Schloss Senden zum Ziel der heutigen Etappe, dem Örtchen Billerbeck. **>> 63 km**

6. Tag (17. Juni)

Heute kann ich mir Zeit lassen, denn es sind nur 30 km zu bewältigen. Ich breche spät auf und fahre zunächst nach Havixbeck und weiter auf dem Fahrradweg parallel zu der Straße nach Münster bis zur Burg Hülshoff, wo im Jahre 1797 Annette Freiin von Droste zu Hülshoff geboren wurde. Mir ist die Dichterin eigentlich nur von der Schule her bekannt und ich erinnere mich nicht ohne ein Frösteln im Rücken an ihr Gedicht „Der Knabe im Moor“ (Schaurig ist's übers Moor zu gehen ...). Als ihr berühmtestes Werk gilt die Kriminalgeschichte „Die Judenbuche“. Das Buch kann man dort erwerben und ich werde es am letzten Tag der Reise im Zug lesen. Mein Urteil: Es ist lesbar, aber man hat nichts versäumt, wenn man's nicht gelesen hat. Schließlich geht es weiter nach Münster. Ich verbringe den Nachmittag mit einem Stadtbummel vorbei an der Lambertikirche, wo man (aus welchem Grund wohl?) bis heute die Käfige am Turm hängen lässt, in denen im Jahre 1536 die

Leichen der hingerichteten Wiedertäufer zur Abschreckung des Volkes ausgestellt wurden, bis sie restlos verwest waren. Weiter geht's über das Rathaus mit dem Friedenssaal, wo 1648 der Westfälische Frieden von den katholischen Vertragspartnern unterzeichnet wurde, zum Dom. Zu Abend esse ich in einem Lokal unmittelbar neben dem Antiquariat Solder, das in der Republik allerdings eher unter dem Namen „Antiquariat Wilsberg“ bekannt ist. Wahrscheinlich verdient Herr Solder mit der Verpachtung an das Filmteam von „Wilsberg“ mehr als mit dem Verkauf der Bücher. **>> 30 km**

7. Tag (18. Juni)

Heute geht es von Münster über Telgte, Ostbevern und Bad Iburg (Burg) nach Osnabrück. Ich bin erst kurz vor 18:00 Uhr im Hotel und mache mich anschließend auf die Suche nach einem Restaurant. Fündig werde ich direkt am Rathaus. Trotz der späten Stunde ist das Rathaus wegen eines Empfangs noch offen und so kann

ich auch den hiesigen Friedenssaal besuchen, in dem die protestantischen Vertragspartner den Westfälischen Frieden unterschrieben.

8. Tag (19. Juni)

Nach dem Frühstück geht es wieder aufs Rad, aber nur mit kleinem Gepäck. Ich nehme den Radfernweg 7 über Wallenhorst und Engter nach Kalkriese. Dort muss ich den Radfernweg verlassen und bin 1,3 km später am Museum und Ausgrabungsgebiet zur Varus-Schlacht angelangt. Vom Hotel aus waren das ca. 25 km. Ich halte mich etwa drei Stunden in dem Ausstellungsgebiet auf. Zuerst sehe ich eine Sonderausstellung zur Struktur und Technik der römischen Legionen. Dann gehe ich einen mit Eisenplatten markierten Weg ab, der zwischen der Anhöhe im Norden und dem Moor im Süden hindurchführt und wahrscheinlich die Engstelle war, an der der Angriff der Germanen gegen die Legionen des Varus im Jahre 9 ihren Anfang genommen hat. Schließlich geht es noch in das Museum, in dem die wenigen Fundstücke zu sehen sind, die die Cherusker damals nicht erbeutet und stattdessen für das Museum übriggelassen haben. Dann geht's zurück zum Hotel in Osnabrück. **>> 54,8 km**

9. Tag (20. Juni)

Etwas wehmütig besteige ich nach 543 mit dem Rad zurückgelegten Kilometern den IC nach Frankfurt. Hinter mir liegt eine Tour, die, was das Gelände angeht, nicht ganz ohne Anspruch war, aber jedenfalls mit dem Pedelec auch keine besondere Herausforderung darstellte. Am Wegesrand gibt es viel zu sehen für Leute, die sich für Kultur und Geschichte interessieren. Schließlich hatte ich auch Glück mit dem Wetter. Nur am ersten Tag hat es über längere Zeit heftig geregnet. Den nächsten Regen (mit Hagel) habe ich erst erlebt, als ich gerade wieder zuhause angekommen war.

Paul Tiedemann



Hier wurde der Westfälische Friede geschlossen: Rathaus der Stadt Münster

Leser MEINUNG



Frankfurt aktuell 4/19, Facettenreiches Radler-Fest

Der Bericht über das „facettenreiche“ adfc-Radlerfest hat mich nun doch noch motiviert, meinem Unmut über einen besonderen Aspekt dieses Events Ausdruck zu verleihen. Und zwar darüber, dass auf dem ganzen Fest nichts zu finden und zu erfahren war über die mobilitäts- und verkehrspolitischen Themen, die ansonsten aktuell landauf landab diskutiert wurden und werden. Als gäbe es keine FFF (Greta), keinen Rezo (#aussteigen) und keine Bewegung „Klimagerechte Mobilität für alle!“

Auf dem Platz gab es neben den vielen im Artikel aufgezählten adfc-Ständen einen mit der Beschriftung „Verkehrspolitik“, an dem nicht nur zu den vorgenannten Facetten keine einzige Information zu haben war, sondern – unglaublich (!) – auch nicht zu dem „Radentscheid Frankfurt“, der damals erfolgreich abgeschlossen und sich in einer Verhandlungsphase befand. Es stellte sich auf dem Fest so dar, als habe der gesamte adfc – zumindest in Ffm. – mit diesen Debatten und Bewegungen absolut nicht zu tun und als fände das alles ohne ihn statt. Wie vereinbart sich

das eigentlich damit, daß ansonsten die „Frankfurt aktuell“ mit Beiträgen zu diesen Facetten (fremde Federn?) voll sind?

Dieter Fornoni, Frankfurt/Main



Direkte Antwort des Autors Ingolf Biehusen hierauf:

Die Antwort auf den Leserbrief von Dieter Fornoni ergibt sich eigentlich aus dem letzten Satz:

Eine Zeitschrift wird keineswegs interessanter, wenn immer nur über die gleichen Sachen geschrieben wird. Der Radentscheid war vor einem Jahr das große Thema auf dem Radler-Fest und in der Berichterstattung darüber gewesen. Der ADFC hatte der Radentscheid-Initiative eine große Ausstellungsfläche kostenlos zur Verfügung gestellt und an einem einzigen Tag kamen dabei 1.000 Unterschriften zusammen.

Demgegenüber trat die Radentscheid-Initiative auf dem Radler-Fest 2019 nicht weiter in Erscheinung und das aus gutem Grund. Während der Verhandlungsphase hätte man zwar spekulieren können, aber es gab noch keine neuen Informationen. Ein paar Tage später, am 18. Juni, wurde dann auf

einer Pressekonferenz als Ergebnis der Verhandlungen der von CDU, SPD und GRÜNEN gemeinsam unterstützte Antrag „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ vorgestellt. Über diesen Erfolg haben wir dann im letzten Heft von „Frankfurt aktuell“ sehr viel ausführlicher berichtet als über das Radler-Fest.

Am Informationsstand „Verkehrspolitik“ gab es Informationen über geplante und verwirklichte Projekte des ADFC. Wer sich über den Klimawandel informieren will, radelt bestimmt nicht die Nidda entlang, um sich beim ADFC am alten Flugplatz Material dazu abzuholen.

Die „Klimagerechte Mobilität für alle“ ist natürlich eine überaus wichtige Angelegenheit und der Fahrradverkehr kann einen erheblichen Beitrag dazu leisten. Der vor

vierzig Jahren als vorwiegend politischer Verein gegründete ADFC beschäftigt sich daher damit von Anfang an, das muss nicht in jedem einzelnen Textbeitrag noch einmal betont werden.

Es gibt nämlich auch noch ganz andere Aspekte des Radfahrens. Gerade das Radler-Fest sendet eine Botschaft aus, die gerne übersehen wird: Radfahren macht Spaß. Und wenn das Fahrrad in der Freizeit immer beliebter wird, dann ergibt sich daraus die Forderung an alle politisch Verantwortlichen, den Radfahrern und Radfahrerinnen auch im Berufsverkehr und im Alltag ein sicheres und bequemes Vorankommen zu ermöglichen. Im Dienste der Natur, des Weltklimas, der Gesundheit und der Lebensqualität aller.

Klein ANZEIGE

Tandem zu verkaufen

Gut erhaltenes
Schauff-Tandem,
18-Gang-Kettenschaltung.
Alle Papiere vorhanden. VB 400 €.
Ursula Bierwagen,
Hanau,
Tel. 06181-86532



Impressum

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

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

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

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

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

Druck: C. Adelman GmbH, Frankfurt am Main, **Auflage:** 4.400

Redaktionsschluss für die Nov./Dez.-Ausgabe: 22. Oktober 2019

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillingsgasse 8-14
(Anzeige Seite 17)
www.fahrrad-boettgen.de

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

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 7)
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 28)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 11)
www.mainvelo.de

Montimare
Hanauer Landstraße 11-13
www.montimare.de

Per Pedale
Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 22)
www.perpedale.de

Radschlag
Hallgartenstraße 56
www.radschlag.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH
Am Hauptbahnhof 10
www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc

terrano Zimmermann Touristik KG
Martin-May-Straße 7
pfaeltzer@terrano-touristik.de

Fahrradhaus Wagner
Wooßstraße 21
(Anzeige Seite 17)
www.fahrradwagner.de

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



ADFC Frankfurt @adfc_ffm • 4 Std.
Katharina Knacker: Das Umdenken in den letzten Monaten in Bezug auf das Fahrrad als Teil der Mobilität findet nicht zuletzt dank solcher tollen Events wie der #bikenight2019 statt!

bike-night-Bilder: Foto-AG ADFC Frankfurt



ADFC Frankfurt @adfc_ffm • 2 Std.
Stefan Janke: Die Zeit ist reif, die Politik unterstützt es massiv inzwischen, aber sie braucht Rückenwind und immer unseren heißen Atem im Nacken.
 #MehrPlatzFürsRad #bikenight2019

90 Jahre
KRIEGELSTEIN



FAHRRÄDER ALLER ART
MEISTERBETRIEB
REPARATUREN · ERSATZTEILE



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

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

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



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

