

# FRANKFURT *aktuell*

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



# Der rote Teppich liegt

Endlich möglich: Radfahren auf der Friedberger Landstraße





5. 2020 September/Oktober



## Aber jetzt: Die erste bundesweite Kidical Mass

Die bundesweite Kidical Mass, die schon einmal im März geplant war und aus bekannten Gründen abgesagt werden musste, wird nachgeholt. Am Wochenende vom 19.–20. September 2020 erobern kleine und große Radfahrende die Städte im ganzen Land. Der Weltkindertag und die Europäische Woche der Mobilität sind perfekte Anlässe für eine bunte Fahrraddemo. Am selben Wochenende in über 70 Städten starten Kinder Fahrrad Korsos unter ein und demselben Motto: Platz da für die nächste Generation. Auch die Frankfurter Kidical Mass ist mit dabei, in diesem Jahr mit Unter-

stützung vom VCD und vom ADFC Frankfurt.

Es ist jedes Mal ein tolles Erlebnis, mit vielen Kindern, ihren Familien und Freunden durch die Stadt zu radeln. Doch haben wir immer ein ernstes Anliegen. Wir fordern:

- \* **Angstfreies Radfahren für alle Menschen**
- \* **Sichere Schulradwegenetze**
- \* **Tempo 30 für sicheren Straßenverkehr innerorts**

Es gibt viele gute Gründe, sich für Tempo 30 in den Städten einzusetzen: erwiesenermaßen passieren weniger Unfälle und weniger schwere Unfallfolgen. Bei Tempo

### Sei dabei!

20.9.2020 | 15:30 Uhr

Start: Opernplatz

Ziel: Sinaipark

[www.kidicalmass-ffm.de](http://www.kidicalmass-ffm.de)  
[kinderaufsrad.org](http://kinderaufsrad.org)

30 nehmen die Autofahrer\*innen mehr Rücksicht auf Kinder, Gefahren können besser erkannt werden, es gibt weniger Lärm und Abgase und die Qualität des Wohnumfelds verbessert sich. Dabei erhöht sich die Fahrtzeit im Gegen-

satz zu Tempo 50 nur geringfügig.

Gemeinsam machen wir bundesweit einige Aktionen. Zum Beispiel werden wir zusammen so laut sein wie eine Autostraße, auf der man Tempo 50 fahren darf und so leise wie eine, auf welcher Tempo 30 gilt. Außerdem zeigen wir die unterschiedlichen Bremswege bei 50 km/h und 30 km/h auf.

Vor und nach unserer Rundtour schreiben und malen wir Postkarten an Radiosender, die noch Blitzzmeldungen senden. Denn zu schnell fahren ist gefährlich und wer sich immer an das richtige Tempo hält, wird nicht geblitzt.

*Katharina Knacker*

## Zurück auf Start

Kaum trauen sich die ersten Autos, den Mainkai wieder zu befahren, wird er kurzerhand von jungen Leuten der Fridays for Future-Bewegung gekapert. Eine autofreie Innenstadt wird gefordert, eine Stadt für alle, außer für Autofahrende. Eine wunderbare Vorstellung, frische Luft, kein Verkehrslärm, kein Geheule, kein Gerase. Gefahrloses Radeln für Groß und Klein, FußgängerInnen überall, kreuz und quer. Da muss sich anscheinend das Klima weiterhin noch viel spürbarer für alle verschlechtern, vielleicht wird dann irgendwann zeitgemäß gehandelt. Schade, dass die Chance auf einen autofreien Mainkai vertan wurde und um damit für Frankfurt ein weiteres Zeichen für den verkehrspolitischen Wandel zu setzen. Die Straße ist nun neu gespurt, jedoch Fahrradwege keine, weit und breit.

Aber frei nach Oscar Wilde: Am Ende wird alles gut und wenn es nicht gut ist, ist es noch lange nicht das Ende.

*Dagmar Berges*



# Editorial

Schon wieder alles rot, werden Seelige von euch denken und dabei vielleicht den Kopf schütteln. Fällt denen denn gar nichts anderes mehr ein? Doch, natürlich fällt uns auch anderes ein, über das es zu berichten lohnt. In diesem Heft zum Beispiel über die Bedeutung des Radverkehrs für die lokale Wirtschaft oder über Reisen an die Mosel oder durch die Rhön. Aber, und da komme ich wieder zu der Farbe Rot zurück, das alles beherrschende Thema ist zurzeit nun einmal die Veränderung, die wir auf der Friedberger Landstraße erleben dürfen. „Ein Meilenstein für den Radverkehr“ sei das, sagt der Verkehrsdezernent. „So geht Radverkehr!“, sage ich und freue mich jeden Tag wieder über diese breiten roten Streifen, die die „Friedberger“ nun beidseitig zieren. Nehme kleinere Umwege in Kauf, um dort entlang rollen zu können, entdecke

neue Wegebeziehungen, die plötzlich möglich geworden sind, erspare mir das mühsame Fahren durch schmale, zugeparkte Ostend- oder Nordendstraßen mit ihren unübersichtlichen Kreuzungsbereichen – und rolle einfach auf der breiten Hauptstraße schnell und ungehindert durch die Stadt. Jetzt sagt bitte nicht, ihr kennt dieses Fahrgefühl bereits, von den roten Streifen auf der Gießener Straße oder der Mainzer Landstraße, der Schönen Aussicht oder, ganz neu, der Ratbeil-Straße. Alles auch schön, alles auch gut für uns Radfahrende. Aber das hier, liebe Leserinnen und liebe Leser, ist anders. Breiter: nicht immer auf dem Gullydeckelrand der Straße fahren; schneller: Überholen jederzeit möglich; bequemer: durchgängig 1,7 Kilometer auf der Nord-Süd-Achse quer durch die Innenstadt; sicherer: keine parkenden Autos neben der Spur; wegwei-

sender: für alle, die bisher noch nicht Rad fahren. Natürlich gibt es auch hier Ansatzpunkte für Kritik. Wir bewegen uns zwar auf einem roten Teppich, aber nicht auf einer einsamen Insel. Links von uns (und manchmal auch rechts) fahren immer noch Kraftfahrzeuge – das erfordert weiterhin hohe Aufmerksamkeit von uns. Trotzdem ist die Fahrt auf diesem Abschnitt der „Friedberger“ für mich ein großes Vergnügen. Deshalb auch in dieser Ausgabe: Schon wieder alles rot!

Dass wir viel mehr Platz für den Radverkehr brauchen, wurde bei der bike-night augenfällig demonstriert. Um die aktuellen Abstandsregeln einhalten zu können, dürfen wir uns nicht mehr auf schmale Radwege abschieben lassen. Die Straße gehört auch uns – nicht nur während der bike-night! Und nicht nur zu Corona-Zeiten!

**Peter für das Redaktionsteam**



## ADFC Frankfurt am Main e. V.

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

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

## Öffnungszeiten Geschäftsstelle:

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

## Vorstand

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

## Kontoverbindung

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

## Arbeitsgruppen / Themen

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

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

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

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

**AG Klaufix / Codierungen:**  
Dieter Werner  
klaufix@adfc-frankfurt.de

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

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

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

**AG Verkehr und Verkehrspolitische Sprecher:**  
Bertram Giebeler  
verkehr@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

## Stadtteilgruppen

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

## Beauftragte

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

## Kontakte

**Elke Bauer** e.bauer@web.de  
**Claudia Nora Fischer**  
claudia.fischer@adfc-frankfurt.de  
**Ernesto Fromme**  
ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de  
**Bertram Giebeler** ☎ 069/59 11 97  
bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de  
**Ansgar Hegerfeld**  
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de  
**Jörg Hofmann** ☎ 069/53 12 79  
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de  
**Sigrid Hubert** ☎ 069/15 62 51 35  
sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de  
**Rainer Hübner**  
rainer.huebner@adfc-frankfurt.de  
**Jürgen Johann**  
juergen.johann@adfc-frankfurt.de  
**Thomas Koch** ☎ 069/9054 7990  
thomas.koch@adfc-frankfurt.de  
**Klaus Konrad** ☎ 069/30 61 55  
klaus.konrad@adfc-frankfurt.de  
**Helmut Lingat** ☎ 069/37 00 23 02  
helmut.lingat@adfc-frankfurt.de  
**Erich Lücker** ☎ 069/21 00 65 24  
erich.luecker@adfc-frankfurt.de

## Simone Markl

simone.markl@adfc-frankfurt.de  
**Lars Nattermann**  
lars.nattermann@adfc-frankfurt.de  
**Dr. Susanne Neumann**  
☎ 0177/7852570  
susanne.neumann@adfc-frankfurt.de  
**Stephan Nickel**  
☎ 0151/46 72 19 36  
stephan.nickel@adfc-frankfurt.de  
**Wehrhart Otto** ☎ 069/95 05 61 29  
wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de  
**Ralf Paul** ☎ 069/49 40 92 8  
**Wolfgang Preisung**  
☎ 0 61 92/9 51 7 617  
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de  
**Denis Reith**  
denis.reith@adfc-frankfurt.de  
**Peter Sauer** ☎ 069/46 59 06  
peter.sauer@adfc-frankfurt.de  
**Klaus Schmidt-Montfort**  
☎ 069/51 30 52  
klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de  
**Svea Birte Schuch**  
☎ 069/5890 190  
birte.schuch@adfc-frankfurt.de  
**Alexander Schulz**  
☎ 0176 496 85 859  
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de  
**Karin Soldan** ksoldan@gmx.de  
**Anne Wehr** ☎ 069/59 11 97  
anne.wehr@adfc-frankfurt.de  
**Dieter Werner** ☎ 069/95 90 88 98  
dieter.werner@adfc-frankfurt.de  
**Margret Wiener**  
margret.wiener@live.de  
**Eckehard Wolf** ☎ 069/95 78 00 92  
eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de



Verkehrsdezernent Oesterling und eine große Entourage aus Presse, Fraktionen, Verkehrsbehörden, Radentscheid, ADFC, Ortsbeiräten auf der „Eröffnungstour“ des neuen Radstreifens

## Die Perspektive für die Friedberger Landstraße:

# Multimodale Hochleistungs-Verkehrsachse!

Die jetzt markierte Radverkehrslösung auf der ganzen Strecke zwischen Alter Brücke und Friedberger Platz erleichtert oder ermöglicht das Rad fahren für viele – das sieht man schon jetzt augenfällig. Sie erforderte politischen Mut auf Seiten des Dezernats und den Rückenwind der 40.000 Unterschriften für den Radentscheid vor

zwei Jahren. Sie ist aber auch nur ein Provisorium, aus der Sicht mancher Radentscheid-Aktivistens mangels baulicher Abtrennung vom Autoverkehr und wegen der problematischen Einfädelung nördlich des Friedberger Platzes sogar unbefriedigend. Spätestens wenn die Straßenbahn- und Bushaltestellen barrierefrei gemacht wer-

den, steht ein Umbau der Straße an. Dann sollte die Chance genutzt werden, diese wichtige Verkehrsachse in den und aus dem Nordosten komplett neu zu konzipieren – damit auf ihr möglichst viele Menschen von A nach B kommen statt möglichst viele Tonnen Blech.

Die Friedberger muss mittelfristig nicht nur für den stetig wach-

senden Radverkehr, sondern besonders für den öffentlichen Verkehr ertüchtigt werden, um eine noch größere Leistung in der Mobilität von Menschen zu erbringen. Schon bald soll eine zusätzliche Straßenbahnlinie von der Friedberger Warte aus in die City fahren. Darüber hinaus sind zwei Projekte zumindest in der Diskussion, wenn auch noch nicht beschlossen: eine Straßenbahnlinie nach Bad Vilbel und der Bau eines großen Park-and-Ride-Parkhauses, ähnlich dem an der Borsigallee, im Bereich des BG-Unfallkrankenhauses. Die Autofahrer sollen dann in ein öffentliches Verkehrsmittel umsteigen (ganz nebenbei – ein praktisches Faltrad im Kofferraum dabei, und ruck zuck ist von dort die City erreicht!). Wer diese Projekte auch nur andenkt, muss auch eine bessere Infrastruktur für den ÖV mitplanen.

Wenn wir davon ausgehen, dass das Gesamt-Platzangebot an der Friedberger Landstraße so bleibt, wie es derzeit ist, dass also keine Bäume gefällt und schon gar nicht Häuser abgerissen werden, so sieht die Perspektive, von außen nach innen konzipiert, so aus: auf ganzer Länge vom Unfallkrankenhaus bis zum Main gibt es außen einen Fußweg; links daneben einen Radweg oder einen (möglichst geschützten) Radstreifen; links daneben eine Kfz-Fahrspur, bei großzügigem Platzangebot, etwa nördlich der Rat-Beil-Straße, auch mal zwei; und in der Mitte eine leicht separierte oder angehobene ÖV-Spur, die nur von Feuerwehr/Rettungsdienst/Polizei be-



Radstreifen mit Busfahr-Erlaubnis: die neue Realität auf der Friedberger Landstraße Peter Sauer (2)



Dies ist eine äußerst leistungsfähige innerstädtische notorisch bekannte Nørrebrogade in Kopenhagen. Man bis zu 40.000 Radfahrer\*innen am Tag

fahren werden darf. Hierfür sind an manchen Abschnitten Umbauten des Gleisbetts nötig, etwa im Bereich des Hessendenkmals.

Kritische Engstellen sind zwei Abschnitte: erstens zwischen Rohrbachstraße und Egenolffstraße; Radwege auf beiden Seiten gibt es hier schon, aber die Breite der ÖV-Spur reicht hier für zwei sich begegnende Busse nicht aus. Das größere Platzangebot am Matthias-Beltz-Platz könnte für eine Busbegegnung hilfreich sein. Zweitens der Abschnitt zwischen Kosel- und Wieland- bzw Vogelsbergstraße. Stadtauswärts kann hier der Radweg rechts von den Bäumen reaktiviert werden, der früher schon einmal existiert hat und sogar an der Pflasterung noch erkennbar ist. Er wurde irgendwann in der autobegeisterten Vergangenheit den Parkplätzen geopfert. Das müsste man wieder rückgängig machen, die Prioritäten haben sich nun mal geändert. Stadteinwärts könnte – das ist erst mal nur die Meinung des Autors dieser Zeilen – für Rad- und Kfz-Verkehr ein temporeduzierter Mischverkehr realistisch und für den Radverkehr zumutbar sein.

Die Leistungsfähigkeit einer städtischen Straße bemisst sich am Durchsatz von Menschen, ob zu Fuß, auf dem Fahrrad, in Bahn und Bus oder auch – zu rückläufigem Anteil – im Auto. Das gilt für alle Großstadtstraßen mit vielfältigen Nutzungsansprüchen in Deutschland und Europa. Die Friedberger Landstraße in Frankfurt könnte ein Modell sein für eine funktionierende multimodale Mobilitätsachse! *Bertram Giebeler*



Straße – die bei Verkehrsplanern sieht halt wenig Autos, dafür aber

Torsten Willner



Endlich wieder ein Wellnessbereich fürs Autofahren, weil frei von Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen und ähnlichen Störfaktoren: der Frankfurter Mainkai im September 2020

Peter Sauer

## Mainkai wieder voller Blech – Frankfurt verpasst die Chance!

**Mittlerweile ist es amtlich: ein neu gestaltetes Flussufer ohne Autoverkehr und mit hoher Aufenthaltsqualität, wie es andere Städte schon längst haben, wäre eine feine Sache und auch in der Bevölkerung durchaus populär – das ergab eine Umfrage des Verkehrsdezernats im Februar. Sogar eine weitgehend autofreie City wäre in Frankfurt mehrheitsfähig – das ergab eine Umfrage in Verantwortung des CDU-geführten Baudezernats. Auch der hochkarätig besetzte Städtebau-Beirat hat sich für eine autofreie Neugestaltung des Mainufers positioniert.**

Trotzdem wird daraus erst mal nichts, die CDU bewegte sich bei der Frage der Verlängerung der autofreien Testphase keinen Millimeter bei der Stadtverordnetenversammlung am 3. September. Und niemand wollte deswegen die Koalition platzen lassen. Also haben wir am zentralen historischen Flussufer dieser Stadt, die immerhin so manche Kaiserkrönung gesehen hat, wieder nur die seit Jahrzehnten sattfam bekannte Autopiste. Echt Weltniveau!

Ginge es nur um bessere Infrastruktur zum Radfahren am Mainkai, würde auch links und rechts ein Radstreifen reichen, den man gegen Falschparken sichern und für den man den Autoverkehr auf je einen Streifen pro Richtung begrenzen müsste. Dieser Vorschlag ist auch schon lange im Raum. Wir als ADFC könnten sagen: gebt uns den Radstreifen (was übrigens

platzmäßig gar nicht so einfach geht) und wir sind zufrieden.

Es geht aber beim Mainkai nicht vorrangig um Radverkehr, sondern um Stadtentwicklung. Wir haben uns im letzten Jahr erlaubt, mit der Unterstützung des Projekts „Autofreier Mainkai“ über unseren eigenen Tellerrand hinauszuschauen. Das werden wir auch an anderer Stelle tun, etwa bei der Neuplanung von Hauptstraßen in Frankfurt oder bei der Diskussion über ein Gesamtverkehrskonzept Innenstadt – wir wissen, dass wir als Radfahrer\*innen nicht allein auf der Welt sind und dass Radfahrende auch noch andere Ansprüche an ihr urbanes Umfeld haben, als schnell irgendwo durchzuradeln.

Das Thema autofreier Mainkai wird jetzt Kommunalwahlthema vor dem 14. März 2021. Gut so, wenn es richtig angegangen wird. Sobald sich die Diskussion auf die städte-

baulichen Chancen fokussiert und nicht nur auf die verkehrsbedingten Nebeneffekte, etwa in Sachsenhausen, „kippt“ das Meinungsbild in die positive Richtung. Der Anblick von Flussufern anderer Städte, aber auch von Beispielen zur guten Gestaltung von urbanen Aufenthaltszonen, wird kreative Fantasie freisetzen darüber, was aus der derzeitigen Asphaltfläche am Mainkai einmal werden könnte. Die Frankfurter\*innen sollen endlich einen noch besseren Grund haben, von der Geschäftscity zum Mainufer zu gehen, ohne wie jetzt (wieder) eine Autopiste queren zu müssen. Auch Touristen könnte ein schöneres Flussufer-Erlebnis geboten werden. Nach Corona soll schließlich der Wirtschaftsfaktor Tourismus wieder anspringen. Der nächste Magistrat muss das mutig angehen – Zeit, dass sich was ändert! *Bertram Giebeler*

# Schneller durchs Westend

## Planung zur Bockenheimer Landstraße geht voran – Magistrat beschließt Vorplanungsvorlage

Gemäß dem Koalitionsbeschluss „Fahrradstadt Frankfurt“ erhält die Bockenheimer Landstraße breitere bauliche Radwege - und eine Autospur weniger. Die dazugehörige Vorplanung wurde nun erstellt und durch den Magistrat beschlossen.

Die Planung sieht für beide Fahrrichtungen durchgängig 2,30 m breite Radwege auf dem Bord vor. Hinzu kommt jeweils ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und ein 0,25 m breiter Sicherheitsabstand zu den Hochbeeten der Allee-Bäume.

„Eine solche bauliche Umgestaltung für den Radverkehr kennen wir meist nur aus den Niederlanden oder Kopenhagen“, erläutert Verkehrsdezernent Klaus Oesterling.



So soll sie einmal aussehen, mit breitem komfortablem Radweg: die neue Bockenheimer Landstraße

Radfahrbüro Stadt Frankfurt

Bis zum Umbau wird allerdings noch einige Zeit vergehen. Nach Beschluss der Vorplanungsvorlage durch die Stadtverordnetenversammlung erfolgt die Ausschreibung der weiteren Detail-

planung, in der Folge wird eine Bau- und Finanzierungsvorlage erstellt, mit der baulichen Umsetzung der Maßnahme ist ab 2022 zu rechnen.

## Radfahren in Frankfurt – Spaß oder Stress?

### Der ADFC-Fahrradklima-Test 2020 startet am 1. September

**Am 1. September startet erneut die Umfrage zum großen ADFC-Fahrradklima-Test 2020. Der ADFC Frankfurt ruft alle Radfahrerinnen und Radfahrer in Frankfurt dazu auf, die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt zu bewerten. Die bundesweit stattfindende Umfrage hilft, Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung zu erkennen.**

Viel hat sich seit dem letzten Fahrradklima-Test im Jahr 2018 für Radfahrerinnen und Radfahrer in Frankfurt getan. Der Radentscheid sammelte 40.000 Unterschriften für bessere Radinfrastruktur, das Stadtparlament beschloss die „Fahrradstadt Frankfurt“, die seitdem nach und nach umgesetzt wird, Fahrradstaffeln der Polizei sorgen für freie Radwege, und an vielen Stellen in der Stadt finden sich Radbügel zum sicheren Parken der Fahrräder.

Doch reicht das bereits aus, damit das Radfahren in Frankfurt Spaß macht? Bei den Fahrradklima-Tests der vergangenen Jahre hat sich Frankfurt in der Endbewertung langsam, aber stetig verschlechtert. Insbesondere Falschparker, Konflikte mit Autofahrenden

sowie Fahrraddiebstähle haben wenig Freude bei den Radfahrerinnen und Radfahrern aufgenommen lassen. Da die Stadt nun erste Aktivitäten gegen diese Mängel gestartet hat und diese recht offensiv vorantreibt, wäre es gut zu wissen, wie diese ankommen.

### Rege Beteiligung erwünscht!

Aus diesem Grund wünschen wir uns eine rege Beteiligung am Fahrradklima-Test 2020, weil durch die Ergebnisse der Umfrage zum einen sichtbar wird, ob und wie die Aktivitäten der Stadt fruchten. Zum anderen bekommen wir wertvolle Hinweise, bei welchen Themen wir verstärkt auf die Verkehrspolitikerinnen und Verkehrspolitiker einwirken müssen, weil es aus Sicht der Radfahrerinnen und Radfahrer noch Handlungsbedarf gibt.

### Spaß oder Stress?

Mit Hilfe eines Fragebogens könnt ihr eure Meinung über „Spaß oder Stress“ beim Radfahren und im Straßenverkehr in Frankfurt zum Ausdruck bringen, indem ihr verschiedene Aspekte auf einer Skala mit sechs Positionen bewertet. Die insgesamt 27 Fragen betreffen Sicherheitsgefühl, Komfort, Radverkehrsinfrastruktur und -förderung, bis hin zu Abstellmöglichkeiten, Mitnahme des Fahrrades im öffentlichen Nahverkehr und Werbung für das Radfahren. An der Umfrage können alle Radfahrerinnen und Radfahrer teilnehmen, egal, ob jung oder alt, ob ihr viel oder wenig Fahrrad fährt, ob ihr mit dem Fahrrad zur Arbeit pendelt oder lieber ins Grüne fahrt. Je vielfältiger die Teilnahme, desto aussagekräftiger werden die Ergebnisse.

Vom 1. September bis zum 30. November 2020 könnt ihr euch über [www.fahrradklima-test.de](http://www.fahrradklima-test.de) an der Umfrage beteiligen. Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2021 präsentiert – und damit auch die Antwort auf die Frage, ob Radfahren in Frankfurt Spaß macht oder ob es euch stresst. *Dr. Susanne Neumann*





So sollte es sein:  
In der Braubach-  
straße machten  
die Parkplätze  
Platz für Men-  
schen und Fahr-  
räder **Rainer Hübner**

Auch 2020 wieder aktuell: am 19.09 ist Park(ing)Day

## Platz für Menschen, nicht für Autos!

Eigentlich ist der dritte Freitag im September das internationale Datum für den Park(ing)Day. Doch Frankfurt hat sich entschieden, aus der Reihe zu tanzen und stattdessen den darauffolgenden Samstag zu wählen. Zum einen, weil Samstags mehr Publikum die Straßen frequentiert, zum zweiten, weil einfach mehr Aktive Zeit für die Präsenz in den „Parks“ haben.

Owohl sich der Wind dreht, immer mehr Menschen in den Städten die Allgegenwart des Autos als störend empfinden und Einzelhandel und Gastronomie zusehends merken, dass nicht der Parkplatz vor der Tür, sondern die gute Erreichbarkeit zu Fuß, per ÖPNV und mit dem Rad Standortvorteile sind, dominiert das Auto auch im Jahr 2020 immer noch das Frankfurter Straßenbild.

Deshalb werden wir am 19. September wieder in der Frankfurter Töngesgasse zusammen mit weiteren Gruppen den Park(ing)Day abhalten und Parkplätze mit unseren Ständen belegen. Am Stand des ADFC erwartet euch ein Fahrrad-Check, bei dem ihr euer Rad technisch durchprüfen lassen könnt, ein Verkehrsquiz zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr, interessante Gespräche mit unseren Aktiven und natürlich die

Vision, wie die Straße aussehen könnte, wenn die Dominanz des Autos fällt und mehr Platz für Menschen entsteht.

Das lässt sich seit einigen Wochen schon auf der Braubachstraße bewundern: Auf 170 Quadratmetern, die einst zum Abstellen von 20 Autos dienten, laden jetzt Außengastronomie und Bänke zum Verweilen ein; Radfahrende finden dank neuer Omega-Bügel einen sicheren Standplatz für ihr Gefährt. Damit auch Leipziger Straße, Schweizer Straße, Töngesgasse und viele andere von Parkplätzen beherrschte Stadtstraßen in den Genuss

eines ähnlichen „Upgrades“ kommen, lohnt es sich, am 19. September in der Töngesgasse Liegestühle, Klapptische, Rasen und Pflanzen aufzubauen – denn steter Tropfen höhlt den Stein!

**Rainer Hübner**



Wo die Autos weichen, entsteht Platz für Entspannung, Essen und Musik. **Ansgar Hegerfeld**

## Anfangs noch ohne Schaltung

Thomas Koch ist der neue Leiter des Teams Touren

Ende der 50er Jahre in Mainz geboren und aufgewachsen, habe ich dort nach dem Abitur Geographie studiert. Nach meinem Zivildienst und einer weiteren Ausbildung habe ich 1988 eine IT-Stelle bei einem Unternehmen in Oberursel angenommen und dort in verschiedenen Positionen bis 2019 gearbeitet. In Frankfurt wohne ich jetzt seit 20 Jahren und habe die Stadt mit ihrem besonderen Flair in all ihren Facetten und Besonderheiten schätzen und lieben gelernt.

Schon als Jugendlicher war ich gerne mit dem Rad unterwegs, die damalige Technik: Schwere Rahmen, viel Stahl und Chrom und keine Schaltung (neudeutsch: „single-speed“). Mein erstes Rad war ein sogenanntes „Ge-

sundheitsrad“, ein bronzefarbenes, schweres 20-Zoll-Klapprad – damals sehr verbreitet. Auch die damaligen Wege- und Verkehrsverhältnisse sowie die Kleidung für Radler waren natürlich nicht mit den heutigen zu vergleichen. Erste Fahrradreisen führten mich nach Süddeutschland, Frankreich, die Schweiz, Irland und das Baltikum.

Seit rund 16 Jahren bin ich ADFC-Mitglied in Frankfurt. Wie kam das eigentlich? Beim Besuch des Radreisemarkts in Bornheim sprach mich Bertram (Giebeler) am Infostand an und ich fand mich dann unversehens als Teilnehmer einer Mehrtagesradtour ins Ruhrgebiet wieder. Diese und weitere Touren an Sonntagen haben mich dann schnell vom ADFC, seinen engagierten Mitgliedern und seinen vielfältigen Aktivitäten überzeugt.

Frankfurt gehört bundesweit sicherlich zu den aktivsten Sektionen innerhalb des ADFC. Als Leiter des Teams Touren will ich dazu beitragen, dass Radfahren in der Region Frankfurt und darüber hinaus durch ein vielseitiges und attraktives Tourenangebot von mehr als 90 begeisterten Tourenleiter\*innen auch weiterhin regen Zuspruch und Interesse findet und dass damit Stellenwert und Belange des Radverkehrs stetig an Bedeutung gewinnen. **Thomas Koch**



Der Leiter der Tourenleiter: Thomas Koch macht sich für das Team Touren stark **privat**



Main Velo  
Spezialräder

MainVelo.de

## Extra-Touren

Auch unter den derzeitigen Bedingungen bietet der ADFC viele interessante Touren an. „Extra-Touren“ nennt unser Tourenleiter Thomas Fuchs die Touren, die er spontan anbietet und die nicht im Tourenprogramm erwähnt sind. Zwei davon stellt er hier vor.

*Coronagerecht aufgenommen, mit viel Abstand: Pause im Hattersheimer Rosarium*



## Und Sie blühen doch noch!

Rosarium in Hattersheim, Türmchen in Hofheim und Kritteler Ziegeleipark

**Und Sie blühen doch noch! Auch wenn es schon Ende Juni war, konnten 11 interessierte Radler\*innen noch viele blühende Rosen im Rosarium in Hattersheim bewundern.**

Vom Römer, über das südlichen Mainufer mit Blick hinüber zur Altstadt von Höchst mit der Justinuskirche, erreichten wir für eine Trinkpause die Wassergräben an der Bonnemühle in Okriftel. Hier stand früher eine Getreidemühle, die von einem Cellulose- und Papierfabrikanten als Sommersitz genutzt wurde. Heute ist das Gelände ein wichtiges Rückzugsgebiet für Vögel und andere Tiere.

Nun am schattigen Schwarzbach entlang, was gut tat, nachdem die Sonne ihre Strahlkraft und

Wärme bei der Fahrt entlang des Mains verteilt hatte. So erreichten wir das Rosarium mit 6.500 Rosen auf 1,3 Hektar, unterteilt in 150 thematische Zonen, darunter auch Wasserrosen. Hier entstand unser Foto mit dem geforderten Abstand gemäß den Coronaregeln.

Wir folgten weiter dem Schwarzbach, der früher auch Goldbach genannt wurde, und über den Stadtpark von Hattersheim ging es zum Posthof. Hier finden normalerweise ganzjährig unterschiedlichste Veranstaltungen statt. Im Jahre 2019 war ich zusammen mit dem ADFC Frankfurt hier zu einem stimmungsvollen Rock-'n'-Roll-Konzert.

In Hofheim angekommen, fielen uns die langen Schlangen vor den Eisdielen auf. Somit ent-

schieden wir uns, den Aufenthalt zu verkürzen, schauten aber noch beim Türmchen vorbei, einem Überbleibsel der ehemaligen Stadtmauer. Heute befindet sich darin eine Weinstube.

Weiter ging es leicht bergauf zum Ziegeleipark in Krittel, von wo man einen wunderschönen Blick auf die Skyline von Frankfurt hat. Auch hier gab es Rosen zu bewundern und man konnte etwas über die ehemalige Ziegelfabrik erfahren, die sich bis Ende der 1960er Jahre auf diesem Gelände befand.

Nach etwa 46 km erreichten wir den Tel-Aviv-Platz im Europaviertel, wo mit einem Blick über den Europark hin zu den Hochhäusern unsere Tour offiziell endete. Einstimmige Meinung: jederzeit gerne wieder!  
*Thomas Fuchs*

## Von Schiller zu Goethe

Von der „Schillerruhe“ über Schloss Schönborn zum neuen Goetheturm

**Es war mal wieder an der Zeit, Schloss Schönborn in Heusenstamm einen Besuch abzustatten. Und so machte sich eine 10-köpfige Radlergruppe vom Römer aus auf den Weg dorthin.**

Am Jacobiweiher vorbei geradelt, wurde der erste Wissens-Stopp erreicht, die „Schiller-

ruhe“. Ein Gedenkstein dort, wo angeblich der erschöpfte Friedrich Schiller mit seinem Begleiter Streicher auf der Flucht aus Stuttgart nach Frankfurt im Jahre 1782 Rast machte. Danach ging es geradewegs zum Schloss Schöneborn mit seinem Bannturm, das über die Schlossallee mit ihren Weihern und den Resten der

ehemals weitläufigen Orangerie erreicht wurde. Unweit davon liegt beschaulich der Anglersee von Obertshausen, den wir umrundeten. Hier lässt es sich gut rasten und man kann den vorbei schwimmenden Schwänen mit ihrem Nachwuchs zuschauen.

Über das angrenzende Naturschutzgebiet des „Sees am Goldberg“, ein renaturiertes früheres Kies- und Sandabbaugelände, erreichten wir wieder den Stadtwald und statteten dem „neuen Goetheturm“ einen Besuch ab. Seit Anfang Juli wird der Turm wieder aufgebaut, nach Fertigstellung wird er 43m hoch sein. Hierfür montierte man vor Ort drei Teilstücke mit je 13m Höhe und setzte diese mit einem Schwerlastkran aufeinander. Ein Drittel war bei unserem Besuch geschafft, was wir mit dem Gruppenfoto dokumentiert haben.

Über den Lerchesberg erreichten wir dann, nahe der Louisa, nach ca. 42 km das Tourende, mit etwas mehr an Wissen ausgestattet und der Aussicht auf weitere interessante Extra-Touren in diesem besonderen Radlerjahr.

**Deshalb immer wieder ins Online-Tourenprogramm des ADFC Frankfurt schauen!**  
[www.adfc-frankfurt.de/tp](http://www.adfc-frankfurt.de/tp) *Thomas Fuchs*



*Hier stand das erste Drittel erst: Tourteilernehmer vor der Baustelle des neuen Goetheturms*  
*Thomas Fuchs (2)*

## TERMINE

Mi. 16.09.	V	Verkehrs-AG
Do. 17.09.	N	Radlertreff im Norden
Sa. 19.09.		Park(ing)Day, Töngesgasse
So. 20.09.		Grüngürteltag
Mo. 21.09.	VS	Vorstandssitzung
Di. 22.09.		Tourenleiter-Treffen Radreisen 19.00 Uhr, Gaststätte Adler (Ginnheim) Info: thomas.koch@adfc-frankfurt.de
Fr. 25.09.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mi. 07.10.	G	AG Kartographie & GPS
Mo. 12.10.	VS	Vorstandssitzung
Di. 13.10.	W	Radlertreff im Westen
Di. 13.10.	S	Radlertreff im Süden
Do. 15.10.	N	Radlertreff im Norden
Mi. 21.10.	V	Verkehrs-AG
Do. 29.10.		Tourenleiter-Herbsttreffen (siehe Kasten auf dieser Seite)
Fr. 30.10.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo. 02.11.	VS	Vorstandssitzung
Mi. 04.11.	G	AG Kartographie & GPS
Di. 10.11.	W	Radlertreff im Westen
Di. 10.11.	S	Radlertreff im Süden
Mi. 18.11.	V	Verkehrs-AG

alle Angaben unter Vorbehalt!

## TREFFPUNKTE

G	19.00	Infoladen, Garten oder Videokonferenz
N	18.00	Alter Flugplatz an der Nidda Info: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00	Gaststätte <i>Ginnheimer Höhe</i> , Diebsgrundweg Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion		Info: Telefon 069-46 59 06 <i>Frankfurt aktuell</i>
S	19.00	Info: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V	19.30	Videokonferenz
VS	19.00	Videokonferenz
W	19.00	Info: klaus.konrad@adfc-frankfurt.de

### Codierungen

Codierungen: **freitags** in der Wilhelm-Epstein-Straße 61, nur nach telefonischer Terminvereinbarung.  
Bis 23. Okt. 2020: 16–18 Uhr, ab 30. Okt. 2020: 15–17 Uhr.  
Dieter Werner, Tel. 0152-51 46 42 89.  
Kosten: 13 Euro (8 Euro für ADFC-Mitglieder).

Weitere Codier-Termine unter [adfc-hessen.de/codierung](http://adfc-hessen.de/codierung)

### Tourenleiter-Herbsttreffen

Das Tourenleiter-Herbsttreffen findet statt am Donnerstag, den 29. Oktober 2020 um 19.30 Uhr im **DGB-Haus, Wilhelm-Leuschner-Saal, Wilhelm-Leuschner-Straße 69-77**, 60329 Frankfurt am Main.  
Infos bei [thomas.koch@adfc-frankfurt.de](mailto:thomas.koch@adfc-frankfurt.de)

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

## HESSENRAD



Was man sich in Lauterbach bei dieser Beschilderung gedacht hat, konnte uns der Fotograf auch nicht erklären

Andreas Weber

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

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

### Foto-AG

Die Treffen der Foto-AG finden zurzeit unregelmäßig und auf Zuruf statt. Bitte bei Interesse Jörg Hofmann anfragen: Tel. 069/5312 79, [joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de](mailto:joerg.hofmann@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, 4. Oktober, 14.00 Uhr, Freitag, 9. Oktober, 19.00 Uhr  
Sonntag, 1. November, 14.00 Uhr, Freitag, 6. November, 19.00 Uhr

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 6/2020: 27. Oktober

## Leser MEINUNGEN

### Frankfurt aktuell 4/20, Gefahrenpunkt auf dem täglichen Weg zur Arbeit

Auf Seite 10 gibt es ganz neue Interpretationen der StVO. Bisher galt die Vorfahrtsstraße auch auf Radwegen bis 5m Abstand (Friedberger). Gilt die Ampel nicht, gilt das Schild (Gießener).

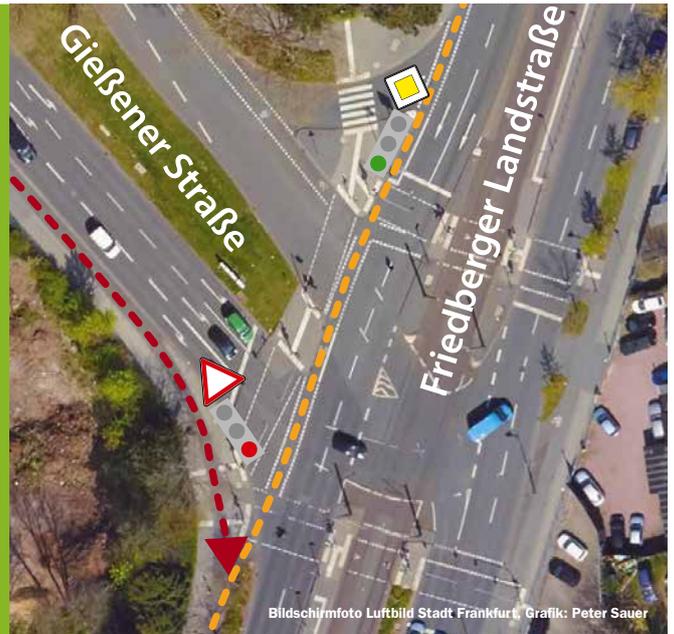
Viele kennen die Regeln nicht und werden durch solche Behauptungen noch mehr verunsichert. Kein guter Beitrag zur Verkehrssicherheit. *Jörg Hofmann*

Den Vorrang wegen „rechts vor links“ der von der Gießener Straße kommenden Radfahrenden kann ich nicht erkennen. Solange es auf einer Radverkehrsführung keine eigenen Lichtzeichen gibt, gilt laut Straßenverkehrsordnung (StVO): „Wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten.“ In der StVO steht weder, dass ein Lichtzeichen rechts eines Straßenteils aufgestellt sein muss, noch dass ein Lichtzeichen nur zusammen mit einer Haltlinie seine Wirkung entfaltet. Das bedeutet, dass die Ampel von der Gießener Straße aus kommend eben auch für den rechts in die Friedberger Landstraße einbiegenden Radverkehr auf dem Radweg gilt.

*Eike W. Schmidt*

Zum Beitrag „Gefahrenpunkt auf dem täglichen Weg zur Arbeit“ von Jochen Waiblinger haben uns kritische Stimmen erreicht (siehe „Lesermeinungen“), die der Darstellung unseres Autors widersprechen. Das hat uns bewegt, den Rechtsreferenten des ADFC, Roland Huhn, um eine Klarstellung zu bitten (siehe unten). Zu diesem Zweck haben wir die besprochene Situation grafisch verdeutlicht.

Wir sind jedoch jenseits aller rechtlichen Belange der Meinung unseres Autors, dass ein Warnhinweis für Radfahrende in der Gießener Straße vor der Einmündung in die Friedberger Landstraße potenzielle Konfliktsituationen vermeiden könnte. *Die Redaktion*



Die Rangfolge der StVO ist: Zeichen von Polizeibeamten – Lichtzeichen – Verkehrszeichen – allgemeine Verkehrsregeln. Die allgemeine Regel „rechts vor links“ steht an letzter Stelle und gilt dann, wenn keine der anderen Regeln anwendbar ist.

An der Stelle auf dem Foto gilt weder das Vorfahrtszeichen noch die Grundregel rechts vor links, solange die Ampelanlage in Betrieb ist. Der geschützte Bereich einer Lichtsignalanlage ist größer als der Bereich zwischen den Ampelmasten. Allerdings sehe ich keine Pflicht zum Anhalten für rechts abbiegende Radfahrer, solange von links niemand kommt. Die beiden Verkehrsströme halte ich aufgrund der Verkehrsführung für „bedingt verträglich“, so wie rechts abbiegende Kfz und geradeaus fahrende Radfahrer an Standardkreuzungen

(mit dem bekannten Konfliktpotenzial). Eine Pflicht zum Warten sehe ich im Begegnungsfall beim rechts abbiegenden Radfahrer, denn ihm muss klar sein, dass der andere Radfahrer ein Grünsignal hat, während er selbst sich nur darauf berufen kann, dass er kein eindeutiges Rotsignal hat.

Auch durch Verständigung ließe sich der Konflikt lösen, aber nicht, wenn beide Beteiligten auf ihrem – möglicherweise nur vermeintlichen – Recht beharren. In unklaren Vorfahrtslagen gilt der Grundsatz der doppelten Sicherung: Beide Beteiligten müssen sich so verhalten, als hätten sie keine Vorfahrt, und müssen sich dann über die Weiterfahrt verständigen.

*Roland Huhn, Referent Recht  
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)  
Bundesgeschäftsstelle*

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



So sieht ein „Super-Cycle-Highway“ in London aus, einer von derzeit vierzehn, von der Bankencity ins sechs Meilen entfernte Olympiagelände in Stratford. Kein Parkplatz mehr am Straßenrand! Das muss man erst einmal durchsetzen! **Bertram Giebeler**

# Radverkehr fördert lokale Wirtschaft

**Studie aus London zeigt: Neue Rad- und Fußwege helfen dem lokalen Einzelhandel!**

**An London misst sich Frankfurt bekanntlich gern, wenn es um seine Rolle als Finanzmetropole geht. Es gibt aber auch ganz andere Entwicklungen an der Themse, die für Frankfurt interessant sind. Das Folgende sollte insbesondere die IHK aufhören lassen, die ja immer noch das Idealbild einer Kundschaft vor Augen hat, die mit dem Auto vors Geschäft rollt und den Kofferraum vollpackt.**

Wer London kennt, weiß, dass Westeuropas größte Stadt zwar in der City enorm verdichtet ist, insgesamt aber eine riesige Siedlungsfläche bedeckt und vergleichsweise (gegenüber Paris oder Moskau) eher locker bebaut ist. Es ist eine gigantische Suburbia, in der Millionen Menschen in Reihenhausanlagen wohnen und daran gewöhnt sind, Ihre Besorgungen mit dem Auto zu erledigen. So hat London zwar Europas größtes Einkaufszentrum (Westfield Mall in Shepherds Bush), aber der lokale kleinteilige Einzelhandel kämpft überall um die nackte Existenz.

Der Londoner Fahrradboom der letzten 15 Jahre hat nun aber auch die Suburbia erreicht. Es entstehen sogenannte „Mini-Hollands“ in den Wohngebieten, entlang der Straßen werden Radwege angelegt, der Durchgangsverkehr wird reduziert. Die positiven Effekte, nicht nur für die Radfahrer\*innen, sind erstaunlich – auch und besonders der lokale Einzelhandel profitiert von dieser Entwicklung. Dazu passt ein Beitrag aus der Online-Ausgabe des Forbes-Magazins von Ende 2018, in dem erstaunliche Zahlen veröffentlicht werden:

## **London: Radfahrer geben 40 % mehr in lokalen Geschäften aus als Autofahrer**

von Carlton Reid, Forbes, Senior Contributor Transportation

Untersuchungen von „Transport for London“ (TfL) aus dem Jahr 2018 zeigen, dass Fußgänger\*innen, Radfahrende und Nutzer\*innen öffentlicher Verkehrsmittel mehr Geld in lokalen Geschäften ausgeben als Kund\*innen, die mit dem Auto vorfahren. Die Studie von Matthew Carmona (University College, Bartlett School of Planning, London) kommt zu dem Ergebnis, dass nichtmotorisierte Kund\*innen monatlich 40 % mehr in Geschäften der Nachbarschaft ausgeben als motorisierte.

Die Studie wurde in Londoner Bezirken durchgeführt, in denen Straßenräume nach niederländischem Vorbild umgestaltet wurden, unter anderem durch den Bau von Radwegen. Der neue Ansatz „Gesunde Straßen“ von TfL gestaltet Straßen so, dass sie leicht zu Fuß oder per Rad zu erreichen und zu nutzen sind. Lilli Matson, Direktorin der Strategieabteilung von TfL, stellt fest: „Die Studie zeigt den direkten Zusammenhang zwischen der Schaffung angenehmer Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität und dem wachsenden Er-

folg der lokalen Geschäfte“. In Stadtteilen, in denen diese Verbesserungen umgesetzt wurden – etwa im suburbanen Bromley im Südosten Londons – stieg die Zahl der Fußgänger\*innen am Tag um 93 % gegenüber dem Zustand vor den Veränderungen. Die Menschen verbringen jetzt mehr Zeit auf der Straße, laut Studie nahmen Aktivitäten wie der Besuch von Cafés und Läden um bis zu 216 % (!) zu. Durch die steigende Zahl an fußläufiger Kundschaft stiegen die Mieteinnahmen aus Einzelhandel um 7,5 %, der Leerstand bei Geschäften sank um 17 %. Will Norman, Londons Beauftragter für Fuß- und Radverkehr, folgert daraus: „Angesichts der Tatsache, dass in und um London viele Geschäfte ums Überleben kämpfen, müssen wir alles tun, um sie zu unterstützen.“

Norman fügt hinzu: „Indem wir unsere Straßen so verändern, dass sie mehr Fuß- und Radverkehr ermöglichen, machen wir sie sauberer, gesünder und einladender. Das wiederum ermutigt viele Menschen, in den lokalen Läden einzukaufen.“ **(Übersetzung Bertram Giebeler)**

**Fazit:** Wer Radwege sät, wird lokalen Geschäftserfolg im Stadtteil ernten! Wenn die Bewohner und Bewohnerinnen es gar nicht mehr nötig haben, für ihre Einkäufe mit dem Auto weit weg zu fahren – warum auch, es gibt doch eine gute Fuß- und Radwegeinfrastruktur vor der

Haustür – dann kaufen sie lokal ein, lassen sich davor oder danach auf einen Kaffee nieder und reden mit ihrem Tischnachbarn. Das gilt in Londoner Außenbezirken genauso wie in Heddernheim, Sindlingen oder Nieder-Eschbach!

**Bertram Giebeler**

# Stabiles Hoch fürs Rad beim Deutschen Wetterdienst

**Tarek Al-Wazir hat die ADFC-Auszeichnung ‚Fahrradfreundlicher Arbeitgeber‘ in Gold an den DWD in Offenbach überreicht.**



**Ganz gleich wie schön ein Erfolg ist – gegenwärtig ist es kaum möglich, ihn in gebührendem Rahmen zu feiern. Das ist gewöhnungsbedürftig, auch für den hessischen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir. Schon einige Arbeitgeber habe er für ihre fahrradfreundlichen Leistungen in seiner Amtszeit ausgezeichnet, so der Minister, aber noch nie in einer so reduzierten Form wie beim Deutschen Wetterdienst in seiner Heimatstadt Offenbach.**

Ehrende, Geehrte, das kleine Orgateam und die vertretene Presse summieren sich in dem weitläufigen Konferenzraum auf gerade einmal 16 Personen. Pandemiekonforme Abstände von zwei Metern zwischen den Anwesenden ließen sich so gut einhalten. Ein Jahr zuvor wäre sicher die zehnfache Personenzahl zusammen gekommen und hätte für eine stimmungsvolle Kulisse gesorgt. Denn allein 180 DWD-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter – nämlich 18 Prozent der rund 1.000 Beschäftigten am Standort – nutzen regelmäßig auf ihrem Arbeitsweg das Fahrrad. Mitgefreut haben sie sich über die Auszeichnung sicherlich, mitfeiern konnten sie jedoch nicht.

## Wer regelmäßig Rad fährt, fehlt seltener krankheitsbedingt

Im Grunde müsste jedes Unternehmen ein ureigenes Interesse daran haben, so viele Beschäftigte wie der DWD aufs Rad zu bringen, so Al-Wazir. Denn wer regelmäßig Rad fährt, fehlt im Betrieb seltener krankheitsbedingt. Gleichzeitig

müsse, wo immer es geht, der CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduziert werden, um dem Klimawandel entgegenzuwirken. Laut Al-Wazir lässt der sich nur noch bremsen, aufzuhalten sei er nicht mehr.

Aus all diesen Gründen fördert der Deutsche Wetterdienst das Radfahren seiner Belegschaft schon seit vielen Jahren (vgl. Frankfurt aktuell 2020\_2). Bereits 2011 verdiente sich die Behörde den bike+business-Award. Dass es überhaupt ein bundeseinheitliches und von der EU anerkanntes Zertifikat für fahrradfreundliche Arbeitgeber gibt, hat viel mit dem bike+business-Projekt des ADFC Hessen zu tun, das in den frühen 2000er Jahren in der Rhein-Main-Region aus der Taufe gehoben wurde und inzwischen auch in Nordhessen Fuß gefasst hat. Maßgebliche Kriterien für das Zertifikat wurden hier entwickelt, vielfältige Erfahrungen aus der Beratung der Betriebe sind in das Design des Audits eingeflossen.



*Hier ohne Mund-Nase-Maske: Tarek Al-Wazir trägt sich ins Goldene Buch des DWD ein*

Torsten Willner (2)

In sechs Aktionsfeldern hat der DWD unter Beweis gestellt, was er als Arbeitgeber getan hat, um für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fahrradfreundlich zu sein. Neben der Teilnahme an Kampagnen wie Mit dem Rad zur Arbeit gehören Bereiche wie Infrastruktur, Service oder Motivation und Kommunikation dazu. Dabei hat ADFC-Landesgeschäftsführer Norbert Sanden als Auditor Maßnahmen bewertet wie das Vorhandensein von ausreichend überdachten Fahrradabstellplätzen, Umkleidemöglichkeiten oder Duschen und die Anschaffung von Diensträdern.

Dass es – auch wieder wegen Corona – inzwischen alles andere als einfach ist, mal eben zehn Pelelecs für den betrieblichen Fuhrpark zu kaufen, berichtete Norbert Wetter, Vizepräsident des DWD. Die schwierige Beschaffungssituation änderte allerdings nichts daran, dass die Wetterdienst-Zentrale in Offenbach das Zertifikat in Gold, der Standort Essen das Zertifikat in Silber erhalten hat. „Dass wir dies als erste Bundesbehörde in Hessen geschafft haben, macht uns besonders stolz“, so Wetter, der die Auszeichnungen gemeinsam mit DWD-Präsident Prof. Gerhard Adrian von Tarek Al-Wazir und Sara Tsudome, ADFC-Projektleiterin Fahrradfreundliche Arbeitgeber, in Empfang nahm.

Als Radverkehrskordinator des DWD hat maßgeblich Michael Mirsch dafür gesorgt, die für das Zertifikat geforderten Kriterien voranzubringen. Dabei lobt er die gute Abstimmung mit der Leitung der Behörde und den Kolleginnen des Betrieblichen Mobilitätsma-

*von links, ordnungsgemäß mit Mund-Nase-Bedeckung: Norbert Wetter (Vizepräsident des DWD), Prof. Gerhard Adrian (Präsident des DWD), Tarek Al-Wazir (Hessischer Verkehrsminister) und Sara Tsudome (ADFC-Projektleiterin Fahrradfreundliche Arbeitgeber)*

Torsten Willner (2)

agements und des Betrieblichen Gesundheitsmanagements. Als sehr pragmatisch, freundlich und konstruktiv bezeichnete Auditor Sanden die Zusammenarbeit mit dem DWD.

## Rückenwind bekommt die Auszeichnung durch das Land

Insbesondere öffentliche Einrichtungen haben inzwischen Sinn und Wert einer Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber erkannt, berichtete Sara Tsudome. Sie koordiniert die in verschiedenen Regionen Deutschlands tätigen Auditoren, die kontinuierlich mehr Zertifizierungsaufträge erhalten. Rückenwind bekommt die Auszeichnung in Hessen insbesondere durch das Land, das sich im Rahmen von bike + business für diese Zertifizierungen stark macht.

Bis zum nächsten bike+business-Kongress am 26. November in Kassel sind bereits eine Reihe weiterer Audits in Hessen vorgesehen. Welchen Rahmen die Pandemie dort zulässt, um die nächsten fahrradfreundlichen Arbeitgeber zu feiern, bleibt abzuwarten.

Torsten Willner

## Das Universum schlägt zurück!

Zugegeben, jahrelang habe ich laut gegen Pedelecs polemisiert: zu laut, zu schwer, zu teuer, dient nur zum Rasen, ständig geklaut; wer bergab fahren will, soll gefälligst vorher Sport treiben und bergan fahren...

... bis meine Frau nach einer Operation einen gelähmten linken Fuß hatte und kein Fahrrad mehr besteigen konnte. Was nun? Ein Dreirad mit Fußhaken und Feststellbremse schien die Lösung zu sein. Doch selbst für minimale Steigungen war das Rad viel zu schwer. Schwere Herzens wurde ich meinen Vorurteilen untreu und ließ das Dreirad mit Motor und Akku nachrüsten. Jetzt fuhr meine Frau damit wie der Teufel und war damit Kandidatin für die Mitgliedschaft im ADFC. Also habe ich sie als zweites Familienmitglied angemeldet. Und der Pannenhilfe des ADFC sei gesagt: Rüstet euch schon mal für die Bergung eines dreirädrigen Pedelecs mit leerem Akku vom Feldberg oder vom Hoherodskopf! *Günther Gräning*



## Land Hessen fördert Lastenräder

Das Land Hessen will den Kauf von Lastenrädern finanziell fördern. In den Genuss der Förderung können Privatpersonen, Vereine und kleine Unternehmen bis zehn Beschäftigte kommen. Voraussetzung ist Wohn- bzw. Unternehmenssitz in Hessen. Gefördert werden nicht nur Lastenräder, sondern auch Fahrradanhänger, jeweils mit und ohne Elektroantrieb. Von der Bauart (nicht vom Kaufpreis) ist die Höhe der Förderung – jeweils Pauschalbeträge zwischen 100 und 1.000 Euro – abhängig. Die Fördermittel sind auf 900.000 Euro jährlich begrenzt, und es besteht kein Rechtsanspruch auf eine Förderung. Genaue Infos gibt's auf: [www.klimaschutzplan-hessen.de/lastenrad](http://www.klimaschutzplan-hessen.de/lastenrad)

### Zu verkaufen: Pedelec Stevens E 6X Disc

Modelljahr: 2014, Km-Stand: 12.183 km  
Rahmengröße: 48 cm  
Antrieb Bosch Power Pack 250 W 36 V,  
2 Akkus: 400 Wh 36V + 500 Wh 36 V.  
Farbe: Velvet Black  
Frontlicht Lumotec IQ Cyo T, Rückstrahler  
Schaltung Shimano Deore RD-M610 SGS  
shadow  
Federgabel RL Paragon TK SoLoAir 65 700 C  
Gepäckträger Tubus Cargo - Sattelstütze gefedert - Sattel Selle Royal  
Schwalbe Marathon Tour Plus 28 x 1,4 Draht



Rahmenschloss ABUS - Akku-Ladegerät,  
Bedienungsanleitung  
**Klaus Konrad, Tel. 069 306155**  
[kl\\_konrad@web.de](mailto:kl_konrad@web.de)  
**Verkaufspreis: 1.125,- € VB**

## Wir beraten Sie in folgenden Themenbereichen:

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

Frankfurter Straße 35 | D - 61118 Bad Vilbel

Zweigstelle: Hartmannsweilerstraße 71 | D - 65933 Frankfurt am Main

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

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



**Wiegand | Striether | Hofmann**  
Rechtsanwälte und Notar



## Systemrelevant III

Peter Sauer (5)



In unserer letzten Ausgabe haben wir die Arbeit der „Rotfärber“ vorgestellt. Übersehen hat der Autor dieser Zeilen dabei, dass zuvor ein Arbeitsschritt notwendig ist, der mindestens ebenso aufwändig ist wie das Auftragen der Farbe: das Abfräsen alter Markierungen oder Asphaltunregelmäßigkeiten. Denn „darauf hält nix“, wie der Maschinenführer versichert. Der Mann ist seit 1985 dabei, der weiß alles über Markierungen für den Straßenverkehr und hat auf jede Frage eine Antwort parat. Deshalb sei seine Arbeit hier als systemrelevant für den Radverkehr eingestuft.

Sollten euch, liebe Leserinnen und liebe Leser, einige der abgebildeten Personen bekannt vorkommen, so unterliegt ihr keiner Sinnestäuschung. Die Männer dieses Bautrupps sind bereits seit einigen Jahren auf Frankfurts Straßen unterwegs, waren am Börneplatz, an der Konstablerwache, an der Schönen Aussicht oder an der Osthafenbrücke zu sehen. Immer mitten im Verkehr, in Staub, Lärm und Hitze, immer im Einsatz für eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Danke dafür. *Peter Sauer*

## Fräser

Kommt in Frankfurt ausschließlich in der männlichen Form vor, als Trupp von drei Mann. Arbeitet auch an Wochenenden. Sperrt den Arbeitsbereich unbeeindruckt vom Autoverkehr ab, markiert ihn mit Warnbaken, arbeitet mitten im fließenden Verkehr. Nutzt geschickt Ampelphasen, um diesen möglichst wenig zu behindern. Truppführer bedient die Wirtgen-Fräse („... so wie die auf den Autobahnbaustellen, nur kleiner ... „Wirtgen“ ist einfach der Hersteller“), die das abgefräste Material als Granulat auswirft. Die Fräse ist laut, der Truppführer arbeitet mit Gehörschutz. Die daneben stehenden Arbeiter nicht. Einer fegt das Granulat zusammen, der andere schaufelt es in einen Blecheimer. Das Granulat eignet sich nicht für eine Wiederverwendung, es wird ordnungsgemäß auf einer Deponie entsorgt.

Liebe FRANKFURT aktuell-„Macher“,

Zwar fahre ich regelmäßig bei 3 und 4 Sterne-Touren mit, bin aber kein ADFC-Mitglied. FRANKFURT aktuell lese ich leider selten, finde die Hefte aber gut, deshalb heute mal eine Spende für die Kaffee-und-Kuchen-Kasse, oder wofür auch immer.

Schönen Sommer!

Ivo Koch

## Bremszüge reißen irgendwann!

Ivo Koch nahm ein Malheur zum Anlass, uns einen Warnhinweis zu schicken, mit der Bitte um Veröffentlichung. Das tun wir gerne, und freuen uns besonders über den Zusatz in seinem Brief (siehe oben). Und die Spende. Vielen Dank!

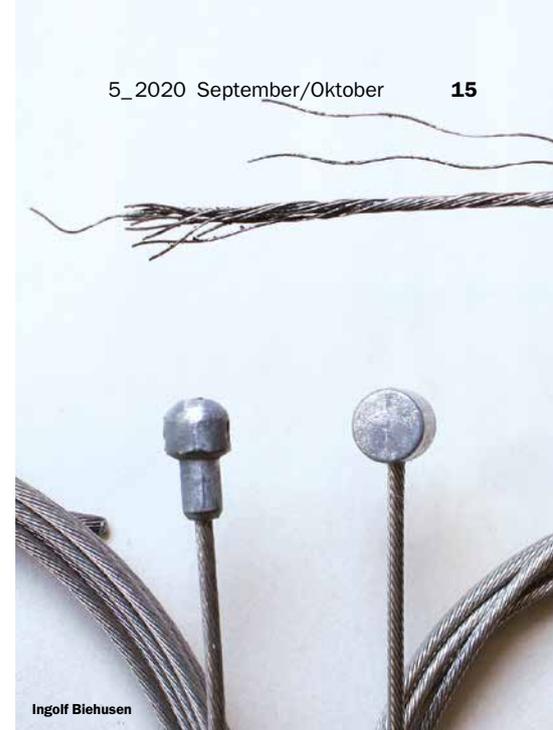
„Liebe Radler, aus meiner jüngsten Erfahrung möchte ich eine Warnung aussprechen: Bremszüge altern, ermüden, werden morsch und reißen!

Meine linke Vorderradbremse war gut, so gut, dass ich das Rad hätte blockieren können. Trotz veralteter Technik. Vor kurzem aber hatte sich die Bremse seltsam angefühlt. Irgendwie schwächer als sonst. Weicher. Zu sehen war nichts. Hmm. Egal? Wird schon nichts sein... Als hätte ich es geahnt: Der Bremszug war nach

dem Lösen einer Mutter schnell ausgebaut; und tatsächlich – am Übergang vom Bowdenzug in den Bremshebel waren von 10 Stahllitzen des Bremszuges schon 8 gerissen! Eine tickende Zeitbombe...

Neuen Bremszug besorgen, Bremszug einbauen, fertig! Schnell erledigt. Was lernen wir daraus? Wenn sich die Bremse anders anfühlt als sonst, sofort nachsehen!

Bremszüge gibt es übrigens in zweierlei Arten: Mit kleinem Kegel oder mit kleiner Walze.



Ingolff Biehusen

Bitte auch auf die Bremszug-Nachstellschraube achten. Anfangs auf 0 und nach dem Bremszug-Tausch neu nachstellen. Diese Schraube dient auch zum Nachstellen, wenn die Bremsklötze verschleifen oder dünner werden. Der ganz angezogene Bremshebel sollte den Lenkergriff nie berühren können.

Wer sich den Bremszug-Tausch nicht selbst zutraut, sollte unbedingt zu einer Werkstatt des Fachhandels gehen.“

### Ride Of Silence 2020, Frankfurt am Main

Bilanz in Frankfurt für 2019:

5  getötete  
Radfahrer\*innen

14  schwer verletzte Radfahrer\*innen

SAVE THE  
DATE! 26.09.20

Neuer Termin: Samstag,  
26. September 2020 ab  
15:00 Uhr!

Start am Eisernen Steg!

Der Ride of Silence ist eine weltweit stattfindende Gedenkfahrt, die auf getötete und verletzte Radfahrer\*innen aufmerksam machen will. Wir bitten darum, weiße Kleidung zu tragen und aufgrund des Anlasses davon abzusehen, Musikanlagen o.ä. mitzubringen.

[www.rideofsilence-ffm.de/](http://www.rideofsilence-ffm.de/)



**Fahrrad Böttgen GmbH**

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

Große Spillingsgasse 8 - 14

60385 Frankfurt am Main

☎ 069 - 945108 - 0

☎ 069 - 945108 - 88

✉ [info@fahrrad-boettgen.de](mailto:info@fahrrad-boettgen.de)

**Meisterwerkstatt**

Terminvereinbarung unter ☎ 069 - 945108 - 30

Beratungstermin für Fahrradkauf vereinbaren unter

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

exklusiv bei uns  
**MainRad**

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

Finanzierung - Leasing - Wertgarantie





„Massig tote Radfahrer in den Städten jedes Jahr sind genug, um die Politik zu erzürnen und endlich mehr Platz auf den Straßen und endlich mehr Platz für Radfahrer zu sehen. An der Verkehrsplanung sind keine Sonntagsreden. An der Verkehrsplanung sind keine Sonntagsreden. An der Verkehrsplanung sind keine Sonntagsreden.“

### 10. Frankfurter ADFC bike-night: 2.000 radeln für Verkehrswende und Klimaschutz

Trotz Hygiene- und Abstandsregeln klappte alles wie am Schnürchen: Bei der Jubiläumsauflage der ADFC bike-night waren 2.000 fröhlich Radelnde auf den unterschiedlichsten und mit Verkehrswende-Sprüchen dekorierten Velos unterwegs. Weil der Mainkai mehr Platz als der Römerberg bot, war er als Kundgebungsort – mit Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung – gewählt worden. Im Anschluss ging es auf die 13 Kilometer lange Strecke. Beim Fahren war das Tragen der Mund-Nase-Bedeckung optional, nur griffbereit sollte sie sein. So war die Jubiläumsausgabe eine bemerkenswert „normale“ Frankfurter ADFC bike-night.



**Alexander Breit**  
Radentscheid  
Frankfurt

„Langsam merken wir, dass sich in Frankfurt in der Verkehrspolitik etwas verschiebt. Sachen, die bis vor kurzem unmöglich schienen, werden jetzt tatsächlich einfach umgesetzt. Das zeigt, dass Bürgerengagement wirkt und wir unsere Stadt mitgestalten können.“

Torsten Willner (3)



**Rebecca Peters**  
stv. Bundesvorsitzende des ADFC

erInnen in deutschen  
und anscheinend nicht  
grundlegend zu ändern  
zu schaffen. ... Wir wol-  
en mehr hören, sondern  
erkehrswende geht kein



Foto-AG ADFC Frankfurt am Main (8)



**Klaus Oesterling**  
Verkehrsdezernent  
Frankfurt

„Wer die Fahrradfahrer auf die Nebenstraßen abdrängen will, hat nicht begriffen, dass wir eine neue Verkehrspolitik brauchen, wo die Radfahrer gleichrangig und ihrer Bedeutung gemäß ihren Raum bekommen in der Stadt. Das geht übrigens nur zu Lasten des Autoverkehrs. Das ist die Wahrheit und die muss man auch klar aussprechen.“



Büdinger Straße Kreuzung Friedberger Straße – ohne sichere Verkehrsführung für Radelnde

# Abbiegeunfälle effektiver verhindern!

Auch in Bad Vilbel kann besser vorgebeugt werden

**Rechtsabbiegeunfälle enden für Radelnde in aller Regel mit erheblichen Verletzungen – oft mit schweren oder gar tödlichen. Das klassische Szenario: Die Person, die das Kraftfahrzeug lenkt, schickt sich an, nach rechts in eine Seitenstraße einzubiegen. Die Person auf dem Rad rechts neben dem Kfz, die ihre Fahrt geradeaus fortsetzen will, wird übersehen, vom Kfz touchiert und zu Fall gebracht. Auf diese oder ähnliche Weise wurden im Jahr 2018 nach Angaben der Unfallforschung der Versicherer deutschlandweit 38 Radelnde so schwer verletzt, dass sie an den Folgen des Unfalls starben.**

Die Stadt Bad Vilbel ließ gegen Ende Juli verlauten, dass sie über sechs neue Busse der Vilbus-Linie verfüge. Alle seien mit Totwinkel-Assistenten ausgestattet. Angesichts des hohen Unfallrisikos bei Rechtsabbiegemanevern bedeutet dies nicht mehr und nicht weniger als eine Selbstverständlichkeit; dennoch soll es nicht unerwähnt bleiben.

Ebenfalls im Juli wurde über WeAct, die Petitionsplattform der Bürgerbewegung Campact, dazu aufgerufen, eine private Petition zu unterzeichnen. Deren Gegenstand: ein Appell an die Verwaltungen und die Fraktionen der Parlamente deutscher Städte und Gemeinden, effektive Maßnahmen zu ergreifen, um Abbiegeunfällen vorzubeugen. Rechtsabbiegeunfälle sind ein seit vielen Jahren wiederkehrendes Thema der verkehrspolitischen Diskussion, ebenso wie Maßnahmen zu ihrer Vermeidung.

Der Katalog der Forderungen der oben genannten Petition umfasst unter anderem die beiden folgenden Punkte: Lastkraftwagen und

Busse in den Fuhrparks der Städte und der Auftragnehmer ebenjener sollen zügig mit Abbiegeassistenten nachgerüstet werden, und gefährliche Abbiegesituationen sollen durch Entkopplung von Ampelschaltungen und gegebenenfalls bauliche Veränderungen entschärft werden.

## Keine Themen für Bad Vilbel? Alles bereits bestens geregelt?

Am 12. Juli 2018 ereignete sich ein Unfall, der aktuell hieran Zweifel aufkommen lässt. Ort des Unglücks: Friedberger Straße, dort, wo die Straße Im Rosengarten einmündet. An dieser Stelle wird der Radverkehr in Richtung Dortelweil bis zur Ampel auf dem Bordsteingehweg geführt („Radfahrer frei“), nach der Querung der Ein-

mündung auf einem parallel zur Friedberger Straße verlaufenden Zweirichtungs-Fuß- und Radweg. Radelnde dürfen allerdings bis zur Einmündung auch die Fahrbahn benutzen. Wenn sie davon Gebrauch machen, kommen sie dem Fußverkehr nicht in die Quere, doch dafür steigt ihr Risiko, übersehen zu werden, während sie vor der Ampel auf Grün warten.

Einige Zeit nach dem Unfall wurde der Übergang vom Bordsteingehweg auf den Radweg, der zugleich auch die Querung der Abzweigung bildet, durch Rotfärbung des Asphalt optisch hervorgehoben. Dadurch ist er vom Fahrerhaus eines nach rechts abbiegenden Lkws aus deutlicher sichtbar. Gut so, denn der Lkw-Lieferverkehr dort ist besonders dicht, da die Straße Im Rosengarten unter anderem von der Firma Hassia Mineralquellen genutzt wird.

Die Hassia hat sämtliche Lkw mit elektronischen Abbiegeassistenten ausgestattet, und seit 2018/19 haben auch die Speditionen, mit denen sie zusammenarbeitet, entsprechend nachgerüstet. Auch die neuen schweren Fahrzeuge der Stadt – wie die eingangs genannten Fahrzeuge der Vilbus-Linie – sind mit elektronischen Abbiegeassistenten ausgestattet. Doch wie sieht es mit den älteren Fahrzeuggenerationen aus, die von der Stadt und ihren Auftragsunternehmen genutzt werden?

Nun sind elektronische Abbiegeassistenten nur eine von mehreren Möglichkeiten, wenn gleich auch eine recht effektive, um das Risiko von Unfällen bei Rechtsabbiegemanevern zu senken. Daneben können Signalanlagen so gesteuert werden, dass die Ampel für Radelnde Grün zeigt, während sie für die Kfz Warten signalisiert. Derzeit erfolgt allerdings an der Stelle, an der sich vor gut zwei Jahren der Unfall ereignete, die Umschaltung von Rot auf Grün (und umgekehrt von Grün auf Rot) für beide Gruppen von Verkehrsteilnehmern zeitgleich. Eine wesentliche Gefahrenquelle besteht also noch immer. Indes ist eine Anpassung der Ampelschaltung eine rasch umsetzbare Maßnahme, die zudem sicherlich nicht viel kostet. Gibt es Nachteile? Gar solche, die schwerer wiegen als das Risiko weiterer schwerer Unfälle?

Viel heikler noch als an der Unfallstelle ist die Situation unweit davon, an der Kreuzung Friedberger Straße / Büdinger Straße, stadteinwärts gesehen. Dort regelt eine Ampel den Verkehr auf der Fahrbahn. Für Radelnde gibt es weder eine gesonderte Ampel noch eine vorgezogene Haltelinie, die bewirkt, dass Radelnde gut sichtbar sind. Deshalb können Radelnde nur dann sicher gehen, heil über die Kreuzung zu gelangen, wenn sie absteigen, auf den Bordsteinfußweg wechseln und den ampelgesteuerten Fußgängerüberweg benutzen.

Ja, es gibt Alternativen zur Friedberger Straße, zur direktesten Strecke zwischen Dortelweil und Kernstadt. Ja, der Autoverkehr ist dominant und schafft Fakten – die lassen sich nicht so ohne weiteres aus der Welt schaffen. Und ja: Der Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt erweist sich auch an dieser Stelle als noch sehr weit.

Ute Gräber-Seißinger



Zeitgleich Grün für Kfz und Radelnde – die rote Markierung immerhin erhöht die Sicherheit für letztere

Ute Gräber-Seißinger (2)

# Kreative Verkehrsführung in Bad Vilbel

Radweg oder Fußweg? Oder was?

**Man tut viel für den Radverkehr in Bad Vilbel – und markiert in auffälligem Rot eine Furt für Radelnde, obgleich dort gar kein Radweg ausgewiesen ist. An diesem Beispiel wird deutlich, wie sich gut gemeinte Ideen in ihr Gegenteil verkehren können.**

Zu besichtigen ist dieses Beispiel auf der Friedberger Straße, dort wo die Heinrich-Heine-Straße im rechten Winkel abzweigt. Ab der Kreuzung der östlich der Friedberger Straße parallel verlaufenden Gießener Straße verbietet das Verkehrszeichen 267 die Einfahrt in die Heinrich-Heine-Straße, nimmt allerdings mit dem Zusatzzeichen 1022-10 den Radverkehr von diesem Verbot aus. Demgegenüber gibt es an der Einmündung der Heinrich-Heine-Straße in die Friedberger Straße kein Einbahnstraßen-Zeichen. Die Heinrich-Heine-Straße ist somit eine sogenannte unechte Einbahnstraße: Die Einfahrt ist für Kfz nur von der Friedberger Straße aus erlaubt, doch innerhalb des Abschnitts bis zur Kreuzung mit der Gießener Straße ist der Kfz-Verkehr in beiden Richtungen zulässig (was Anwohner\*innen entgegenkommen kann). Es gibt diese Art von Straße in der StVO eigentlich nicht; sie hat dennoch ihre Berechtigung, wirkt sie doch verkehrsberuhigend. Andererseits führt das oftmals dazu, dass den der vermeintlichen echten Einbahnstraße entgegenge-

setzt Fahrenden der Vogel gezeigt wird.

In der Mitte der Friedberger Straße gibt es einen dritten Fahrstreifen, der ebenfalls rot markiert ist. Dabei handelt es sich nicht etwa um einen Fahrradstreifen – nein, er ist eine Mehrzweckspur, eine Besonderheit in Bad Vilbel, die es so in der StVO ebenfalls nicht gibt. Diese Spur soll den Verkehrsfluss fördern, indem sie von Linksabbiegenden genutzt wird und außerdem das Überholen langsamerer Fahrzeuge ermöglichen soll. Leider wissen viele Autofahrende den Zweck der Spur nicht einzuordnen, und so kommt es vor, dass Linksabbiegende auf beiden Fahrstreifen stehen und warten; sie sind hier schlichtweg überfordert. Da die Mehrzweckspur auf ihrer gesamten Länge von mehreren Mitteilenseln unterbrochen ist, sind die Überholdistanzen dementsprechend begrenzt, was oft zu einem zu kurzen Einscheren der Überholenden vor den Überholten führt; gerade auch Radelnde werden bei Überholvorgängen oft geschnitten.

Weil in der Friedberger Straße in beiden Richtungen ein Radverkehrstreifen fehlt, hat man ersatzweise den Gehweg für den Radverkehr freigegeben. Das bedeutet für Radelnde, dass sie auf den Fußverkehr besondere Rücksicht zu nehmen haben, und es gilt für sie Schrittgeschwindigkeit. Alltagsradelnde fahren da lieber regelkonform auf der Fahrbahn. Dort kommen sie schneller voran, sind besser sichtbar und laufen nicht Gefahr, mit zu Fuß Gehenden aneinanderzugeraten. Allerdings führt ein für Radelnde freigegebener Fußweg bei manchen Autofahrenden zu falschen Erwartungen. In Unkenntnis der Rechtslage bedrängen sie Radelnde und fordern sie auf, auf den vermeintlichen Radweg auszuweichen. Solche Situationen gehören auf der Friedberger Straße zum All-



Friedberger Straße, Abzweig Heinrich-Heine-Straße

Theo Sorg (2)

tag. Wenn dann noch am Übergang Heinrich-Heine-Straße eine auffällige Markierung auf die Straße gepinselt wird, verstärkt dies nur den falschen Eindruck einer Benutzungspflicht des Gehwegs für den Radverkehr. Hinzu kommt: Das Verkehrszeichen „Gehweg“ mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ ist kaum zu erkennen, weil es durch ein Werbeschild verdeckt wird.

Es wäre wünschenswert, wenn die Stadtverwaltung sich im Rahmen ihrer Planungen und Entscheidungen öfter auf den Fahrradsattelschwingen würde, um nachzuvoll-

ziehen, wie sich die Verkehrsführung aus der Sicht des Radverkehrs darstellt – und wenn sie auch die Erkenntnisse moderner Wissenschaft stärker beherzigen würde: weniger regeln, dafür jedoch eindeutig, das heißt, klare Strukturen schaffen. So ließen sich viel Enttäuschung und Ärger vermeiden – aufseiten des motorisierten ebenso wie des Rad- und des Fußverkehrs.

Es wird viel Steuergeld ausgegeben – und doch erreicht es die Betroffenen oftmals nicht.

Theo Sorg



Verkehrszeichen „Radverkehr frei“ – kaum zu erkennen, durch ein Werbeschild verdeckt



**Beratung & Service**

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

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

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

**Fahrradhaus Wagner**  
 Familientradition seit 1929

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

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



Spezialrad-Ausflug zum Eschborner Traktorspielplatz. Gabriele Wittendorfer (2)

## Es gibt sie auch in Bad Soden: Spezialradfahrende

Jedes Jahr findet die Kampagne Stadtradeln mehr Fans – und sogar Bad Soden gehört inzwischen zu den Wiederholungstätern unter den Kommunen. Neu und in diesem Jahr erstmalig, hat sich ein Team „Spezialradfahrende + Freunde“ angemeldet. Spezialräder in Bad Soden? Grund genug, einmal nachzuhören.

Es fing damit an, dass sich zwei „Spezis“ auf dem Bad Sodener Wochenmarkt trafen – und sofort fachsimpelten, zu den Rädern, zu den dazugehörigen Radfamilien und zum Radfahren aus Überzeugung. Hast Du das Lastenrad schon gesehen, das morgens immer aus Sulzbach reinfährt? Bist Du jenem Trike schon mal begegnet, das oft vor dem Kindergarten parkt? Daraus entstand die Idee, beim Stadtradeln mitzumachen, um die anderen Spezis der Stadt kennen zu lernen.

### Radfahrende ziehen immer öfter samt Spezialrädern aus Frankfurt in den MTK

Denn, was in Frankfurt bereits zum Stadtbild gehört, ist in Bad Soden noch ein echter Hingucker: an Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder, Liegeräder oder sogar Trikes müssen sich die SUV-gewöhnten Menschen im Vordertaunus noch gewöhnen. Die Reaktionen reichen von Unverständnis bis Bewunderung. Eines ärgert die Spezis besonders, nämlich wenn sie unterschätzt werden. Antje nervt es total, wenn PKWs glauben, dass ihr schnittiges Pedelec-Lastenrad mit Carbonkabine in der Stadt schon deshalb überholt werden muss, weil es per se nicht schnell sein kann. Von wegen...

### Das Spezialrad taugt für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, in den Schrebergärten, zum Wochenendausflug und natürlich auch zum Kindertransport

Beim gemeinsamen Ausflug zum Eschborner Traktorspielplatz lachen sich auch alle kaputt über den denkwürdigen Satz eines Bad Sodener

Mitbürgers, der im Rahmen der Mobilitätskonzept-Entwicklung empört ausrief: „Ja, wie soll ich denn ohne Auto meine zwei Wasserkästen transportieren?“ Über solche Aufgaben denken echte Spezialradfahrende gar nicht mehr nach. Allerdings räumt Florian ein, dass der Transport von 120kg Äpfeln vom Schrebergarten nach Hause schon eine gewisse Herausforderung war.

### Spezialräder gehören zur Familie und sind viel mehr als ein Fortbewegungsmittel

Wer sich ein Spezialrad leistet, der ist sportlich und bekennt sich zu einem klima- und umweltfreundlichen Lebensstil. Das fällt bei den meisten nicht vom Himmel, denn auch sie sind Auto-sozialisiert. Fast alle besitzen auch einen PKW, aber nur einen pro Familie. „Irgendwann gab es die Initialzündung, als ich in Bad Soden ein Lastenrad fahren sah, ob das nicht auch etwas für uns ist“, so Astrid. Denn ob die tägliche Autofahrt wirklich das Nonplusultra ist?! Man steht meist im Stau und hockt und hockt und hockt – „nicht nur im Büro, sondern auch noch im Auto“, fügt Florian hinzu, der seit vier Jahren mit dem Rad zur Arbeit fährt. Die Wahl des richtigen Spezialrads ist ein echtes Projekt (Gewicht, Aufbauten, Rahmengenometrie, Antrieb) und alle Spezis empfehlen: Recherchieren und Ausprobieren muss sein! Außerdem sollte das neue Gefährt unbedingt „eingefahren“ werden – am besten sonntags auf dem leeren Parkplatz eines Supermarkts. Das Fahren eines Spezialrads braucht Übung, vor allem weil es in Bad Soden keine Radwege gibt.

### Auch Spezialräder brauchen Rad-Infrastruktur

Da alle in der Runde auch mit kleinen Kindern unterwegs sind, fällt ihr Votum zu längst fälligen Verbesserungen ziemlich eindeutig aus:

Erstens, **kein Zuparken der Bürgersteige**, nicht einmal mit „nur“ zwei Reifen, kein Reinparken in einmündende Straßen oder Stehenbleiben in Ausfahrten, so dass Eltern und Kind auf die Straße ausweichen müssen.

Zweitens, **die Bürgersteige entlang der Hauptstraßen müssen viel breiter und dann für Radfahrende frei gegeben sein**, damit Fuß- und Radverkehr im Schrittempo und geschützt vor den Kfz in der Stadt vorwärtskommt. Zur Erinnerung: Kinder bis zum Alter von acht Jahren müssen auf dem Gehweg oder auf baulich von der Fahrbahn getrennten Radwegen fahren und dürfen von einer Person auf dem Rad begleitet werden. „Dann fallen auch mal Parkplätze oder eine Abbiegespur auf der Königsteiner weg, aber das Miteinander gewinnt“, ist die einhellige Meinung.

Drittens, **Radfahrende nicht wie Verkehrsteilnehmende zweiter Klasse behandeln**. „Auch wir haben Vorfahrt, wenn wir von rechts kommen.“ „Wir wollen nicht mitten im Kreisel überholt werden.“ „Auf einer innerörtlichen Straße mit 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung macht das Überholen sowieso keinen Sinn, weil wir genauso schnell und ziemlich lang sind; am besten einfach hinter uns bleiben.“

Schon kommen wir von den Beschwerden zu den schönsten Raderinnerungen. Denn die Spezis und Ihre Gefährte sind einfach unzertrennlich – mit E-Unterstützung auch auf längeren Strecken. Antje fährt mit ihrem Lastenrad beispielsweise bei fast jedem Wetter – auch bei Regen – die 15,5 km (einfache Fahrt) hin und zurück zu ihrem Arbeitsplatz in Frankfurt. Alles, was sie braucht (Notebook, Verpflegung etc.) kommt dann vorne in die Kabine. Kein lästiges Rucksacktragen auf dem Rücken, und auch der Familien-Einkauf unterwegs hat noch Platz.

Die Zeit auf dem Traktorspielplatz ist schnell vergangen bei so viel Rad-Enthusiasmus. Wer Fragen zum Spezialradfahren in Bad Soden hat oder mit den Spezis Kontakt aufnehmen möchte, der meldet sich gerne bei gabriele.wittendorfer@adfc-mtk.de. Abschließend haben wir noch herausgefunden, dass alle Radfahrer\*innen, ob Spezi oder nicht, eines gemeinsam haben: **Bergab fahren macht besonders Spaß – nur Fliegen ist schöner!**

Gabriele Wittendorfer

Wasserkästentransport geht auch ohne Auto



# Pfosten gefährden Radverkehr

## Jahresgespräch mit der Gemeindeverwaltung Kriftel

Am 22. Juli fand das Jahresgespräch mit Kriftel statt. Auf Seiten der Gemeindeverwaltung nahmen der Beigeordnete Herr Franz Jirasek, der Leiter des Ordnungsamts Herr Volker Kaufmann und Frau Janine Rose vom Fachbereich Bau teil. Der ADFC dankte der Gemeinde, dass jetzt alle Einbahnstraßen für Radler in Gegenrichtung freigegeben sind, die erwünscht sind. Auch eine Barriere an der Bachstraße wurde verkürzt, so dass bei Ausfahrt aus dem Limburger Weg Fahrzeuge aus der Wiesbadener Straße besser gesehen werden können. Erfreulich ist ebenfalls, dass die Gemeinde der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) beigetreten ist. Herr Jirasek dankte dem ADFC für die langjährige Unterstützung zur Förderung des Radverkehrs.

Die Gemeindeverwaltung berichtet von einem Gespräch mit „Hessen mobil“, bei dem es auch um die Dauer-Baustelle der A66 an der Main-Lahn-Bahn ging. Hier wurde angekündigt, dass die Baustelle im September abgeschlossen würde. „Hessen mobil“ sah auch keine Möglichkeit, die Sperrung auf zumindest einer Seite der Bahnlinie temporär aufzuheben. In Anbetracht der oftmals scheinbar



Treffen mit Corona-Abständen (von rechts nach links): Janine Rose, Franz Jirasek, Volker Kaufmann (alle Gemeindeverwaltung Kriftel) und Gabriele Sutor (ADFC)

Holger Küst

ruhenden Bauarbeiten ist das Verständnis vieler Radelnden und Fußgänger\*innen für die extrem lange Dauer der Sperrung begrenzt. Auch Krifteler Bürger\*innen monierten diesen Zustand schon öfter.

In den vergangenen Monaten war häufig der Hattersheimer Weg für Radelnde und Fußgänger\*innen aufgrund verschiedener Maßnahmen kurzzeitig und manchmal ohne Beschilderung einer Umleitung gesperrt: Erstellung von Wasserspeichern für den neuen Baumarkt, Baumfällungen, Arbeiten an einer Gasleitung, etc.. Auf dieser Hauptverbindung zwischen Kriftel und Hattersheim sind Schüler-, Pendler- und Freizeitverkehr betroffen. Deshalb hat der ADFC die Gemeindeverwaltung gebeten, bei zukünftigen Sperrungen die Nutzergruppen zu berücksichtigen und die Nutzbarkeit der Verbindung bis 9 Uhr, von 12–14 Uhr sowie ab 16 Uhr zu gewährleisten.

Auf Rad- und Fußwegen stehen an vielen Stellen Pfosten, die Kraftfahrzeuge fernhalten sollen. Insbesondere für Radler in Gruppen stel-

len diese Pfosten riskante Hindernisse dar: die ersten passieren problemlos, doch weitere Mitglieder einer Gruppe sehen die Hindernisse spät oder zu spät. Die Folge können gravierende Verletzungen oder Schäden am Rad sein. Der ADFC hat die Gemeindeverwaltung gebeten, die vom ADFC identifizierten Pfosten auf Erfordernis zu prüfen und sie möglichst zu entfernen.

Die Gemeinde hat mehrere Bordsteinabsenkungen in Auftrag gegeben, doch die Baufirma hat die Maßnahmen leider noch nicht umsetzen können. Zur Asphaltierung verschiedener kurzer Streckenabschnitte mit Relevanz für den Radverkehr wartet Kriftel auf Fördermittel des Landes Hessen, die erforderlichen Eigenmittel stehen bereits zur Verfügung.

Zur Förderung der Nahmobilität stellt die Gemeinde Mitarbeitenden Jobtickets zur Verfügung. Ferner sollen drei Elektrofahrräder – darunter ein Lastenrad – für die Gemeindeverwaltung beschafft werden und den Mitarbeitenden zur Verfügung stehen. *Holger Küst*

## Stadtradeln Eppstein

Corona hat für eine rege Teilnahme gesorgt: 53 Personen haben sich in diesem Jahr beteiligt, fast doppelt so viele wie 2018 (30 Personen) und es ist die höchste Zahl in den vier Jahren, seit Eppstein sich am Stadtradeln beteiligt. Noch höher war die Steigerung unter den Mitgliedern des Stadtrats von zwei auf fünf, wobei es unter den 37 Parlamentariern noch etwas Luft nach oben gibt. Die zurückgelegten Kilometer konnten von 7.835 auf 12.471 Kilometer gesteigert werden, auch dies ist der bislang höchste Wert seit Eppsteins Teilnahme am Stadtradeln. Am aktivsten war dabei das „Team Bremthal“ mit fast 3.000 zurückgelegten Kilometern, den zweiten Platz errang das „Offene Team“ mit 1800 km. *Holger Küst*

## Glasfaser-Baustellen

In Eppstein und Kriftel werden Glasfaserleitungen verlegt. Dabei bleiben manche Baugruben länger bestehen, dort wird oftmals wenig Rücksicht auf Radler und Fußgänger genommen. Bei allen abgebildeten Wegabschnitten ist der Radverkehr ebenso wie Fußverkehr in beiden Richtungen zugelassen. Die verbleibenden Restbreiten sind unzureichend, eine hinreichende Baustellenabsicherung



liegt nicht vor. Insbesondere für die seit mehr als einem Monat unverändert bestehende Absperrung unter der Brücke am Stadtbahnhof im Bergmann-Michel-Weg – einer gefährlichen Engstelle des Epp-



steiner Radverkehrsnetzes – sind sinnvolle Alternativen erforderlich. Eine Engstelle muss man nicht noch enger machen, indem man die Baugrube dort über die ganze Zeitdauer offen hält. *Holger Küst*



Baustellen: in Eppstein unter der Brücke am Bahnhof und an der L3011 zwischen Vockenhäuser und Ehlhalten. In Kriftel am oberen Schmelzweg.

# Kann Bad Homburg die Rote Laterne abgeben?

## ADFC-Fahrradklima-Test gestartet

In diesem Jahr findet der ADFC-Fahrradklima-Test vom 1. September bis zum 30. November statt. Dabei haben alle „Alltagsexpert\*innen“ die Chance, Politik und Verwaltung Feedback zur Situation von Radfahrerinnen und Radfahrern vor Ort zu geben. Der letzte Test im Jahr 2018 hat in Bad Homburg für Aufsehen gesorgt, belegte die Kurstadt doch den letzten Platz aller Städte in ganz Hessen. Bei den Städten zwischen 50.000 und 100.000 Einwohner belegte Bad Homburg Platz 102 von 106 Städten in Deutschland.

*Wurde leider erneut verschoben: Freigabe des Schulbergs für Radfahrende in Gegenrichtung*

Ralf Gandenberger



Der Oberbürgermeister der Stadt Bad Homburg, Alexander W. Hetjes, sagte im April 2019 der Hessenschau, die sich selbst ein Bild machen und Bad Homburg mit dem Rad „erfahren“ wollte, man habe jetzt ein Radverkehrskonzept beschlossen, könne aber die Versäumnisse von 20 Jahren nicht in drei Monaten aufholen. Das Radverkehrskonzept sei ein riesiger Meilenstein für Bad Homburg und werde jetzt Schritt für Schritt umgesetzt. Vor dem Fahrradklima-Test 2020 lohnt sich also ein Blick darauf, was seitdem passiert ist. Da trifft es sich gut, dass die Stadt Bad Homburg im Juni eine Magistratsvorlage erarbeitet hat, in der ihre Erfolge umfangreich dargelegt und die geplanten Maßnahmen für 2020 erläutert werden. Toll ist, dass Bad Homburg jetzt eine sehr engagierte Radverkehrsbeauftragte hat. Allerdings ist die sonstige Personalausstattung der Stadt der prekären Situation für Radfahrende längst noch nicht angemessen – anders als in anderen Städten des Rhein-Main-Gebiets.

Die genannte Magistratsvorlage führt die Öffnung zahlreicher Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung auf. Das ist zu begrüßen und entspricht einer langjährigen Forderung des ADFC. In der Zwischenzeit wurden auch einige Markierungen vorgenommen, um den motorisierten Verkehr auf entgegenkommende Radfahrende aufmerksam zu machen und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Außerdem sind zahlreiche Fahr-

radabstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet entstanden.

Als Infrastrukturmaßnahmen werden neben der Einrichtung einer Fahrradstraße im Weinbergsweg/Paul-Ehrlich-Weg die Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Kaiser-Friedrich-Promenade und die Freigabe der Einbahnstraße dort für Radfahrende in Gegenrichtung aufgeführt. Unerwähnt bleibt dabei wohlweislich, dass hier das Radverkehrskonzept (RVK) nur halbherzig umgesetzt wurde, das den Entfall der Parkplätze vorsieht. Dies führt leider immer wieder zu gefährlichen Situationen im Begegnungsverkehr.

Das war es dann auch schon mit Verbesserungen der Infrastruktur für den Radverkehr. Die Fahrradstraße, die von Schülern des Kaiserin-Friedrich-Gymnasiums genutzt wird, ist viel zu kurz und führt noch nicht einmal bis vor die Schule. Auch hat sie keinen Vorrang vor den Seitenstraßen, ist für Kfz und Busse wie zuvor freigegeben und endet am Paul-Ehrlich-Weg sehr gefährlich. Dort sollen die Radfahrenden wie zuvor auf dem für sie freigegebenen holprigen Gehweg fahren. Eine sehr große Zahl an Schüler\*innen ignoriert dies allerdings und fährt geradeaus in die Einbahnstraße, die dort nicht freigegeben ist. Der ADFC hatte vor der Einrichtung der Fahrradstraße gefordert, sie bis zum Ende des Viktoriawegs fortzuführen, wodurch sie deutlich länger und sicherer wäre und den Namen einer Fahrradstraße verdient hätte.

Besonders ärgerlich ist, dass der Umbau und die danach geplante Freigabe des Schulbergs für Radfahrende in Gegenrichtung von der Stadtpolitik erneut vorschoben wurde, diesmal auf das Jahr 2022. Auch die von der Stadtverordnetenversammlung schon Mitte 2019 beschlossene Prüfung der Verkehrsberuhigung des Bereichs Schulberg und Haingasse wurde nicht vorgenommen.

Die Maßnahmen zeigen, dass sich die Stadt teilweise bemüht, dass aber vieles noch in der Planungs- und Prüfungsphase steckt, was sicherlich auch auf die unzureichende Personalausstattung zurückzuführen ist. Hinzu kommt, dass das RVK insgesamt den Anforderungen an eine moderne Radinfrastruktur nicht gerecht wird und daher Maßnahmen erforderlich sind, die deutlich darüber hinaus gehen. Der ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf hat der Politik und Verwaltung im September 2020 umfangreiche Vorschläge gemacht, die leider ignoriert wurden (vgl. Frankfurt aktuell 6/2019).

### Genug getan für die Verbesserung des Fahrradklimas?

Bevor die Rote Laterne beim Fahrradklimatest an Bad Homburg ging, brannte sie mehrere Jahre in Wiesbaden. Die Landeshauptstadt jedoch konnte beim letzten Test als eine der Aufholerstädte ihre Note deutlich verbessern, belegt aber noch immer den vorletzten Platz (70 von 71) vor Bad Hom-

burg. Was hat sich also in Wiesbaden getan und reicht das, um Bad Homburg auf Distanz zu halten? Dazu bin ich nach Wiesbaden gefahren und habe mir von Günni Langer, aktives ADFC-Mitglied in Wiesbaden, die Entwicklungen zeigen lassen.

Bad Homburg ist stolz auf die Freigabe der Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung. Doch das hat Wiesbaden schon vor vielen Jahren begonnen und ist damit viel weiter. Wenn man vom Hauptbahnhof auf den ersten Ring fährt, fällt sofort die Umweltspur in beiden Fahrtrichtungen auf, ein breiter benutzungspflichtiger Radstreifen, der für Busse freigegeben ist (vgl. Bild). Das ist sicher nicht optimal, insbesondere wenn es der Bus hinter den Radfahrenden eilig hat, aber er kann (wenn kein Stau ist) jederzeit überholen. Auch die Linksabbiegungen sind jetzt gesondert gekennzeichnet, so dass sofort klar wird, wie sich Radfahrende einzuordnen haben. Weiter geht es zur Kreuzung Klarenthaler Straße – Dotzheimer Straße, die gerade fahrradfreundlicher umgebaut wird. Die überbreite Fahrspur wird verschmälert, es wird eine Ladezone zur Anlieferung eingerichtet und der bestehende Radweg verbreitert. In Bad Homburg sieht das RVK zum Beispiel auf dem Hessenring noch überbreite Fahrspuren vor und bestätigt damit, dass das RVK nichts mit moderner Radinfrastruktur zu tun hat.

In der Rheinstraße wurde rechts am Gehweg ein breiter Radstreifen



**Vorbild Wiesbaden?** Viele Jahre trug die Landeshauptstadt die Rote Laterne im Fahrradklimatest des ADFC. Inzwischen wurde nachgebessert und in die Radverkehrsinfrastruktur investiert. Prompt konnte die Stadt die Rote Laterne abgeben. Kann sich Bad Homburg daran orientieren? Drei Beispiele aus Wiesbaden, von links: Umweltspur auf dem 1. Ring, Radweg auf der Rheinstraße, separate Abbiegespur auf der Burgstraße.

Ralf Gandenberger (3)

markiert, zwischen dem und den links parkenden Autos ein Sicherheitstrennstreifen zur Verhinderung von Zusammenstößen mit sich öffnenden Autotüren eingefügt wurde (siehe Bild). So etwas hat sich auch der ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf vorgestellt. Damit ließen sich in Bad Homburg sichere Verbindungen auch für Schüler\*innen auf Urseler Straße, Hessen- und Hindenburgring schaffen. Damit würde der allseits beklagte Verkehr durch Elterntaxis deutlich verringert, weil die Eltern nun keine Angst mehr um ihre Kinder auf dem Rad haben müssten.

#### Schüler müssen verkehrsreiche Fahrbahnen überqueren

Ein Bild zeigt die Fahrradweiche in der Burgstraße, wo Radfahrende zwischen Linksabbiegern und rechts haltenden Bussen eingequetscht sind. Selbst diese Stelle ist noch besser als die Planungen im Bad Homburger RVK, wo z.B. Schüler\*innen beim Linksabbiegen von der Urseler Straße in die Jakobistraße zwei vielbefahrene Fahrstreifen überqueren sollen, um dann an der Linksabbiegerspur bei rechts vorbeirauschendem Verkehr an der Ampel auf Grün zu warten.

Schon dieser kurze Vergleich zeigt, dass sich Wiesbaden deutlich weiter entwickelt hat, als dies in Bad Homburg in den letzten beiden Jahren der Fall war. Es wird schwer werden für Bad Homburg, an Wiesbaden wieder vorbeizuziehen.

Den drittletzten Platz in Hessen belegte beim letzten Test Kelsterbach mit einer Note von 4,33, Bad Homburg hatte 4,54. Daher habe ich beim ADFC nachgefragt, was sich dort in den letzten beiden Jahren getan hat. In Kelsterbach wurden fast alle Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung freigegeben und es wurden moderne Radabstellanlagen installiert. Weiterhin wurde ein Nahmobilitätscheck mit der AGNH durchgeführt, auf dem die weitere Infrastrukturplanung aufbauen soll. Das hatte der ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf auch schon angeregt, weil dann die Missstände deutlich dokumentiert wären. Wie in Bad Homburg wird auch in Kelsterbach unter Einbeziehung des ADFC bei Baumaßnahmen vermehrt auf das Thema Radverkehr geachtet. Könnte da die Rote Laterne wirklich an Kelsterbach gehen?

Wir arbeiten weiter intensiv daran, die Stadt und die Kommunalpolitik davon zu überzeugen, dass eine bessere Radinfrastruktur die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt erhöht und gerade in der Innenstadt die Erreichbarkeit durch Radfahrende nach vielen Studien zu einer Umsatzsteigerung der Einzelhändler führt (siehe dazu auch Beitrag auf Seite 11). Wir freuen uns zwar, dass wir zu vielen Planungen Stellung nehmen dürfen, allerdings werden unsere Ideen viel zu selten aufgegriffen. Oberbürgermeister Hetjes sagte nach dem letzten Test, dass sich Versäumnisse der

letzten zwanzig Jahre nicht in drei Monaten aufholen lassen. Das ist richtig, sie lassen sich auch nicht in zwei Jahren aufholen. Aber mehrfach haben wir der Stadt und den politischen Entscheidungsträger gesagt, dass es in der Lage von

Bad Homburg nicht hilft, der Entwicklung mit Trippelschritten hinterher zu humpeln, sondern dass nun die Siebenmeilenstiefel angezogen werden müssen. Davon ist leider weit und breit nichts zu erkennen. Ralf Gandenberger

**PER PEDALE**  
Fahrräder für alle Lebenslagen

**Pedelects** von Riese & Müller, Stevens, I:SY, Flyer, Simplon

**Stadt-, Trekking- und Tourenräder**

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

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

**Kinder- und Jugendräder** von Woom, Puky, Falter, Morrison und Stevens

**Falträder** von Brompton und Riese & Müller

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

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

PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT





Bad Homburger Sackgassen:  
Friedberger Straße ...



... Kaiser-Friedrich-Promenade ...



... Innenstadt-Querung endet in glit-  
schigem Kopfsteinpflaster ...



... Ende der „Fahrradstraße“  
Günther Gräning (4)

## Radverkehrskonzepte, andernorts

**Es wäre vermessen, ein bundesweites Modell für Radverkehrskonzepte zu fordern, angesichts völlig unterschiedlicher geographischer Bedingungen, die ja beim Radeln eine große Rolle spielen. Aber man darf schon erwarten, dass einzelne Gemeinden Konzepte für ihren Radverkehr entwickeln und durchhalten.**

**H**ier aus meiner persönlichen Erfahrung (im wahrsten Sinne) ein paar Beispiele sehr unterschiedlicher Art:

**Wilhelmshaven:** Alle Straßen haben beidseitige Radwege. (Radler haben Vorfahrt, immer und überall. Wer einen Radler zum Absteigen zwingt, riskiert einen Punkt in Flensburg.)

**Wien:** Man fahre mit dem Rad überall genau dort, wo der Weg grün angemalt ist. Das Netz dieser Radwege umfasst die gesamte Stadt.

**Kiel:** Rad und Auto fahren prinzipiell getrennt. Ansonsten gibt es breite Schutzstreifen oder Tempo 30. Fahrradampeln stehen an fast allen Kreuzungen und garantieren bei Grün, dass kein Querverkehr kreuzt. Wo man Radler nicht gerne haben möchte, werden sie elegant und geschickt auf Fahrradstraßen gelockt.

**Dresden:** Am Elbhänge gibt es schräg verlaufende, sich kreuzende Zubringer zur Elbe, die ausgeschildert, bequem und sicher sind.

**Mühlhausen/Th.:** Das ist ein Modell für viele kleinere Städte, insbesondere in Mitteldeutschland. Beschilderte Radrouten auf ruhigen Straßen treffen sich in der meist verkehrsberuhigten Innenstadt. Es gibt zentrale Wegweiser in alle überörtlichen Richtungen. Man lotst also Radler\*innen auf Radwegen oder Nebenstraßen zur zentralen Einkaufsstraße oder zum Marktplatz, das nutzt dem örtlichen Han-

del und den Radlern. Der Radler erkennt die Absicht und ist erfreut.

**Eichwalde bei Berlin:** Hatte 1990 nur größtes Kopfsteinpflaster oder Sandwege, beides für Radler unbefahrbar. Der Stadtplan folgt einem Schachbrettmuster. Heute ist jede dritte Straße (senkrecht und waagrecht) asphaltiert und hat beidseitige Radwege, die man benutzen kann, aber nicht muss.

In den genannten Städten gibt es ein Konzept, einen roten Faden, dem entlang über Jahrzehnte hinweg Radverkehrsplanung entwickelt wurde. Das ist wichtig für Ortsfremde, weil sie das Konzept nach kurzer Zeit verstanden haben und sich darauf verlassen können.

Dagegen **Bad Homburg:** Seit 1980 wurden von externen Firmen drei oder vier sogenannte „Radverkehrskonzepte“ entwickelt – ein Beweis dafür, dass man nie eins hatte. Dem aktuellen „Radverkehrskonzept“ wurde sogar die Maßgabe

vorangestellt, dass dem Auto nichts weggenommen werden dürfe! Infolgedessen besteht es aus einer langen Liste von kleinen Maßnahmen, die weder Ziel noch Zusammenhang haben. Viele sind überflüssig oder gefährlich. Das sagen mir ADFC-Mitglieder, während sie die zusätzlichen Abstellbügel durchaus begrüßen. In der Einleitung zum „Radverkehrskonzept“ steht „Schaffung eines verkehrssicheren, effektiven und komfortablen Zielnetzes“. Was auch immer „effektiv“ und „komfortabel“ bedeuten könnten – „verkehrssicher“ jedenfalls können nur Fahrzeuge sein! Ganz anders bei allen oben genannten Gemeinden: Deutlich ist zu erkennen, dass es immer und überall um den Schutz von Leib und Leben der schwächsten Verkehrsteilnehmer\*innen geht.

So jedenfalls scheint die traditionelle Platzierung der Stadt Bad Homburg in der kommenden ADFC-Umfrage nicht gefährdet.

Günther Gräning

## Erfolg schon vor Beginn des Stadtradelns

Im Hochtaunuskreis sind 10 der 13 Kommunen dabei

**I**m dritten Jahr der Beteiligung des Hochtaunuskreises fallen die Rekorde schon vor Beginn des Stadtradelns, dem 30. August.

So hat Oberursel (dank der Bürgermeisterwahl) drei Radelstars. Bisher haben sich 15 Schulen angemeldet, darunter einige Grundschulen, sowie auch Kindergärten. Es lohnt sich, die Teamliste der 177 Teams auf [www.stadtradeln.de/hochtaunuskreis](http://www.stadtradeln.de/hochtaunuskreis) zu lesen – die Vielfalt ist einfach überwältigend. 1.254 registrierte Radfahrerinnen und Radfahrer wurden zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe gezählt – Tendenz steigend.

Mit zu verantworten hat dieses Ergebnis wohl auch die auf der Stadtradeln-Website genannte Mobilitätsbeauftragte im Hochtaunuskreis, Lisa Meier-Ebert. Der ADFC ist in allen teilnehmenden Kommunen mit einem eigenen Team vertreten, nur in Usingen verzichtet der ADFC auf eine Teilnahme.

Die hohe Beteiligung im Stadtradeln legt hoffentlich eine gute Basis für den parallel beginnenden Fahrradklima-Test.

Susanne Bittner

# Für sicheres Einkaufen mit dem Rad in Offenbach

Abstellanlagen sind auf dem Wilhelmsplatz zwar vorhanden, doch an Markttagen oft nicht zugänglich

Henning Kühl



**In Offenbach kann man relativ gut von fast allen Stadtteilen einfach und schnell mit dem Rad in die Innenstadt zum Einkaufen fahren. Aufgrund der Dichte und der Topographie der Stadt bietet sich die Fahrt mit dem Rad zum Shopping an, was auch bereits viele tun.**

Eine Studie der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern sagt sogar, dass Rad fahrende Kund\*innen im Jahresverlauf mehr Geld ausgeben als solche, die mit dem Auto anfahren. Die Bedeutung von Radfahrenden für den Einzelhandel wird im Gegensatz zum Autoverkehr oft noch unterschätzt. In Offenbach kann man aber auch von Leuten lesen, die mit dem Rad zum Einkaufen fahren würden, wenn es mehr Radabstellanlagen geben würde. Berücksichtigen muss man aber auch, dass in den letzten Jahren mehr hochwertige Räder, zum Beispiel Pedelecs, gekauft wurden, für die entsprechend sichere Abstellanlagen benötigt werden, damit die Besitzer auch bereit sind, diese für den Einkauf zu nutzen. Auch in Offenbach gibt es zudem immer mehr Menschen, die ein Lastenrad besitzen, für die aber geeignete Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt fehlen.

Wir begrüßen den Beschluss der

Stadtverordnetenversammlung, auf dem Wilhelmsplatz weitere Radabstellanlagen, unter anderem auch für Lastenräder, einzurichten. Die Anschaffung mobiler Fahrradbügel hält der ADFC Offenbach für notwendig, da diese auch auf den Stadtfesten wie dem Mainuferfest, Lichterfest etc. einen großen Beitrag zur Sicherheit der abgestellten Fahrräder leisten können.

Aus unserer Sicht wäre es angesichts des aktuellen Fahrrad-Booms sehr sinnvoll, wenn diese Maßnahmen zeitnah und dauerhaft umgesetzt werden. Der testweisen Sperrung der Seitenstraßen des Wilhelmsplatzes stehen wir positiv gegenüber und hoffen darauf, dass die Ansichten der Menschen, die mit dem Fahrrad auf dem Markt einkaufen, bei der Umfrage berücksichtigt werden. Für uns sind diese Maßnahmen aber nur ein weiterer Schritt nach vorne. Es sollten weitere geeignete Stellplätze für Lastenräder in der Innenstadt und an anderen wichtigen Orten zum Einkaufen, wie am Hafen und in allen Stadtteilen, eingerichtet werden.

Zusätzlich fordern wir die Stadt dazu auf, den Zugang zu den bestehenden Radabstellanlagen jederzeit zu ermöglichen. Auch wenn die Gastronomie mehr öffentlichen Platz zur Verfügung bekommen

hat, sollten die Radabstellanlagen für den Radverkehr weiterhin immer gut erreichbar bleiben.

Insbesondere am Wilhelmsplatz konnte man in den letzten Wochen oft feststellen, dass Abstellanlagen zugestellt waren. Wer mit seinem Rad zum Einkaufen fahren möchte, egal ob mit altem City-Rad,

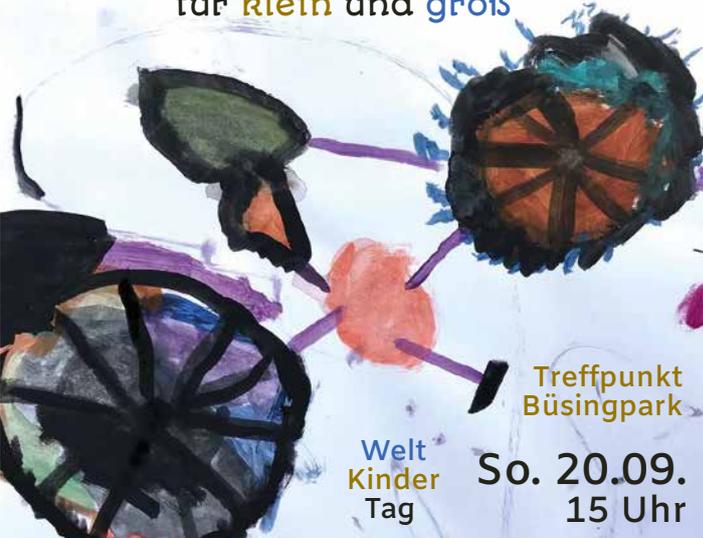
hochwertigen Pedelec oder Lastenrad, sollte das Rad gut absichern können, um ohne Angst vor Diebstahl einkaufen zu können. Davon profitieren die eigene Gesundheit und der Einzelhandel, und der Stadt verhilft es zu besserer Luft und weniger Lärm.

Henning Kühl, ADFC Offenbach




## Kinder Fahrrad Korso

für klein und groß



Treffpunkt  
Büsingpark

Welt  
Kinder  
Tag

So. 20.09.  
15 Uhr

Wir fahren ca. 1 Stunde lang 5 km weit mit einer kleinen Pause, quer durch Offenbach auf den großen Straßen. Die Polizei begleitet uns und passt auf uns auf. Bringt eure Eltern, Freundinnen und Freunde, Tanten, Onkel und Großeltern mit. Alle dürfen dabei sein, wir fahren langsam zum Ziel, Spielplatz Büsingpark

Unsere Unterstützer





Die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“ hat in einer Broschüre auf die Bedeutung des Radverkehrs für den lokalen Handel hingewiesen. In dem Heft mit dem Titel „WirtschaftsRad“ sind Daten und Fakten mit ausführlichen Quellenangaben sowie Argumentationshilfen übersichtlich zusammengestellt. Zu finden als PDF unter <http://adfc-ffm.de/=PLcu>



# Sei mir gegrüßt, mein Fluss

Die Mosel – Eine Radreise von der  
Quelle zur Mündung

Der Autor vor dem Nachbau eines römischen  
Weinschiffs in Neumagen

Paul Tiedemann (7)

Sei mir gegrüßt, mein Fluss,  
durch Felder und Siedler gepriesen,  
dem ja, des Thrones gewürdigt die Belger  
die Mauern verdanken  
Fluss, auf den Rebgebirgen bepflanzte  
mit dem würzigen Weine  
und an den grasigen Ufern bepflanzte,  
du grünster der Flüsse!

## 1. Tag (30. Juni 2020)

Solch begeisterte Hexameter ausstoßend, begrüßt der gallorömische Autor Decimus Magnus Ausonius (310 bis 394) in seinem Gedicht Mosella den ersten Anblick der Mosel, die er von Bingen aus über den Hunsrück kommend bei Neumagen erstmals erblickte. Ich gehe die Sache etwas systematischer an und fahre zunächst mit einem ICE 4 (mit Fahrradabteil) von Frankfurt nach Freiburg. Zum Glück habe ich einen niedrigen Haken zugeteilt bekommen, an den ich mein schweres Pedelec problemlos anhängen kann. Von Freiburg geht es auf Radwegen und kaum befahrenen Nebenstraßen strikt nach Westen bis Fessenheim, wo just an diesem Tag der zweite Atommeiler abgeschaltet wird. Dann auf etwas lebhafter befahrener Straße bis Ensisheim und ab da wieder auf schönen Radwegen über Cernay nach Thann im Elsass, am Fuße der Vogesen. (71 km)

## 2. Tag (1. Juli 2020)

Ich verlasse Thann auf einem sanft ansteigenden schönen Radweg, der bis Husseren-Wessering führt und dort auf die sehr stark befahrene N 66 mündet. Bis Urbès nimmt die Steigung langsam zu, um am Ortsausgang heftig zu wer-

den. In Serpentina geht es hinauf auf den Col de Bussang (731 m NN). Hinter der Passhöhe rechts ab und schon stehe ich an der Source de la Moselle, die hier als winziges Rinnsal aus der umfassten Quelle kommt. Nun geht es auf einer nahezu verkehrsfreien Straße steil bergab nach Bussang und von dort auf einer früheren Bahntrasse sanft absteigend fast 30 km bergab, ohne dass man wesentlich in die Pedale treten muss. Ab Remiremont folgt allerdings wieder auf eine kürzere Steigung die nächste, bis ich endlich in Épinal einradle (91 km). Hier gibt es wie schon in Thann eine sehenswerte Basilika und eine romantische Burgruine, vor allem aber ein gutes Abendessen. (121 km)

## 3. Tag (2. Juli 2020)

Ab Épinal gibt es bis zur Mündung keine Steigungen mehr. Der Weg führt vielmehr auf ausgebauten Radwegen sanft bergab immer zwischen der wild verkurvten Mosel und dem geradlinigen parallel verlaufenden Canal des Vosges. Nach Méreville verlasse ich die Mosel Richtung Osten, um nach Nancy zu kommen. Die Mosel umschreibt hier im Abstand von etwa 25 km einen Halbkreis um Nancy. Nach 88 km erreiche ich die Place Stanislas, die man mit Recht zu den schönsten Plätzen Europas zählen darf. Eindrucksvoll auch der frühere Palast der Herzöge von Lothringen und die schöne Porte de la Craffe. Ich entscheide mich trotz allem, hier nicht zu übernachten, weil Hotels in Stadtzentren meist sehr laut sind. Also gebe ich in dem Navi als neuen Zielort Toul ein und lasse mich allein vom Navi führen, weil ich für diese Strecke keine Karte habe. Es geht strikt nach Westen aus der Stadt heraus und schon bald auf unbefestigte mit Geröll übersäte Waldwege, die auf 200 Meter

ansteigen und zum Teil so steil sind, dass mir auch die Motorunterstützung nichts hilft, weil die Reifen durchdrehen. Da hilft nur Schieben. Als die Höhe endlich erreicht ist, geht es auf ebensolchen Wegen wieder bergab, aber zum Glück nur mit mäßigem Gefälle. Dadurch wird die Abfahrt wesentlich länger als der Aufstieg. Als ich endlich gegen 18 Uhr in Toul bin und beim dritten Versuch auch ein Hotel gefunden habe, kann ich meine Beine kaum noch heben. Mit Mühe schlepe ich mich ins Restaurant gegenüber. Erst am nächsten Morgen besuche ich die Kathedrale. (122 km)

## 4. Tag (3. Juli)

Heute geht es völlig eben und entspannt von Toul, das etwa in der Mitte der Moselschleife liegt, den Strom abwärts nach Frouard und von dort ebenso bequem weiter nach Metz. Der Lauf der Mosel ist hier kaum zu überblicken, denn er ist eingebettet in unzählige Altarme, Nebenarme und weierartige Gewässer. Der Radweg immer mitten durch, so dass man links und rechts von Wasser umgeben ist. Bei Jouy-aux-Arches taucht plötzlich das gewaltige Stück einer römischen Wasserleitung auf. Das Aquädukt hat einstmalig die Stadt Divodorum Mediomatricorum (Die „Göttliche des Keltentamms der Mediomatriker“, kurz: Metz) mit Wasser versorgt. Nach 92 km erreiche ich Metz und quartiere mich direkt gegenüber der Kathedrale ein. Lange sitze ich in der Kirche, die nur aus Fenstern zu bestehen scheint, Gotik vom Feinsten. (92 km)

## 5. Tag (4. Juli)

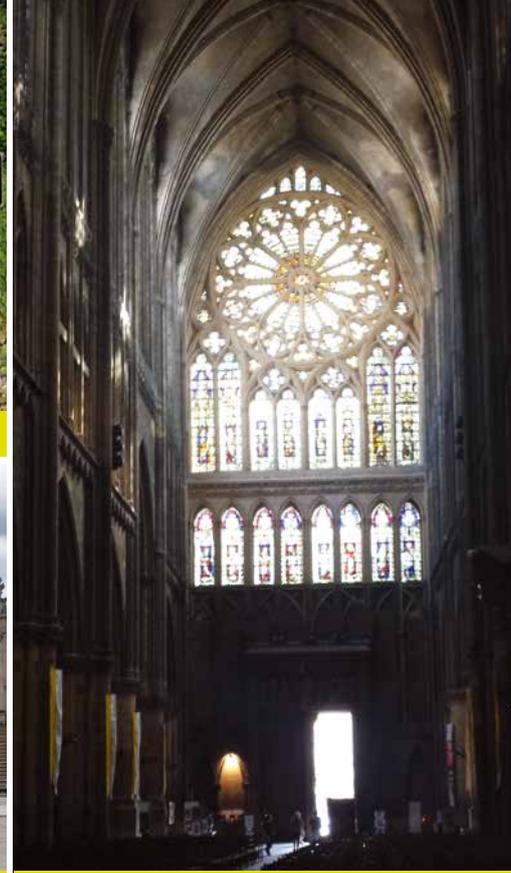
Von Metz geht es auf dem nach Charles le Téméraire (Karl dem Kühnen) genannten Rad-



Hinter der Passhöhe Abzweig zur Moselquelle



Place Stanislas in Nancy



Gotik vom Feinsten: Kathedrale in Metz



Ein winziges Rinnsal: Source de la Moselle



Sehenswert ist die Burg Eltz

weg, der bis nach Brügge führt, über Thionville, vorbei an den rauchenden Kühltürmen des Atomkraftwerks Cattenom in Richtung deutsche Grenze. Am Wegesrand treffe ich zum wiederholten Male auf ein kleines Denkmal, das an die Befreiung durch die Amerikaner erinnert, die u.a. auch hier 1944 die Mosel überquerten. Seltsam eigentlich, dass es in Frankfurt, soweit ich weiß, kein ähnliches Denkmal gibt. Sind wir nicht auch durch die Amerikaner von der Geißel des Nazismus befreit worden? Am 29. März 2025 wird das 80 Jahre her sein; ein guter Anlass, ein solches Denkmal zu errichten, denke ich bei einer kurzen Rast. Um ca. 14 Uhr erreiche ich Perl, den ersten Ort hinter der Grenze. Ich mache mich frisch und wandere über die Moselbrücke nach Schengen, um dort das kleine Europamuseum ausgiebig zu studieren, in dem vor allem das Schengener Abkommen von 1985 mit seiner Vorgeschichte und seiner historischen Bedeutung thematisiert wird. (65 km)

6. Tag (5. Juli)

Heute steht nur eine kurze Strecke an. Es geht nach Trier (60 km). Auf dem Weg dahin besuche ich das äußerst sehenswerte große Mosaik einer römischen Villa, die in dem Ort Nennig ausgegraben worden ist, und die Igeler Säule, mit der zwei römisch-gallische Tuchhändler aus Trier nicht nur an ihre toten Verwandten erinnern, sondern auch gleich auffällige Straßenwerbung für ihr Geschäft betreiben wollten. Das römische Erbe von Trier, das im 4. Jahrhundert die Hauptstadt der römischen Provinzen Gallien, Hispanien und Britannien sowie Sitz eines Tetrarchen (einer von vier damals gleichzeitig herrschenden Kaisern) war, ist so reichlich und vielfältig, dass man Wochen bräuchte, um alles

sehen zu können. Zum Glück hatte ich in meinem früheren Leben öfter Gelegenheit, zu Fortbildungszwecken in der Stadt zu weilen, so dass sie mir gut bekannt ist.

7. Tag (6. Juli)

Von Trier geht es über Pfalzel, wo es das wohl einzige durchgehend bis heute bewohnte Haus aus römischer Zeit nördlich der Alpen gibt, über Longuich (röm. Villa) nach Neumagen (lat. Noviomagus), wo einst Ausonius erstmals die Mosel erblickte. Hier wurde die berühmte Halbplastik eines Weinschiffs gefunden, von der eine Replik vor Ort zu sehen ist. Außerdem hat man das Weinschiff nachgebaut. An Wochenenden werden damit Rundfahrten für Touristen unternommen. Tagesziel ist Bernkastel-Kues (75 km). Ich habe mich telefonisch mit Herrn Kluth verabredet, dem Leiter des Cusanus-Geburtshauses. Er gewährt mir eine Privatfüh-

rung, weil das Haus eigentlich wegen Umbaumaßnahmen und wegen Corona geschlossen ist. Ich erhalte eine 90minütige hervorragende Einführung in Leben und Werk des berühmten Humanisten Nikolaus Cusanus (1401-1464).

8. Tag (7. Juli)

Heute fahre ich ohne große Pausen direkt nach Cochem, vorbei an berühmten Weinlagen wie dem Kröver Nacktarsch oder Zeller Schwarze Katz. Cochem ist das Rüdesheim an der Mosel, Weinlokale neben Souvenirgeschäften etc. Mit der Sesselbahn fahre ich zum Pinnenkreuz und genieße die Aussicht auf Stadt und Moseltal. (82 km)

9. Tag (8. Juli)

Während das Wetter bisher nicht hätte besser sein können, erlebe ich heute Dauerregen. Die Fahrt geht auf der linken Moselseite mit leichtem Gefälle und daher sehr flott bis Hatzenport. Dort verlasse ich die Mosel und es geht gleich etwa 3 km steil bergauf nach Münstermaifeld und von dort wieder runter in ein enges Tal, in dem die Burg Eltz liegt. Während der Besichtigung der sehr sehenswerten Burg hört der Regen auf, beginnt aber sogleich wieder, als ich die Tour fortsetzen will. Um 15:00 Uhr erreiche ich die Mündung der Mosel am Deutschen Eck in Koblenz (75 km). Ausonius sagt es so:

Breite den bläulichen Schoß,  
das kristallene Flutengewand du,  
Rhenus, nun aus und gewähre den Raum  
zuströmenden Wellen,  
dass der verbrüderete Fluss dich vermehre.

Paul Tiedemann



Hier überquerten die Amerikaner die Mosel

# Im Land der offenen Fernen

Kleine Reise durch die hessische und die bayerische Rhön

Peter Sauer (7)

**Wir Deutschen fahren gerne Rad. Am liebsten aber mit dem Auto. Diesen Eindruck jedenfalls vermittelt der große Parkplatz wenige Kilometer außerhalb Fuldas. Dicht an dicht stehen die Wagen an diesem Dienstag in der Sonne, an jedem Heck ein Fahrrad-Träger. Hier beginnt der Milseburg-Radweg, der gut asphaltiert auf einer ehemaligen Bahntrasse ins „Land der offenen Fernen“, wie für die Rhön geworben wird, führt. Grund genug offensichtlich, um für einen Tag vom Auto aufs Rad umzusteigen.**

Der Regionalexpress von Frankfurt nach Fulda ist vormittags nur schwach besetzt und entlässt uns zwei Minuten vor der angekündigten Zeit auf den Bahnsteig der ost-hessischen Bischofsstadt. Vor dem Bahnhof gleich weist eine ordentliche Beschilderung den Weg in die Rhön, nach Tann oder nach Hilders. Die Wegweisung setzt sich in den Außenbezirken der Stadt fort und bringt uns zu dem großen Parkplatz am Beginn des Milseburgradwegs. Hier lassen wir den motorisierten Verkehr hinter uns und rollen bei leichtem Auf und Ab durch die grüne Hügellandschaft der Kuppenrhön. Die Luft ist klar, in der Ferne werden Milseburg und Wasserkuppe sichtbar, davor abgeerntete Felder und ein spektakulär auf einer Bergkuppe thronendes Schloss. Darunter liegt Langenbieber, und wo ehemals ein Bahnhof war, ist nun eine Imbisslandschaft am Radweg entstanden, in der Kaffee und Kuchen angeboten wird. Das Schloss, weiterhin in Sichtweite, wird uns als „Schloss Bieberstein“ vorgestellt, in dem heute nicht mehr wie einst die Fuldaer Bischöfe residieren, sondern ein Internat Platz gefunden hat, für die von Haus aus Gutbetuchten unter den schwierigen Jugendlichen, wie am Imbissstand

erklärt wird. Dass man die Reichen so wenigstens unter Kontrolle habe, lässt die Wirtin nicht gelten. „Die haben uns unter Kontrolle“, seufzt sie, es sei manchmal schon anstrengend, ergänzt die eigentlich recht resolute Dame und ich kann mir gut vorstellen, wie eine Gruppe halbwüchsiger Internierter im ruhigen kleinen Ort für Unruhe sorgen kann.

Beim Dörfchen Elters, wenige Kilometer und einige Höhenmeter weiter, tut sich unvermittelt eine freie Wiese mit einigen Sitzbänken auf. Informationsblätter des „Förderverein Radwegkirche Milseburg e.V.“ kündigen den geplanten Bau der „ersten originären Radwegkirche Deutschlands“ an. Der Architektenentwurf sieht dafür die Form einer „Himmelstreppe“ vor. Um Spenden für die Baukosten wird gebeten ([www.radwegkirche.de](http://www.radwegkirche.de)).

Stetig steigt die Strecke an, der Höhepunkt des Milseburgradwegs, das Ausflugsziel vieler

Radtouristen, kommt näher: Der Milseburgtunnel, über einen Kilometer lang, beleuchtet, aber nicht beheizt. So schlüpfen viele der Rhönradelnden bei hochsommerlichen Temperaturen in ihre Windjacken, bevor sie die Tunnelstrecke angehen. Nur 8°C soll die Luft im Tunnel haben, und das selbst im Juli. Gut, dass hinter dem Tunnel, vorbei am ehemaligen Bahnhof Milseburg, eine lange Abfahrt beginnt, nun wieder angenehm temperiert und mit wunderbarem Fernblick.

## Auf dem Land gibt's keine Metzger mehr

Hilders erreichen wir am frühen Nachmittag, so dass ausreichend Zeit zu einer Erkundung bleibt. Erste Überraschung: Es gibt keinen Bäcker mehr im Ort. Zweite: Eine Metzgerei ebenfalls nicht. Die Läden sind zwar noch da, aber längst geschlossen. Dafür findet man, die Erkundung etwas außerhalb des Ortes fortsetzend, einen großen Parkplatz zwischen den üblichen Supermärkten, Drogerie- und Billig-Textilläden, Tankstellen, usw. Dort, im Eingangsbereich eines der Supermärkte, sind dann die im Ortskern fehlenden Bäcker oder Metzger zu finden. Und das setzt sich fort. In vielen Orten der Rhön (und nicht nur dort) stehen die Läden leer, während irgendwo außerhalb große Einkaufszentren in die Landschaft betoniert wurden.

Entschädigt für unsere Enttäuschung werden wir jedoch im Gasthof neben der Kirche, mit Biergarten und verlockender Speisekarte. Dazu die Abendsonne, die sich im Bierglas spiegelt – und schon fühlen wir uns wie im Urlaub.

Der nächste Tag beginnt für uns auf dem Rhön-Radweg. Dieser verläuft von Bad Salzungen nach Hammelburg. Wir treffen auf ihn in



Kloster Kreuzberg: An alles gedacht

Hilders, um von dort die „Königsetappe“, wie die Rhön-Werbung schreibt, anzugehen: „Von Wüstensachsen (564 m ü. d. M.) bis zur Schornhecke im Naturschutzgebiet Lange Rhön (828 m ü. d. M.) sind nun mehr als 260 hm zurückzulegen“, heißt es. 260 Höhenmeter erscheinen uns etwas wenig für eine echte Königsetappe, so dass wir unser nächstes Quartier im Kloster auf dem Kreuzberg in der bayerischen Rhön buchen. Davor sammeln wir fleißig Höhenmeter auf dem wunderschönen Weg von Hilders nach Wüstensachsen, der sich vermeintlich im Tal, aber gerne auch auf und ab am Berghang durch die Landschaft schlängelt. Wüstensachsen dann zeigt, ähnlich wie Hilders, noch Spuren eines vergangenen Geschäftslebens. Bäcker oder Metzger haben längst geschlossen, auch ein Kaffee ist nirgends zu bekommen. So nehmen wir den Aufstieg zur Langen Rhön ohne Kaffee in Angriff und zuckeln auf einer wenig befahrenen Straße bergan. Rechts ist der Gipfel der Wasserkuppe zu erkennen, vor uns der Sendemast auf dem Heidelbergstein. Wenige Meter vor dem höchsten Punkt der Strecke, der Schornhecke, signalisiert ein Schild, dass wir nun in Bayern angekommen sind, und so tut sich von der Höhenstraße prompt ein Panoramablick über die hier nun fränkische Rhön auf. Dass auf dem Sträßchen vor starkem Autoverkehr an Wochenenden gewarnt wird, mag man sich an diesem ruhigen Mittwoch kaum vorstellen.

### Von der Thüringer Hütte steil bergab nach Urspringen

Im Gastgarten des Ausflugslokals Thüringer Hütte allerdings schon. Der Parkplatz vor dem Haus ist voll, der Garten ebenfalls. Trotzdem finden wir noch einen Sitzplatz, und ein Teller Suppe und ein Glas Johannisbeerschorle helfen uns, den zweiten Teil der Königsetappe anzugehen, der vorerst aus rund 750 Metern Höhe steil abwärts führt ins Dörfchen Urspringen und dabei die bisher gesammelten Höhenmeter in Minutenschnelle vernichtet. In Oberelsbach, ein paar Kilometer weiter, lohnt – Reisen soll auch bilden – ein Besuch im Informationszentrum zum Biosphärenreservat Rhön und, für Freunde von Kaffee und Kuchen, im Mühlen-Café im Dorf. Wir haben keinen der beiden Oberelsbacher Höhepunkte ausgelassen.

Danach wird's dann noch einmal etwas zäh, langgezogene Steigungen und Wind machen uns zu schaffen. Dazu steht der Kreuzberg bedrohliche, aber gleichzeitig verlockende 950 Meter hoch vor uns. Dass unser Bett dort oben steht, immerhin noch rund 500 Höhenmeter über dem Städtchen Bischofsheim, haben wir uns selbst eingebrockt. Dass es zwar nicht weit ist bis dorthin, dafür aber ziemlich steil, wussten wir auch. Vorsichtshalber füllen wir am Getränkemarkt im großzügig angelegten Bischofsheimer Gewerbegebiet noch einmal unsere Wasservorräte auf.

Den letzten Kilometer vor dem Kloster unterhalb der Bergspitze bewältigen wir schiebend, die allerletzten Meter dann aber wieder fahrend.

Die Luft ist frischer als im Tal, die Sonne scheint länger und der Durst ist gewaltig. Sobald der Tagestourismus mit Schweinshaxen und Bierkrügen rund um die Klosterbrauerei abebbt, zieht eine wunderbare Ruhe auf dem „Berg der Franken“ ein und vom Wahrzeichen, den drei Golgota-Kreuzen knapp unterhalb des Gipfels (und direkt neben einem gewaltigen Sendemast des Bayerischen Rundfunks), geht der Blick bis hinüber zur Wasserkuppe und, ganz am Horizont, zum Taunus. Noch ein Krug Bier auf der Terrasse des Gasthofs, bevor die Sonne hinter den Bergen der Rhön verschwindet und die große Klosteranlage in Schlaf fällt. Nach fast 1.000 Höhenmetern – das kommt einer Königsetappe schon näher als die Angaben der Rhön-Werbung – sind auch wir reif für das Bett.

Am nächsten Morgen rollen wir in wenigen Minuten auf der steilen Straße vom Kreuzberg hinunter nach Bischofsheim. Der Ort ist sehenswert, hübsch renovierte Häuser, Cafés, Läden – hier scheint es noch städtisches Leben zu geben. Sogar Bäcker und Metzgerei haben geöffnet, was uns aber nun, wenige Minuten nach dem opulenten Kloster-Frühstück, nicht weiterhilft.

Nach Bad Neustadt an der Saale rollen wir auf einer ehemaligen Bahntrasse leicht bergab. Die bergige Rhön scheint hinter uns zu liegen, nun kommen die Heilbäder. Bad Neustadt mit pittoreskem Stadtkern. Gastgärten und Cafés schmücken den Marktplatz, die behutsam renovierte Kirche, ganz ohne protziges Gold, lohnt einen Besuch. Eine Metzgerei ist auch hier nicht zu entdecken, stattdessen auffällig viele Uhren- und Optikerläden oder Juweliere, die offensichtlich den Bedarf der Kurgäste decken wollen. Leberkäs-Brötchen gegen den ersten Hunger erstehen wir dann in einer Bäckerei mit „heißer Theke“.

### Luitpold-Brunnen: Heilwasser nicht als Durstlöscher trinken

Der gut beschilderte Radweg bringt uns im Tal der fränkischen Saale zum nächsten Kurort, nach Bad Bocklet. Das sehenswerte Biedermeier-Kurhaus ist leider eine Baustelle, doch ein Café am Kurpark sorgt für weitere Kalorienzufuhr, so dass wir es leicht zu unserer ersten Kuranwendung am alten Luitpoldbrunnen mit seinem hölzernen Bohrturm schaffen. Das Wasser schmeckt, wie nicht anders zu erwarten, mehr nach Heilung als nach Durstlöscher. Man solle nicht zuviel davon trinken, rät ein älterer Herr, der vor der Brunnenanlage sitzt, es fördere die Verdauung überraschend gut. Das bestätigt sich wenige Kilometer weiter in Bad Kissingen – zum Glück aber erst, nachdem wir unser Quartier dort erreicht haben.

Der weltberühmte Kurort scheint aus der Zeit gefallen. Kuranlagen, deren Ursprünge bis ins 18. Jahrhundert zurückreichen, Prachtbauten aus Kaisers Zeiten und großzügige Parkanlagen ziehen weiterhin Touristen an, die dann an einem warmen Sommerabend die Straßengastromie bevölkern. Hier lernen wir „Rhöner >>



Parkplatz am Milseburgradweg



8°C auch im Sommer: Milseburgtunnel



Bergauf in Sichtweite der Wasserkuppe



Der „Berg der Franken“ in der bayerischen Rhön



Stadttor in Bad Neustadt an der Saale



Alte Luitpoldquelle bei Bad Kissingen



Eisenbahnverrückter in Aura/Saale Peter Sauer (2)

## Tour-Info

Moderate 230 km in viereinhalb Tagen auf gut befahrbaren Radwegen (Milseburggradweg, Rhön-Radweg, Fränkische Saale, Main, Spessart – nicht überall Asphaltdecke) oder Verkehrsarmen Nebenstraßen. Auch wer auf den Kreuzberg verzichtet, kommt nicht ganz steigungsfrei durch die Rhön. Exzellente Bahnverbindungen (stündlich nach Fulda, stündlich von Lohr oder Heigenbrücken nach Frankfurt, in beiden Fällen umsteigefrei). In der Hohen Rhön um Quartier vorab kümmern, einige Häuser/Hütten öffnen nur am Wochenende.

» Plootz« kennen, eine Art Pizza aus kräftigem Hefeteig, belegt mit Speck und Zwiebeln oder, für uns, Spinat und Käse. Die Version mit Garnelen allerdings schien uns an der fränkischen Saale etwas unpassend zu sein.

„Achtung, Eisenbahnverrückter“ warnt ein Schild vor einem Haus im Dörfchen Aura. Der Garten ist über und über mit Bahn-Devotionalien ausgeschmückt, dazwischen entsteht eine große Modellbahnanlage. Der „Verrückte“ baut alles selber, sagt er, jedes Teil der Anlage entstehe in der heimischen Werkstatt. „Wird noch ein paar Jahre dauern“, brummt der Rentner und verschwindet wieder, um Steigungsstrecken und Brückenpfeiler zu berechnen.

Wir befinden uns fast schon in Sichtweite der riesigen Parabolantennen der Erdfunkstelle Fuchsstadt. Hier wird seit Mitte der 80er Jahre mit Nachrichten-Satelliten kommuniziert, heute jedoch mit rückläufiger Bedeutung. Schnelle Glasfaserverbindungen übernehmen nun den größten Anteil des Datentransfers.

Um ins hübsche Hammelburg zu gelangen, müssen wir wieder durch weniger hübsche Großmarktparadiese fahren – um dann in der historischen Stadtmitte zu erfahren, dass es dort keine Einkaufsmöglichkeit mehr gebe und wir besser einen Kilometer zurückfahren sollten. Dort, im Eingangsbereich eines Billigmarktes, residiere der letzte Metzgereistand in der Stadt. Wir nehmen den zusätzlichen Kilometer in Kauf, tun uns aber weiterhin schwer, an dieser Art der Einkaufskultur am Rande großer Parkplätze Vergnügen zu finden. Doch das Picknick mit belegten Brötchen an einem ruhigen, schattigen Platz an der Saale lassen wir uns davon nicht vermiesen.

Die Saale mündet bei Gemünden in den Main, hier findet die gemütliche Fahrt am mäandernden Flüsschen ihr Ende. Nun sind wir auf

dem Mainradweg, hier wird richtig Rad gefahren, hier ist was los. Der Marktplatz des kleinen Ortes ist gut gefüllt mit Radtouristen, die vor der Eisdielen Schlange stehen oder das Café bevölkern. Sage nur einer, Radelnde täten nichts für den Fortbestand der Gastronomie in Coronazeiten. Wir tun dies ebenfalls, fahren aber anschließend noch nach Lohr, um auch dort Gutes tun zu können. Da kamen wir jedoch etwas zu spät, denn an einem Freitagabend ist im historischen Zentrum des Mainstädtchens kaum ein Sitzplatz in einem der Straßenlokale zu finden. Die Betreiber der örtlichen Brauereigaststätte erbarmen sich jedoch und finden ein Eckchen für uns im Garten. Hier können wir die Tour zünftig-fränkisch bei Schweinsbraten und Dunkelbier ausklingen lassen.

## „Hier sind wir in Bayern!“ sagt der Zugchef im Main-Spessart-Express

Am Samstagmorgen sind wir nach Heigenbrücken geradelt, um von dort mit der Bahn nach Frankfurt zu fahren. Der Automat auf dem Bahnsteig spuckt ein „RMV-VAB-Übergangstarifticket“ aus. Die Fahrradmitnahme im RMV ist kostenlos, doch das sieht der Zugbegleiter anders. In Bayern müsse man eine Fahrradtagesskarte kaufen – und wir seien hier in Bayern, betont er. Wir zahlen sechs Euro je Rad, prüfen aber zuhause umgehend, ob der Zugbegleiter im Recht ist. Ist er nicht, wie sich herausstellt, auf der (bayerischen) Strecke von Heigenbrücken zur hessischen Landesgrenze ist die Fahrradmitnahme kostenlos. Eine E-Mail an die Bahn wird wenige Tage später beantwortet. „Kundendialog DB Regio Bayern“ entschuldigt sich für die uns bereitete Unbill und besänftigt uns mit einem Gutschein in Höhe von 15 Euro. Geht doch! Vielen Dank dafür! Peter Sauer

## Impressum

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

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

**Redaktionsteam:** Dagmar Berges, Ingolf Biehusen, Sigrid Hubert, Peter Sauer (ps), Birte Schuch, Torsten Willner; ADFC Main-Taunus: Gabriele Wittendorfer; ADFC 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](mailto:e.bauer@web.de),  
Sabine Schewitz [sabine.schewitz@t-online.de](mailto:sabine.schewitz@t-online.de), Wolfgang Pischel

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

**Redaktionsschluss** für die Nov./Dez.-Ausgabe: 27. Oktober 2020

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

**Fahrrad Böttgen GmbH**  
Große Spillingsgasse 8–14  
(Anzeige Seite 15)  
[www.fahrrad-boettgen.de](http://www.fahrrad-boettgen.de)

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

**Zweirad Ganzert GmbH**  
Mainzer Landstraße 234,  
Galluswarte (Anzeige Seite 10)  
[www.zweirad-ganzert.de](http://www.zweirad-ganzert.de)

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

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

**Radsporthaus Kriegelstein**  
Leverkuser Straße 31  
(Am Bahnhof FFM-Höchst)  
(Anzeige Seite 32)  
[www.radsporthaus-kriegelstein.de](http://www.radsporthaus-kriegelstein.de)

**Main Velo**  
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 7)  
[www.mainvelo.de](http://www.mainvelo.de)

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

**Per Pedale**  
Adalbertstraße 5  
(Anzeige Seite 23)  
[www.perpedale.de](http://www.perpedale.de)

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

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

**Fahrradhaus Wagner**  
Woogstraße 21  
(Anzeige Seite 19)  
[www.fahrradwagner.de](http://www.fahrradwagner.de)

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

['kvirder]<sup>®</sup>

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



Dein Rad,  
deine Story,  
dein Leben.

#kvirder

Dein Lastenrad-Shop  
in Frankfurt

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



RADSPORTHAUS

**KRIEGELSTEIN**

GmbH



**Z E G**

ELEKTRO - & FAHRRÄDER  
MEISTERBETRIEB SEIT 1925  
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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

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



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

  
**200€**  
**geschenkt\***

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

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

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