

# FRANKFURT *aktuell*

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



**Alle Infos zum  
Volksbegehren  
ab Seite 16**





# **Bike-Team**

## **Raunheim**



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

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





# Editorial

Perfekt sind auch die Bayern nicht. Doch unter der Marke „Radland Bayern“ tun sie einiges für den Radverkehr, nicht nur den touristischen. So jedenfalls der Eindruck nach einer dreiwöchigen Tour zu Biergärten und Schweinsbraten zwischen Donau und Main. Bereits die Planung einer Radreise erleichtert uns die Bayerische Staatsregierung, indem sie alle Informationen gebündelt auf einer Webseite präsentiert. Routen, Wegweisung, ein passabler Radroutenplaner – alles mit wenigen Klicks zu erreichen. Dazu gibt es eine gedruckte Übersichtskarte des *Bayernnetz für Radler*, die kostenlos überall zu haben ist. Nicht schlecht, fanden wir und sahen über kleinere Mängel bei Wegebau oder Beschilderung in der Oberpfalz oder Franken großzügig hinweg.

Das Land Hessen macht es uns da nicht ganz so leicht. Das Fahr-

rad kommt zwar auf einer Vielzahl von Webseiten vor, Landesregierung, Hessen-Tourismus oder Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen werben für den Radverkehr. Doch sich in diesem Wirrwarr von Informationen zurecht zu finden, ist mühsam. Da wünsche ich mir eine Bündelung auf einer übersichtlichen Plattform, ganz nach blau-weißem Vorbild.

Womit wir beim Thema Verkehrswende Hessen wären. Deren Auftritt kommt auch Blau-Weiß daher, wird allerdings um Grün ergänzt. Mit einem Volksentscheid soll der Landtag dazu bewegt werden, ein *Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende* zu beschließen. Die Landesregierung warb ja bereits in den 60er-Jahren mit dem Slogan „Hessen vorn“. Diesen Slogan sollte man nun wieder aufleben lassen und beispielhaft für andere Flächenländer eine echte Verkehrswende

einleiten. Dazu gehört dann für mich auch – als vielleicht kleinerer Teil – eine vernünftige Mobilitätsplattform, auf der alle relevanten Informationen übersichtlich gebündelt sind. Eine der Forderungen des Volkentscheids zielt ja deutlich auf „eine bessere Verknüpfung von Informationen, Konzepten, Planung und Bau zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität“ ab. Für den Radverkehr sind uns die Bayern da im Augenblick etwas voraus. Um hier Hessen wieder nach vorne zu bringen, solltet ihr unbedingt den „Antrag auf Zulassung eines Volksbegehrens Verkehrswende in Hessen“ ausfüllen (siehe Einhefter in der Mitte dieses Heftes). Dann können auch wir Radfahrenden uns hoffentlich bald mithilfe einer (dann wahrscheinlich rot-weißen) Mobilitätswebseite überall im Hessenland orientieren.

**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

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

## Kontoverbindung

Frankfurter Volksbank  
**IBAN:**  
DE69 5019 0000 0077 1119 48  
**BIC (SWIFT-CODE):** FVBDFE33

## Arbeitsgruppen / Themen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Anzeigen/Werbung in Medien:**  
werbung@adfc-frankfurt.de

## Stadtteilgruppen

**Nord:** Sigrid Hubert

**Nordwest:** Stephan Nickel

**West:** Klaus Konrad

**Süd:** Erich Lücker

## Beauftragte

**Fahrgastbeirat:** Jürgen Johann

**Firmen-Events:** Wehrhart Otto

**GrünGürtel:** Ernesto Fromme

**Goethe-Uni:** Lars Nattermann

## Kontakte

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

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

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

**Ernesto Fromme**  
ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de

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

**Ansgar Hegerfeld**  
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

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

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

**Jürgen Johann**  
juergen.johann@adfc-frankfurt.de

**Thomas Koch** ☎ 069/90 54 79 90  
thomas.koch@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

**Lars Nattermann**  
lars.nattermann@adfc-frankfurt.de

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

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

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

**Ralf Paul** ☎ 069/49 40 92 8

**Wolfgang Preisung**  
☎ 061 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**  
☎ 069/58 90 190  
birte.schuch@adfc-frankfurt.de

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

**Karin Soldan** ksoldan@gmx.de  
**Anne Wehr** ☎ 069/59 11 97  
anne.wehr@adfc-frankfurt.de

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

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





# Sommerzeit genutzt!

In den letzten Wochen ist so einiges passiert auf Frankfurts Straßen

## Fuß- und radverkehrsfreundliche Umgestaltung Oeder Weg

Der Oeder Weg ist eine bei den Nordendlern beliebte Stadtteil-Einkaufsstraße, durch die aber morgens der halbe Hochtaunus- und Wetteraukreis als Durchgangsverkehr in die City gespült wird. Das soll sich jetzt zumindest teilweise ändern. Die Verkehrsführung wird modifiziert, Durchgangsverkehr wird reduziert, und der Straßenraum wird für Fuß- und Radverkehr attraktiver gemacht.

Bertram Glebeler (5)



## Hanauer Landstraße jetzt mit Radstreifen

Jetzt geht es auf der Südseite der Hanauer Landstraße direkt vom Allerheiligentor bis fast zum Ostbahnhof auf rot markiertem und teilweise geschütztem Radstreifen. Das war Teil der Vereinbarungen mit dem Radentscheid. Die zweite Autospur war immer schon überflüssig.

## Fertig: stadtweite Radverkehrs-Beschilderung

Ende August wurde in Bornheim das letzte Schild der stadtweiten wegweisenden Beschilderung montiert – es fehlt jetzt nur noch der Stadtwald. Das war ein Kraftakt mit Ansage: über 4.000 Schilderstandorte, über 8.000 Schilder – Klaus Oesterling (im Bild ganz rechts) hatte sich selbst unter Druck gesetzt, das in einer Amtsperiode zu schaffen. Daran hängt noch einiges mehr: über hundert Lückenschlüsse und ein digitales kartografisches System aller sinnvollen Radverkehrsverbindungen.

Torsten Willner





## Mainkai jetzt zwar nicht autofrei, aber sicherer per Rad befahrbar

Bis der Mainkai zu einem autofreien schönen urbanen Aufenthaltsraum umgestaltet wird, werden noch einige Jahre vergehen. Inzwischen behelfen wir uns provisorisch damit, wenigstens eine halbwegs sichere Radverkehrsführung zu realisieren, auf Kosten einer von drei Auto-Fahrs Spuren. Schutzstreifen sind zwar sicher nicht die Wunschlösung für Radfahrer:innen, aber bei Begegnungsverkehr von Bus und LKW geht es nicht anders, und es ist besser als der vorherige Zustand ohne irgendeine Radverkehrsführung.



## Schluss mit Pflastergeklapper auf einer Fahrradstraße!

Was war das jahrelang für ein erbärmliches Geklapper zwischen den links und rechts geparkten Bentleys und Porsches auf der Goethestraße, die offiziell sogar Fahrradstraße ist. Seit Kurzem gleitet man auf dem Rad nur so dahin, auf hellgrauem Asphalt. Diesen Komfort hätten wir gern auch anderswo – zum Beispiel auf der anderen „Fahrradstraße“ in der City, der Töngesgasse – Teil der Rundstrecke röhrender Poser-Boliden. Dort klirren unter dem Fahrradreifen die losen Pflastersteine nur so aneinander.



## Hauptbahnhof jetzt in Nordrichtung per Rad passierbar

Flott am Stau vorbei: Clever nutzte das Verkehrsdezernat die Chance, die sich durch den Wegfall einer Autofahrs pur wegen einer privaten Großbaustelle ergab. Ja dann machen wir doch aus der Autospur einen Radstreifen, mit ein paar protektiven Elementen zusätzlich! Eine prima Idee, die Schule machen sollte! Leider geht das in Gegenrichtung noch nicht, wegen der Bahn-Baustelle B-Ebene und dem Bahnhofsvorplatz.

*Bertram Giebeler*







## Super organisiert

Auch die Verteilung von Frankfurt aktuell liegt in den Händen Ehrenamtlicher

**Unglaublich, aber es ist tatsächlich so: Ob als Vorstand, als Tourenleitung oder bei der Organisation von Events, der Großteil aller Aufgaben im ADFC Frankfurt wird von engagierten Mitgliedern ehrenamtlich gemanagt und auf vielfältige Weise unterstützt. Auch die Mitgliederzeitschrift Frankfurt aktuell gehört dazu.**

Jede Ausgabe kommt ausschließlich zustande und direkt zu den Mitgliedern, weil viele, viele Menschen sich auch hier engagieren. Freiwillige Arbeit wird nicht nur für die Erstellung von Artikeln, von Fotos und für die gesamte Gestaltung geleistet, sondern auch die Verteilung der Zeitschrift wird von Freiwilligen übernommen.

Vor 23 Jahren hatten gewiefte Menschen die Idee, die Zeitschriften nicht mehr mit der teuren Post zu verschicken, sondern ein Verteilersystem aufzubauen, das die Vereinskasse entlastet. Das Verteilernetzwerk funktioniert bis heute bestens. Und das alle zwei Monate, d.h. sechs Mal im Jahr müssen jeweils ca. 4.000 Exemplare frisch aus der Druckerei im gesamten Stadtgebiet verteilt werden.

Bis zum Endprodukt der Ausgaben greifen unterschiedliche Prozesse wie ein kleines Räderwerk ineinander. Zu Beginn sammelt und sichtet

die Redaktionsleitung die eingeschickten Artikel, Fotos und Anzeigen, die aussagekräftig und gestalterisch wirkungsvoll zusammengefügt werden. Im Anschluss wird Frankfurt aktuell vom Redaktionsteam nochmals gelesen, geprüft und korrigiert, bevor es zur Druckerei geht.

Und so beginnt ein weiterer Prozess. Neue Mitgliederadressen müssen den Verteilerbezirken zugeordnet und Adressaufkleber nach der aktuellen Mitgliederdatei ausgedruckt werden. Diese Aufgabe hat Hans-Peter Schepko von Beginn an übernommen. Im nächsten Schritt werden die Zeitschriften samt Adressaufkleber den Austräger:innen der einzelnen Bezirke zugeordnet. Dafür zeigt sich seit vielen Jahren Sabine Schewitz verantwortlich.

Die druckfrischen Hefte werden von der Druckerei abgeholt und zu den verschiedenen Abholstellen gefahren. Der größte Teil wird in die ADFC-Räume in der Fichardstraße gebracht. Aus dem Auto ausgeladen, rutschen die Exemplare auf einer witzigen Konstruktion ins Tiefparterre hinab, von helfenden Händen in Empfang genommen. Kaum ist alles fertig ausgepackt, gestapelt und sortiert, kommen die ersten Verteiler:innen, um die ihnen zugeordneten Hefte abzuholen. Jedes Exemplar wird von ihnen mit

Adressetiketten versehen. Inzwischen sind ca. 50 Aktive unterwegs in den Stadtteilen, um die Zeitschriften den Mitgliedern pünktlich ins Haus zu bringen. Und das klappt fast immer. Weitere Exemplare werden an Fahrradläden, Organisationen und an politische Institutionen verteilt. Denn viele Beiträge sind verkehrs- und stadtpolitisch sehr interessant und aufschlussreich und werden deshalb gerne gelesen.

Freya und Alfred Lindner hatten damals die zündende Idee, ein Netzwerk zum Verteilen der Zeitschrift aufzubauen. Alfred Lindner ist seit 1993 aktiv und in unterschiedlichsten Funktionen beim ADFC Frankfurt dabei. Noch immer ist eine Abholstation der Hefte bei ihm zuhause. Klaus Konrad organisierte über 10 Jahre lang die gesamte Verteilung, die inzwischen ein ganzes Team beschäftigt.

Inzwischen sind Jahre vergangen, die Anzahl der Mitglieder und damit auch der Zeitschriften ist stark angestiegen, aber das System hat sich bewährt, auch in Pandemiezeiten. Elke Bauer organisiert seit 2011 das Verteilernetzwerk der Zeitschrift. Sie ist in direktem Kontakt zu den Austräger:innen, schreibt alle an, wenn es wieder soweit ist, sucht Ersatz, wenn jemand ausfällt oder aufhört, erklärt den Neuen den Ablauf und ist Ansprechpartnerin für alle Austräger:innen. Bei Bedarf trägt sie in einem Bezirk selbst mal aus. Auch das klappt also alles reibungslos.

Den Transport der Zeitschriften von der Druckerei im Fechenheimer Gewerbegebiet bis zu den verschiedenen Ausgabestellen haben Elke und Ulrich Bauer, die diesen Job vorübergehend von Wolfgang Pischel übernommen hatten, inzwischen an Werner Jäger übergeben, auch schon lange Mitglied im ADFC und vielfältig aktiv. Nun hat er eine weitere wichtige Aufgabe übernommen, damit die Austragenden pünktlich die jeweils neueste Ausgabe erhalten.

Es sind natürlich noch viele weitere ungenannte Aktive für die Gestaltung und die Verteilung von Frankfurt aktuell höchst engagiert und ehrenamtlich dabei, damit die Mitglieder alle zwei Monate eine neue frisch gedruckte Ausgabe erhalten. Und das ist einfach klasse.

Dagmar Berges / Anne Wehr



Werner Jäger holt Frankfurt aktuell in der Druckerei ab, Elke Bauer organisiert den Vertrieb und hilft beim Abladen in der ADFC-Geschäftsstelle. Austräger Reiner Stephan übernimmt die Hefte für seinen Bezirk, Anne Wehr hat den Laden für die Abholung geöffnet.



## >> Vorstand aktuell <<

### I. Die allgemeinen Aufgaben des Vorstands

Der Vorstand ist für viele Aufgaben zuständig. Er hat die Aufgabe der Geschäftsführung und der gesetzlichen Vertretung des Vereins. Der Vorstand muss dafür sorgen, dass die gesetzlichen und steuerlichen Bestimmungen sowie die Satzung eingehalten werden.

### II. Unsere Vorstandsarbeit im Detail

Unsere Vorstandsarbeit besteht hauptsächlich aus zwei Bereichen: die Vorstandssitzungen und die Anfragen an den Vorstand. Beides vermischt sich, wenn wir die komplexeren Anfragen in den Vorstandssitzungen diskutieren.

#### 1. Die Vorstandssitzung.

Sie findet alle drei Wochen am Montag statt und dauert zwischen zwei und drei Stunden. Ansgar behält die Tagesordnung im Blick, Alexander kümmert sich um das Protokoll, sowie um die Einladung inkl. der Tagesordnung für die nächste Sitzung. Wir besprechen die aktuellen Themen und Anfragen und treffen bei Bedarf Entscheidungen darüber. Wiederkehrende Themen sind u. a. unser Newsletter eNEWS, der in Sigrids Verantwortungsbereich liegt: Über welche Themen wollen wir informieren? Susanne und Denis berichten über Neuigkeiten zu twitter und Facebook. Ein weiteres Thema sind die Finanzen. Das ist das Ressort von Schatzmeister Helmut – er berichtet in der Regel über eine ausgewogene Finanzlage in der Vereinskasse. Berttram informiert in jeder Sitzung über vergangene und zukünftige Termine und Aktivitäten, die er in seiner Funktion als Verkehrspolitischer Sprecher wahrnimmt.

#### 2. Anfragen an den Vorstand

Die Anfragen an den Vorstand, die über „kontakt@adfc-frankfurt.de“ hereinkommen. Dieses E-Mail-Postfach wird vor allem von Klaus betreut. Er beantwortet eingehende Anfragen entweder gleich selbst oder leitet sie an andere Personen weiter, z. B. die anderen Vorstands-

### Liebe Leser:innen,

heute gehen wir mit unserer neuen Rubrik „Vorstand aktuell“ an den Start. Jedes Vorstandsmitglied bekam schon (mindestens) einmal die Frage gestellt: Was macht der Vorstand eigentlich so? Auch ich selbst habe mich das gefragt, bevor ich Mitglied im Vorstand wurde. Daher wollen wir euch in dieser Rubrik unsere Vorstandsarbeit etwas näherbringen. In dieser ersten Folge geben wir zunächst einen Überblick über die Aufgaben und die Aufgabenverteilung – später möchten wir immer mal wieder in Kurzform über aktuelle Projekte, Anfragen und auch Kurioses berichten.

mitglieder, in deren Zuständigkeit sie fällt. Klaus kümmert sich ebenfalls um die Beantwortung oder Weiterleitung der telefonischen Anfragen, die auf unserem Anrufbeantworter eingehen.

Immer wieder werden wir gefragt, mit welchem Zeitaufwand die Vorstandsarbeit für uns verbunden ist. Das wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst. Hauptfaktor ist hierbei die Menge an Zeit, die ein

### Wie viel Zeit investiert ihr in die Vorstandsarbeit?

Vorstandsmitglied neben Beruf und Privatleben zur Verfügung hat. Zudem unterscheiden sich natürlich die verschiedenen Anfragen und Projekte in ihrem Zeitaufwand. Und zu guter Letzt besteht unsere Arbeit ja nicht nur aus Reaktionen auf Anfragen – wir starten auch gerne mal eigene Projekte (wie z. B. diese Rubrik hier).

### III. Aktuelles

In den letzten Monaten erreichten uns vermehrt Kooperations-Anfragen von unterschiedlichen Organisationen mit Umweltbezug. Nicht immer spielt dabei der Radverkehr eine (große) Rolle, dennoch ist der Name „ADFC“ sehr gefragt. Die gewünschte Art der Kooperation reicht dabei von einer Unterschrift für einen Aufruf, über das Auslei-

hen von Materialien, bis hin zu konkreten Beteiligungen an Aktionen. Diskutiert wurden eine Beteiligung an der IAA-Demo, der MUT-Tour, dem Familiensportfest, der Vereinsparade „Vereine zeigen Flagge“ und der Radtour der Klimabänder-Kampagne. Für eine Beteiligung an der Klimabänder-Kampagne kam die Anfrage zu kurzfristig, für das Familiensportfest fehlten uns die Kapazitäten. Susanne hat sich um die Unterstützung der MUT-Tour gekümmert und die Beteiligung an der IAA-Demo läuft bereits.

Die vielfältigen Anfragen zeigen uns, dass wir bereits sehr gut wahrgenommen werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass unsere Öffentlichkeitsarbeit beendet ist, nein, sie ist ein kontinuierlicher Prozess. Bei den Presseanfragen muss immer wieder geklärt werden, wer Interesse und Zeit hat, den Verein zu vertreten. In den meisten Fällen sind das Susanne,

### Öffentlichkeitsarbeit wird immer wichtiger.

Berttram oder Ansgar. Aktuelle Pressetermine waren z. B. der Orts-termin zum Thema „Schloßstraße“ (mit Alexander und Denis). Berttram war beim Abschluss der stadtweiten Radverkehrsbeschilderung vor Ort. Bei einer weiteren Anfrage des Hessischen Rundfunks ging es um eine Stellungnahme zur

Situation im Oeder Weg, die in der *Hessenschau* ausgestrahlt wurde.

Auch das umfangreiche Fachwissen und die Kompetenz des ADFC rund um das Thema Radverkehr ist immer wieder gefragt. Menschen fragen uns, ob bestimmtes Verhalten im Straßenverkehr erlaubt ist oder nicht, fragen um Rat nach

### Wir sind kompetente Berater beim Radverkehr.

einem Fahrradunfall oder wenn sie unsicher sind, ob die Polizei sie zu Recht eines Fehlverhaltens beschuldigt hat. Manchmal erreichen uns Zuschriften, in denen sich Radfahrende über falsches und unsoziales Verhalten von anderen Radfahrenden oder auch über mangelhafte Fahrradinfrastruktur bei uns beschweren.

In den vergangenen Vorstandssitzungen beschäftigten wir uns u. a. mit der Auswertung der letzten Mitgliederversammlung. Was fanden wir gut? Was würden wir das nächste Mal evtl. anders/besser machen wollen? Birte brachte die Idee ein, einmal zu recherchieren, ob der ADFC seine Radreisen auch als Bildungsurlaub anbieten kann. Wir besprachen das Projekt „Crowdfunding“, dessen Aufruf ihr im letzten *Frankfurt aktuell* sehen konntet. Jedes Jahr ist die *bike-night* im September eine wichtige Veranstaltung. Immer wichtiger

### Was ist gut, was können wir noch besser machen?

werden auch bewegte Bilder: Filme. Daher haben wir besprochen und entschieden, dass wir über die *bike-night* einen Film drehen lassen wollen. Weitere Themen waren u. a. der Umzug der Technik AG, die VELO 2021 und das Stadtradeln.

Wir hoffen, ihr fandet den kleinen Einblick in unsere Vorstandsarbeit interessant. Schreibt uns gerne – wir freuen uns über eure Rückmeldungen!  
Anke Bruß

>> kontakt@adfc-frankfurt.de



## GEMEINSAM UND GETRENNT



Gemeinsamer Rad- und Fußweg, getrennter Rad- und Fußweg? Und passen in die enge Durchfahrt unter dem Baugerüst überhaupt eine Radfahrerin und ein Fußgänger, egal ob gemeinsam oder getrennt? Wer setzt sich durch an der (inzwischen allerdings geräumten) Baustelle an der Wittelsbacherallee?

Peter Sauer

**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.**

**Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 6/2021: 26. Oktober**

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



## TERMINE

So	12.09.		Grüngürteltag
Di	14.09.	S1	Stadtteilgruppe Süd, Radtour
Di	14.09.	W	Radlertreff im Westen
Mi	15.09.	V	Verkehrs-AG
Sa	18.09.		Parking Day (Töngesgasse)
Mo	20.09.	VS	Vorstandssitzung
Do	23.09.	N	Radlertreff im Norden
Fr	24.09.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo	04.10.	F	Foto-AG
Mi	06.10.	G	AG Kartographie & GPS
Mo	11.10.	VS	Vorstandssitzung
Di	12.10.	S2	Stadtteilgruppe Süd
Do	14.10.	N	Radlertreff im Norden
Mi	20.10.	V	Verkehrs-AG
Do	21.10.		Tourenleiter-Herbsttreffen 18.30 Uhr im Bikuz Höchst
Fr	29.10.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo	01.11.	VS	Vorstandssitzung
Mi	03.11.	G	AG Kartographie & GPS
Mo	08.11.	F	Foto-AG
Di	09.11.	S2	Stadtteilgruppe Süd
Mi	17.11.	V	Verkehrs-AG

**alle Angaben unter Vorbehalt!**

## TREFFPUNKTE/KONTAKTE

<b>F</b>	<b>19.30 Uhr</b>	<b>(Garten) Infoladen, Fichardstraße 46</b> oder Videokonferenz
<b>G</b>	<b>19.00 Uhr</b>	<b>(Garten) Infoladen, Fichardstraße 46</b>
<b>N</b>	<b>19.00 Uhr</b>	<b>Infos unter: <a href="mailto:gruppe-nord@adfc-frankfurt.de">gruppe-nord@adfc-frankfurt.de</a></b>
<b>NW</b>	<b>19.00 Uhr</b>	<b>Gaststätte Ginnheimer Höhe, Diebsgrundweg</b> Info unter: <a href="mailto:stephan.nickel@adfc-frankfurt.de">stephan.nickel@adfc-frankfurt.de</a>
<b>Redaktion</b>	<b>Info: Telefon 069-46 59 06</b>	
<b>Frankfurt aktuell</b>	<b><a href="mailto:frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de">frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de</a></b>	
<b>S1</b>	<b>18.00 Uhr</b>	<b>Zur Buchscheer (Schwarzsteinkautweg 17)</b> Info unter: <a href="mailto:erich.luecker@adfc-frankfurt.de">erich.luecker@adfc-frankfurt.de</a>
<b>S2</b>	<b>19.00 Uhr</b>	<b>Brauhaus am Henninger Turm</b> Info unter: <a href="mailto:erich.luecker@adfc-frankfurt.de">erich.luecker@adfc-frankfurt.de</a>
<b>V</b>	<b>19.30 Uhr</b>	<b>(Garten) Infoladen, Fichardstraße 46</b> oder Videokonferenz
<b>VS</b>	<b>19.00 Uhr</b>	<b>Videokonferenz/Infoladen</b>
<b>W</b>	<b>19.00 Uhr</b>	<b>Pizzeria Casa Italia, Grasmückenweg</b> Info unter: <a href="mailto:klaus.konrad@adfc-frankfurt.de">klaus.konrad@adfc-frankfurt.de</a>

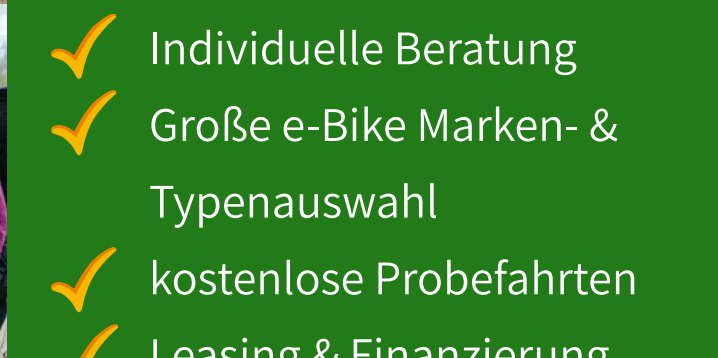
### Codierungen

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

### Selbsthilfe-Werkstatt Technik-AG ruht

Die Sankt Nicolai-Gemeinde baut um und wir verlassen daher nach 27 Jahren unseren Technikeller. Vielen Dank an die Gemeinde, dass wir so viele Jahre ein großzügiges Quartier gefunden haben! Bis wir in unsere neue Bleibe umgezogen sind, bieten wir leider keine Selbsthilfe-Werkstatt und Ganztagskurse an. Wir hoffen, dass wir im Winter unser bekanntes Programm wieder aufnehmen können.





e-motion e-Bike Welt Frankfurt-Süd

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

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

☎ 069 24 24 78 87

✉ frankfurt-sued@emotion-ebikes.de

📍 Strahlenberger Weg 16  
60599 Frankfurt a.M.

[www.emotion-technologies.de/frankfurt-sued/](http://www.emotion-technologies.de/frankfurt-sued/)

≡ e-motion ≡  
DIE E-BIKE EXPERTEN



# Kunst-Pausen



„Alltagsmenschen“ im Skulpturenpark in Eschborn-Niederh ochstadt Iris Nattermann (2)

In Frankfurt und Umgebung gibt es viel zu entdecken – das zeigen unsere abwechslungsreichen Thementouren „Wissen auf Rädern“ immer wieder. Im Fahrrad-Alltag werden die kleinen und großen Besonderheiten am Wegesrand oft kaum wahrgenommen. Zum Beispiel gibt es im Norden von Frankfurt drei Parks, in denen Kunstinteressierte und andere Neugierige eine interessante Pause machen können.

Im **Skulpturenpark am Westerbach** in Eschborn-Niederh ochstadt ist eine kleine aber feine Auswahl von Kunstwerken aufgestellt. Die Stile und Materialien sind sehr unterschiedlich, so dass die Vielfalt moderner Skulpturenkunst zu sehen ist. Wer Details erfahren möchte, kann sich die kurzen Audioclips auf [eschborn.de](http://eschborn.de) anhören. In den Sommermonaten werden zusätzlich wechselnde Werke gezeigt. Die diesjährige, sehr humorvolle Sommerausstellung „Alltagsmenschen“ läuft noch bis zum 24. Oktober.

Die **Auenkunst am Erlenbach** in Bad Vilbel-Massenheim bietet auf einer Strecke von rund 400 Metern über 30 Werke. Viele stehen dauerhaft hier, einige wechseln jährlich, so dass immer wieder Neues zu sehen ist. Die meisten stammen von Künstler:innen aus dem Rhein-Main-Gebiet. Im Gegensatz zu einem Museum darf und soll man hier einzelne Werke anfassen. So kann ein Fuß als Sonnenliege genutzt werden oder man probiert aus, ob der Bewegtstein seinen Namen zu Recht trägt. Und wer findet das Krokodil, das oft im Gras verborgen ist?

Anlässlich des Grüngürtel-Jubiläums entstand vor fünf Jahren im Niddapark unter der Autobahnbrücke auf 36 Säulen eine **Graffiti-Galerie**. Die Säulen wurden von 24 internationalen Graffiti-Künstler:innen und Jugendlichen



Graffiti-Galerie unter der Autobahnbrücke im Niddapark

gestaltet, auf einer Info-Tafel sind die Namen entsprechend zugeordnet. Die Graffiti sind fantasievoll und individuell, eine bunte Mischung von Motiven und Stilen. Es finden sich fotorealistische Darstellungen wie auch abstraktere Muster, und auch das Frankfurter Lokalkolorit wie Bembel oder Grüngürtel kommt nicht zu kurz. Hier lässt sich entdecken, wie kunstvoll Graffiti sein kann. Iris Nattermann



**PER PEDALE**  
Fahrräder für alle Lebenslagen

**Pedelecs** von Riese & M ller, Simpon und I:SY  
**Stadt, Trekking- und Tourenräder**  
 von Stevens, Fahrradmanufaktur, Tout-Terrain,  
 Velotraum, Gazelle und Faible  
**Kindertransportr der** von Babboe,  
 Bakfiets, Urban Arrow, Riese & M ller, Carqon,  
 Nihola und Yuba  
**Kinder- und Jugendr der**  
 von Woom, Puky und Stevens  
**Falträder** von Brompton und Riese & M ller  
**Qualifizierte Beratung und Service**  
 aus einer Hand seit 35 Jahren  
[www.perpedale.de](http://www.perpedale.de)



SCAN ME

VERKAUF: ADALBERTSTRASSE 5 • 60486 FRANKFURT  
 WERKSTATT: ROBERT-MAYER-STR. 54 • 60486 FRANKFURT








**Beratung & Service**

- Kinderr der**
- Jugendr der**
- Stadtfahrr der**
- Tourenräder**
- Crossr der**
- 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

Woogstr. 21  
Tel.: 069 - 952 948 44

60431 Ffm. - Ginnheim  
Fax: 069 - 952 948 56



# VELO Frankfurt 2021 – fand statt, war gut besucht, ADFC hatte Erfolg

**Nächstes Jahr wird wichtiges Fahrrad-Messejahr mit der EUROBIKE 2022**

Bis kurz vor Beginn war nicht klar, ob die VELO Frankfurt 2021 überhaupt als Live-Event stattfinden würde. Der eigentlich vorgesehene Termin im Juni lag noch zu nahe am Frühsommer-Lockdown. Es wurde verschoben auf August, und dann hatten die Veranstalter:innen von Veloconcept aus Berlin und der Frankfurter Messe- und Event GmbH (Tochter der Verlagsgruppe von FR und FNP) den Mut, es durchzuziehen. Wenn auch nur auf der halben Fläche und mit der halben Ausstellerzahl wie 2019 vor Corona, aber immerhin.

Es wurde dann doch eine interessante und trubelige regionale Publikumsmesse. Durch die notwendige Online-Vorbuchung verteilte sich der Besucherstrom gleichmäßig über die zwei Tage. Auch der ADFC hat durchaus Erfolg an sei-

nem Stand, der hessische Landesverband darf jetzt 40 neue Mitglieder begrüßen, davon nur knapp die Hälfte aus Frankfurt, die Mehrheit aus der Region.

Nächstes Jahr wird messemäßig für Fahrradfreunde hochinteressant, denn nicht nur die VELO soll wieder stattfinden, sondern auch die weltgrößte Fahrrad-Fachmesse Eurobike kommt ab 2022 nach Frankfurt. Der bisherige Standort Friedrichshafen erwies sich auf Dauer als zu klein, sowohl bei Ausstellungsfläche als auch bei Hotellerie. Die Messen Friedrichshafen und Frankfurt gründeten ein Joint-Venture: Friedrichshafen bringt die jahrzehntelange Expertise in der Fahrrad- und Outdoorsport-Branche mit, Frankfurt die zentrale Lage und die bessere Infrastruktur. VELO und Eurobike werden ihre

*Das Sonntags-Team des ADFC auf der VELO (v. l. Bertram Giebeler, Christel Wolf, Anke Bruß, Sigrid Hubert, Gesche Oppermann) warb fleißig neue Mitglieder und verbreitete jede Menge Infomaterial der Fahrradlobby unter die Messebesucher.*

Heiko Nickel



Konzepte abstimmen müssen, um genug Besucher und Aussteller auf jede der Messen zu locken. Der ADFC wird auf beiden Veranstaltungen sichtbar präsent sein.

Bertram Giebeler

- **VELO Frankfurt 11.–12.6.22**  
Eissporthalle
- **Eurobike 13.–17.7.22**  
Messegelände Frankfurt

## Wir haben gewonnen!

**Engagement der Stadtradelteams wird mit Freikarten für den Palmengarten belohnt**

Habt ihr schon mal eine Weltumrundung hinter euch gebracht? Gute 40.000 Kilometer misst der Umfang unseres Planeten, geradezu ein Klacks für uns Stadtradelnde des ADFC Frankfurt. Wir haben nämlich 43.525 Kilometer zurückgelegt, und das in nur drei Wochen! Da können sich andere Weltumreisende ruhig einmal eine Scheibe abschneiden. Gut, wir waren 101 Stadtradelnde, ja, auch richtig, die durchschnittliche Fahrstrecke lag bei nur 431 Kilometern je ADFC-Radler:in – aber 43.525 Kilometer bleiben 43.525 Kilometer, rund einmal um den Erdball (mit ein paar Schlenkern von der geraden Linie abweichend) und damit haben wir gewonnen! Gegen wen? Gegen die starke Konkurrenz der Frankfurter Schulen und der Unternehmen – und selbst die Eintracht hatte keine Chance gegen uns. Nahezu 7.000km trennen die Zweitplatzierten vom ADFC-Team, so dass wir von einem eindeutigen Sieg sprechen können. Das sollte eigentlich belohnt werden.

Und es wird belohnt! Die Stadt Frankfurt hat für uns als „radelaktivstes Team mit den meisten Kilometern absolut“ Freikarten für



**STADTRADELN**

Radeln für ein gutes Klima

den Palmengarten spendiert. Die wird Christiane Beckort, seit nun bereits sechs Jahren unsere Teamkapitänin, in Empfang nehmen. Wo? Natürlich im Palmensaal des Palmengartens, in den Umweltdezernentin Rosemarie Heilig geladen hat. Dort wird die Dezernentin eine Palmengarteneintrittskarte für jedes Teammitglied überreichen. Natürlich nicht nur an die Vertreterin des ADFC, sondern auch an andere Gewinner und Gewinnerinnen, z.B. an das Team mit den meisten Radelnden (hier stehen drei Schulen in der Rangliste) oder an den oder die Teilnehmer:in mit dem höchsten Tachostand – oder das Team mit den meisten geradelten Kilometern pro Teilnehmer:in. All diese Menschen könnten wir dann bei einem Besuch im Palmengarten treffen, vorausgesetzt, sie nutzen ihre

Freikarte zur gleichen Zeit wie wir. Dort könnten wir uns über die durch das Stadtradeln ersparte Menge an klimaschädlichem CO<sub>2</sub> austauschen (wir vermieden 6,4 Tonnen, alle Frankfurter Stadtradelnden zusammen rund 99 Tonnen) oder einfach über den Spaß am Radfahren. Denn seien wir doch ehrlich: Radfahren wir vor allem, weil es uns Spaß macht. Wenn das auch noch der Stadt und der Umwelt gut tut, fahren wir natürlich um so lieber.

Wie schreibt die Umweltdezernentin in Ihrem Grußwort zum Stadtradeln? „Jede Radfahrerin und jeder Radfahrer sind eine lokale Antwort auf den globalen Klimawandel.“ Dabei muss der Spaß ja nicht auf der Strecke bleiben. Peter Sauer/Christiane Beckort

**Die Freikarten für die Mitglieder des Team ADFC Frankfurt am diesjährigen Stadtradeln wird Christiane Beckort ab dem 25. September in der Geschäftsstelle in der Fichardstraße 46 hinterlegen. Dort könnt ihr sie euch während der Öffnungszeiten abholen.**





Ada-Maria Mathe

## „Auch uns gehört die Straße!“

Rund 150 Teilnehmer:innen bei der ersten Frankfurter Kidical Mass des Jahres

**Am 11. Juli 2021 fand die erste Frankfurter Kidical Mass des Jahres statt, bei der rund 150 Teilnehmer:innen mitradelten. Erstmals waren die Familien zu Gast im Frankfurter Westen.**

Gemeinsam mit der AG Radverkehr Höchst verbreiteten die Organisator:innen des kinderfreundlichen Fahrradkorsos die Botschaft der Demo in den Straßen von Höchst. „Nicht nur in den innenstadtnahen Stadtteilen wollen Kinder und Familien sicher und bequem mit dem Fahrrad unterwegs sein“, sagt Anja Littig von der Kidical Mass Frankfurt. „Dafür möchten wir ein Zeichen setzen und haben die erste diesjährige Veranstaltung in einem Vorort von Frankfurt initiiert.“ Die Wahl fiel auf Höchst, da sich dort aktive Bür-

gerinnen und Bürger nach einer Stadtteilwerkstatt im August 2019 zu der „Arbeitsgemeinschaft Radverkehr Höchst“ zusammenschlossen hatten. „Im Frankfurter Westen gibt es noch viel zu tun, um die Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer zu verbessern“, sagt Christian Tack von der AG Radverkehr Höchst. „Deshalb sind in unserem Stadtteil auch nur wenige Kinder und Jugendliche mit dem Fahrrad unterwegs.“ Das verwundert nicht, denn enge Einbahnstraßen ohne Radwege prägen das Bild der Altstadt. Radfahren bedeutet also Fahren im Mischverkehr. Dies ist vor allem für die jüngeren und unerfahrenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer riskant. „Als Kooperationspartner der Kidical Mass möchten wir auf diesen Missstand hinweisen. Die

Kleinen und Kleinsten sollen zumindest an einem Tag im Jahr Polizeischutz bekommen und sicher vom Bahnhof bis zum Spielplatz im Stadtpark radeln können“, ergänzt Christian.

### Zur Abwechslung mal mit dem Rad um den Markt

Auch der Marktplatz lag auf der Strecke des Fahrradkorsos. Zumeist dient die zentral gelegene, asphaltierte Fläche den Anwohner:innen als kostenloser Parkplatz. Selbst an den Markttagen dominieren die Kfz das Geschehen. „Der Parkplatzsuchverkehr ist schon seit vielen Jahren eine unendliche Geschichte, die in Höchst die Gemüter erregt“, sagt Wolfgang Reinhardt, der sich neben der AG Radverkehr auch im Vorstand der Bürgervereinigung Höchster Altstadt für zeitgemäße Mobilitätskonzepte einsetzt. „Deshalb möchten wir mit der Kidical Mass die kontroverse Diskussion aufgreifen, den Einwänden der Marktbesucherinnen und Marktbesucher begegnen und zeigen, dass die Kundschaft von morgen das Auto auch mal stehen lässt und lieber mit dem Fahrrad zum Wochenmarkt fährt.“

### Plakate für die nächste Demo malen

Zum Abschluss der Demo im Höchster Stadtpark hatte die AG Radverkehr zudem eine Malecke eingerichtet. Dort konnten die Kinder und ihre Eltern Plakate gestalten und sich so mit einer Botschaft oder einem Wunsch persönlich zu

### § 4c Hessische Gemeindeordnung (HGO)

#### Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

Die Gemeinde soll bei Planungen und Vorhaben, die die Interessen von Kindern und Jugendlichen berühren, diese in angemessener Weise beteiligen. Hierzu soll die Gemeinde über die in diesem Gesetz vorgesehene Beteiligung der Einwohner hinaus geeignete Verfahren entwickeln und durchführen.



Paul, 9 Jahre, Emil, 2 Jahre, Sabrina

Christian Tack

## Über die AG Radverkehr Höchst

Die Arbeitsgemeinschaft (AG) Radverkehr Höchst ist eine bürgerschaftlich organisierte Interessengemeinschaft, die sich für die Belange des Radverkehrs in Höchst und den angrenzenden Stadtteilen im Frankfurter Westen einsetzt. Sie ging aus einer Stadtteilwerkstatt der Stadt Frankfurt im Jahr 2019 hervor. Seither bündelt die AG das Engagement verschiedener Akteur:innen sowie einzelner Bürgerinnen und Bürger: Politische Vertreter:innen aus dem Frankfurter Westen sind in der Arbeitsgemeinschaft ebenso aktiv wie Mitglieder vom ADFC, vom Radentscheid Frankfurt und der Bürgervereinigung Höchster Altstadt. Neben dem Schwerpunktthema Verkehrssicherheit stehen unter anderem auch das neue Höchster Lastenrad, sichere Fahrradstellplätze und Maßnahmen gegen Falschparker:innen auf der Agenda. Die AG ist offen für alle Bürgerinnen und Bürger und freut sich über Anregungen und Unterstützung.

### AG Radverkehr Höchst (über Bürgervereinigung Höchster Altstadt)

Wolfgang Reinhardt, wolf@alt-hoechst.de  
www.alt-hoechst.de/arbeitsgruppe-rad/

Wort melden. Die AG Radverkehr Höchst präsentiert nun jeden Mittwoch zwischen 17.00 und 19.00 Uhr eines der Plakate auf einer kleinen Tour durch Höchst. „Wir möchten die Öffentlichkeit darauf aufmerksam machen, dass insbesondere die Belange der Kinder bei der Verkehrsplanung kaum berücksichtigt werden, obwohl sie nach §4c der Hessischen Gemeindeordnung ein Recht auf eine angemessene Beteiligung an den politischen Entscheidungsprozessen haben.“

### Fünf Poller auf einen Streich

Zuletzt verdeutlichte ein Verkehrsunfall, der sich am Tag der Demonstration nur unweit vom Startpunkt am frühen Nachmittag ereignete, dass Radfahren im Frankfurter >>



Am 18. September findet die zweite Kidical Mass des Jahres in Frankfurt statt, aber wir werden nicht alleine radeln. In über 100 deutschen Städten und Gemeinden starten Kinder-Fahrrad-Korsos, denn es ist wieder bundesweites Kidicalmass-Wochenende unter dem Motto: Platz da für die nächste Generation.

In Frankfurt laden wir gemeinsam mit der Nachbarschaftsinitiative *Bockenheim außer Haus* alle Familien ein, mit dem Ein-, Zwei-, Drei-, Liege- oder Lastenrad zum Treffpunkt am Willy-Brandt-Platz zu kommen. „Wir radeln vom Willy-Brandt-Platz eine Runde durch die Innenstadt in die Kiesstraße, um darauf aufmerksam zu machen, dass begrünte Freiräume und wohnortnahe Spielflächen für Kinder und Anwohnende enorm wichtig sind. Da trifft es sich gut, dass die Route durch die Töngesgasse führt, wo gleichzeitig der ParkingDay stattfindet!“, sagt Anja Littig von der Kidical Mass Frankfurt.

„Unsere Straßen waren einmal ein faszinierendes Entdeckungsreservat, aufregender Spielort und gleichzeitig Zentrum für soziale Begegnungen – heute ist aufgrund des ruhenden Verkehrs kein Platz für all das“, ergänzt Sabrina Wirtz von *Bockenheim außer Haus*. „Als Kooperationspartner der Kidical Mass möchten wir auf diesen Missstand hinweisen und setzen uns für verkehrsberuhigte und menschenfreundliche gestaltete Straßenräume ein.“

### Die Kiesstraße wird zur „Sommerstraße“

Parallel zum Fahrradkorso findet in der Kiesstraße die zweite „Sommerstraße“ statt. Für die Zeit zwischen 15 und 18 Uhr hat *Bockenheim außer Haus* eine Versammlung angemeldet, um Raum für nachbarschaftliches Zusammensein und Spiel zu schaffen. Wie schon bei der ersten Sommerstraße am 3. Juli werden kleine Workshops zu den Themenbereichen Mobilität und Mitgestaltung des öffentlichen Raums angeboten sowie verschiedene Spielmöglichkeiten für



## Kidical Mass goes Spielstraße & Kidical Bike Night

Gleich zweimal rollt die Kidical im September und Oktober

Groß und Klein. Hier können sich Nachbarn jeden Alters näher kommen.

### Am 29. Oktober startet endlich unsere erste „Kidical-Nachtfahrt“!

Achtung es wird diesmal nicht nur dunkel sein, auch der Wochentag und die Uhrzeit sind anders als sonst: Am Freitag, den 29.10. startet der Kinder-Fahrrad-Korso um 17 Uhr in der beginnenden Dämmerung vom Mainkai aus (Höhe Eiserner Steg) zu einem Rundkurs durch den Hafentunnel, am Hauptbahnhof vorbei nach Sachsenhausen und dann zurück zum Ausgangsort. Zu dieser Kidical Mass laden wir ganz speziell die älteren Kinder (ab 8 Jahre) mit Fahrrädern mit Beleuchtung zu einer flotteren und längeren Fahrt als sonst üblich (ca. 7,3 km) ein!

Jüngere Kinder, die ein Fahrrad mit Licht haben, sicher und flott unterwegs sind, können gerne teilnehmen. Auch kleinere Kinder in Lastenrädern, Kindersitzen, Anhängern oder auf dem Follow-Me sind willkommen!

### Das Motto lautet im Oktober: „Wir wollen gesehen werden!“

Wir wollen auf das „Gesehen-werden“ von Radler:innen aufmerksam machen! Das gilt nicht nur in der Dämmerung oder bei Nacht – wir halten deshalb für alle Kinder, die mitradeln, eine kleine Überraschung bereit. Es gilt auch im übertragenen Sinn, dass sich jeder Mensch sicher, zügig und angstfrei mit dem Rad durch Frankfurt bewegen können soll und zwar zu jeder Tages- und Jahreszeit! Während der letzten Monate ist deutlich geworden, dass immer mehr Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen. Dazu braucht es – gerade für Kinder – eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik, gute Radwege und sicher gestaltete Straßen.

Beide angemeldeten Kinder Fahrrad-Demos werden von der Polizei geschützt. Erfahrene Ordner:innen sichern Straßen und Kreuzungen. Alle Teilnehmer:innen werden eingangs dazu aufgerufen, die Hygiene- und Abstandsregeln zu beachten. *Katharina Knacker*

18. September 2021

### Kidical goes Spielstraße

Start: 15.30 Uhr, Willy-Brandt-Platz  
Ziel: ca. 16.30 Uhr Kiesstraße  
[www.bockenheimausserhaus.de](http://www.bockenheimausserhaus.de)  
[www.kinderaufsrad.org](http://www.kinderaufsrad.org)

29. Oktober 2021

### Kidical Bike Night

Start: 17.00 Uhr,  
Mainkai Höhe Eiserner Steg  
Ziel: ca. 18.30 Uhr,  
Mainkai Höhe Eiserner Steg

### Kontakt und weitere Informationen

#### Kidical-Mass FFM

[mail@kidicalmass-ffm.de](mailto:mail@kidicalmass-ffm.de)  
[www.kidicalmass-ffm.de](http://www.kidicalmass-ffm.de)

>> Westen vor allem für die Kinder lebensgefährlich sein kann. Muthmaßlich mit überhöhter Geschwindigkeit hätte ein Kfz-Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren. Der Wagen kreuzte die Gegenfahrbahn und überquerte auch den dortigen höhergelegenen Radweg. Verletzt wurde offenbar niemand. Doch die Wucht des Aufpralls ge-

nügte, um fünf der massiven Begrenzungspfosten zwischen Geh- und Radweg umzufahren.

### Treffpunkt mittwochs um 17:00 Uhr am Unfallort

Um diesen und die vielen anderen Unfälle stärker ins Bewusstsein der am Verkehr Teilnehmenden zu

bringen und auf die insgesamt desolate Lage bei der Verkehrssicherheit aufmerksam zu machen, wird die AG Radverkehr Höchst ihre Aktion fortsetzen und auch in den kommenden Wochen jeweils mittwochs zwischen 17:00 und 19:00 Uhr eins der Plakate von der Kidical Mass präsentieren. Treffpunkt für die Aktion, die das Ordnungs-

amt als Demo eingestuft und unter Einhaltung der jeweils aktuellen Corona-Auflagen genehmigt hat, ist der Kreisverkehr in der Königsteiner Straße. Die AG Radverkehr Höchst lädt alle Bürgerinnen und Bürger, die sich ebenfalls für mehr Sicherheit im Straßenverkehr aussprechen, ein, an den Radtouren teilzunehmen. *Christian Tack*





### 11. Frankfurter ADFC bike-night:

## 2.000 Nachradler unterwegs

Die geplante Route über einen Abschnitt der A5, womit gegen den Ausbau dieser Autobahn protestiert werden sollte, wurde vom Ordnungsamt abgelehnt. Die Demonstration führte trotzdem über eine interessante Strecke im Westen der Stadt, wo sich vor dem Messegelände zur Freude der Teilnehmenden noch ein kleines Stückchen Autobahn fand, das nach polizeilicher Abspernung befahren werden durfte.

Der scheidende Verkehrsdezernent Klaus Oesterling sprach die Hoffnung aus, dass die neue Stadtregierung die Verkehrswende in Frankfurt fortsetzen werde. Er bedankte sich ausdrücklich bei ADFC und Radentscheid für das dafür notwendige Engagement.

Nach zehn Jahren bike-night-Organisation übergab Bertram Giebeler die Leitung an Denis Reith, der bereits im Vorstand des ADFC Frankfurt aktiv ist. Denis' Forderung ist eindeutig: „Es ist Zeit für eine klare, einfache und nachvollziehbare Regel in Frankfurt: Jede Straße in dieser Stadt hat entweder einen sicher befahrbaren Radweg oder Radstreifen, oder sie hat Tempo 30.“ (ps)







Foto-AG ADFC Frankfurt am Main





Auftakt der Unterschriftensammlung in Frankfurt auf der Alten Brücke. Radaktivist Falko Görres motiviert eine Radfahlerin, sich mit Ihrer Unterschrift für die Verkehrswende auszusprechen

Tim Becker (2)

# „Gute Mobilität für alle“

## Start der **Unterschriftensammlung** für ein **Verkehrswende-Volksbegehren** in Hessen

**G**ut' Ding wollte Weile haben – aber das bisherige Ergebnis kann sich sehen lassen: Über ein Jahr lang hat der ADFC Hessen gemeinsam mit VCD Hessen und FUSS e. V. Hessen sowie den Radentscheiden Darmstadt, Frankfurt am Main, Kassel und Offenbach den Entwurf für ein hessisches Verkehrswendegesetz erarbeitet. Seit 1. September sammelt das Bündnis Unterschriften wahlberechtigter Bürger:innen in Hessen, um die Zulassung des Volksbegehrens formell zu beantragen. Unterstützung kommt von BUND Hessen, Greenpeace und den Naturfreunden Hessen. Nach Ansicht des Bündnisses ist ein Volksbegehren die beste Möglichkeit, die notwendigen Voraussetzungen für

die Verkehrswende spürbar zu beschleunigen.

Das Gesetz soll die Verkehrsarten des Umweltverbundes – zu Fuß gehen, Radfahren sowie Bus und Bahn – so attraktiv machen, dass hierdurch mindestens 65 Prozent des Personenverkehrs in Hessen bewältigt werden. Dazu ist eine Erhöhung um rund 20 Prozentpunkte erforderlich. „Hessen braucht eine echte Verkehrswende, um eine gute Mobilität für alle, mehr Verkehrssicherheit, eine höhere Lebensqualität in Städten und Gemeinden und effektiven Klimaschutz zu verwirklichen“, sagte Robert Wöhler aus Kassel bei der PK zum Start der Unterschriftensammlung in Frankfurt. Er ist einer

der drei Vertrauensleute des Volksbegehrens und Campaigner für die Verkehrswende Hessen.

Wichtige Ziele des Gesetzes sind die Verbesserung der Verkehrssicherheit, besonders auf Schulwegen – etwa durch Schulwegpläne für die Klassen 1 bis 7 an allen Schulen. Auch mehr Platz für breite Gehwege und ein Hauptfußwegenetz in jedem Ort soll es geben. Ein landesweites Radnetz würde die Verbindungen zwischen Städten und Gemeinden deutlich verbessern. Innerorts sollen breite, durchgängige Radwege die Verkehrswende voranbringen.

„Insgesamt muss es viel mehr attraktive Alternativen zum Auto-

verkehr vor allem in den ländlichen Regionen Hessens geben“, fordert Vertrauensperson Stephan Voeth aus Darmstadt. Daher soll der ÖPNV besser werden, mehr Orte bedienen und die Verbindungen so häufig anbieten, dass sich ein Hestakt ergibt. Zwischen 5 Uhr früh und 23 Uhr abends soll von jedem Ort aus einmal pro Stunde das nächste Mittel- oder Oberzentrum erreichbar sein.

Bei der Ausgestaltung des Verkehrswendegesetzes war zu berücksichtigen, dass keine Bundesbestimmungen verändert werden können und kein Eingriff in den Haushalt erfolgen durfte. „Umso wichtiger ist die Umsetzung des Möglichen. Dazu muss es in Hessen eine bessere Verknüpfung von Information und eine zügige Umsetzung von Konzepten, Planung und Bau für die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität geben“, betonte Vertrauensperson Katalin Saary, Verkehrsplanerin aus Reinheim.

Mit dem Unterschreiben der ersten Antragsblätter durch die drei Vertrauenspersonen hat die Unterschriftensammlung formaljuristisch offiziell begonnen. Direkt danach begannen Aktive bereits Unterschriften von Bürger:innen in Frankfurt zu sammeln. Im Laufe der kommenden Wochen wird es auch in weiteren hessischen Kommunen die Möglichkeit geben, das geplante Volksbegehren zu unterstützen. Für dessen Zulassung sind 45.000 Unterschriften wahlberechtigter Bürger:innen mit Wohnsitz in Hessen nötig. Unterstützung sucht die Kampagne durch ehrenamtliche Mitarbeit und durch Spenden.

Torsten Willner

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

**Robert Wöhler** aus Kassel wirkte von Beginn an bei der Erarbeitung des Verkehrswendegesetzes und der Kampagnenplanung mit. Zunächst als Mitglied des ADFC-Landesvorstands, bevor er Mitte August aus dem Landesvorstand ausschied. Seither arbeitet er als hauptamtlicher Campaigner für das Volksbegehren „Verkehrswende in Hessen“.

**Kontakt:**  
[robert.woehler@verkehrswende-hessen.de](mailto:robert.woehler@verkehrswende-hessen.de)



## Volksbegehren jetzt unterschreiben!

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



# Zeit für die Verkehrswende in Hessen!



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

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

## Trägerkreis



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



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

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

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

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

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

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

Datum:

(Dienstsiegel)

Gemeindebehörde und Unterschrift:



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

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

Als Vertrauenspersonen werden benannt:

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

Der Landtag möge das folgende Gesetz beschließen:

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

## Artikel 1

### **Mobilitätsgesetz Hessen**

#### **Inhaltsübersicht**

#### **Präambel**

#### **Abschnitt 1 Allgemeines**

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

#### **Abschnitt 2 Verkehrssicherheit**

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

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

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

#### **Abschnitt 4 Fußverkehr**

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

#### **Abschnitt 5 Radverkehr**

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

#### **Präambel**

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

## Abschnitt 1 Allgemeines

### **§ 1 Geltungsbereich**

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

### **§ 2 Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Gesetzes bedeutet

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

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

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

### **§ 4 Öffentlichkeitsarbeit**

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

## Abschnitt 2 Verkehrssicherheit

### **§ 5 Grundsätze**

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

### **§ 6 Sicherheitsaudits**

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

### **§ 7 Sicherung der Schulwege**

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

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

## Abschnitt 3 Mobilitätsmanagement und vernetzte Daten

### **§ 8 Mobilitätsmanagement**

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

### **§ 9 Schulisches Mobilitätsmanagement**

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

### **§ 10 Zählstellen**

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

### **§ 11 Mobilitätsplattform**

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

## Abschnitt 4 Fußverkehr

### **§ 12 Grundsätze**

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

### **§ 13 Strategischer Rahmenplan**

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



## § 14 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

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

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

## § 15 Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur

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

## § 16 Querungen

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

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

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

## Abschnitt 5 Radverkehr

## § 17 Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen

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

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

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

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

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

## § 18 Förderung der Radverkehrsinfrastruktur

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

## § 19 Rad-Hauptnetz

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

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

## § 20 Radschnell- und Raddirektverbindungen

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

## Artikel 2

### Änderungen des Hessischen Straßengesetzes

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

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

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

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

#### 2. § 3 wird wie folgt geändert:

Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Landesstraßen; das sind

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

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

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

#### 3. § 4 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz 1 wird der folgende Satz angefügt:

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

#### 4. § 5 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz 1 werden die folgenden Sätze angefügt:

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

#### 5. § 6 wird wie folgt geändert:

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

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

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

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

#### 6. § 9 wird wie folgt geändert:

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

#### 7. § 23 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt dürfen

1. Hochbauten jeder Art

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

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

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

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

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

1. bauliche Anlagen

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

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

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

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

#### 8. § 41 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

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

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

Die folgenden Sätze werden angefügt:

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

## Artikel 3

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

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



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

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

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

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

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

„§ 4a Hessentakt“

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

„§ 5a Landesfahrgastbeirat“

### 2. § 3 wird wie folgt geändert:

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

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

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

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

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

### 4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

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

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

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

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

c) Dem Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

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

d) Folgende Absätze 7 und 8 werden angefügt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Artikel 4

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

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

§ 14 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz 6 wird folgender Absatz 7 angefügt:

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

## Artikel 5

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

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

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

## Volksbegehren „Verkehrswende Hessen“

UmweltHaus Kassel  
Wilhelmstraße 2  
34117 Kassel







Hier soll Tempo 70 gelten. Rechts ist der benutzungspflichtige Fuß-/Radweg, den sich Radfahrende in beiden Richtungen mit Fußgänger:innen teilen müssen.

Stefan Pohl (3)



Benutzungspflichtiger Radweg zwischen den Eschbacher Klippen und Michelbach

## Tempo 70 an den Klippen

Geschwindigkeitsbegrenzung an den Eschbacher Klippen

**Wie aus dem 67. Newsletter der Stadt Usingen vom 27. August zu erfahren war, wird in Höhe der Eschbacher Klippen auf der Landesstraße 2370 eine beidseitige Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 70 vorgenommen. Bislang gab es dort keine Begrenzung.**

Zitat aus dem Newsletter: „Auf Initiative des Ortsbeirates Eschbach, des Ortsbeirates Michelbach und der Stadtverwaltung Usingen hin hat die Straßenverkehrsbehörde gemeinsam mit dem Regionalen Verkehrsdienst der Polizei die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Einrichtung einer beidseitigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf der L3270 im Bereich Eschbacher Klippen in Richtung Michelbach überprüft. In Höhe der Eschbacher Klippen zwischen Eschbach und Michelbach soll eine Tempo 70km/h Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet werden.“ Begründet wird dies mit hohen Querungszahlen durch Fußgänger und

mit einer Bushaltestelle ohne ein bauliches Zusatzangebot und damit, dass Fahrzeugführer mit diesem Fußgängerverkehr nicht zwingend rechnen müssten. Querender Radverkehr wird als Grund nicht genannt. Die Maßnahme ist trotzdem ein Fortschritt, auch Radfahrende können jetzt etwas sicherer queren. Weitere Kritikpunkte des ADFC an der Gesamtsituation bleiben trotz der Maßnahme bestehen:

### Kritik des ADFC bleibt bestehen

Die Beschränkung gilt offensichtlich nur in einem kurzen Bereich der Kuppe bei den Eschbacher Klippen. Der völlig ungeeignete Radweg mit starkem Gefälle nach Eschbach ist weiterhin benutzungspflichtig. Angesichts der schlechten Qualität und geringer Wegbreite sollte die Benutzungspflicht zumindest bergab in ein Benutzungsrecht umgewandelt werden. Zudem bleibt die Forderung nach einer grundlegenden Sanierung bestehen. Mit Aufhebung der

Benutzungspflicht wäre es zudem sinnvoll, die Geschwindigkeit bis zum Ortseingang Eschbach ebenfalls zu beschränken. Darüber hinaus fehlt in Eschbach im weiteren Verlauf eine Radverkehrsanlage, so dass auch innerorts die Geschwindigkeit herabgesetzt werden sollte. Im Kernbereich Eschbach gilt ja bereits Tempo 30.

Auch die Fortführung des benutzungspflichtigen Radwegs von den Eschbacher Klippen Richtung Michelbach dürfte nicht als Radweg ausgewiesen sein – der Weg ist viel zu schmal, die Oberfläche ist schlecht befestigt und der Radweg endet vor Michelbach einfach als schmaler Bürgersteig. Der ADFC sieht es als sinnvoll an, bei einer durchgehenden Sanierung zwischen Eschbach, den Eschbacher Klippen und Michelbach nicht nur den gesamten Radweg selbst zu sanieren, sondern auch bauliche Querungshilfen an den Klippen und an den jeweiligen Ortseingängen von Michelbach und Eschbach nach den hessischen Qualitätsstandards herzustellen und darüber hinaus in den Ortslagen die Geschwindigkeit fahrradverträglich – etwa auf 30 km/h – herabzusetzen, zumindest solange es keine angemessene und sichere Radverkehrsanlage innerorts gibt. *Stefan Pohl*

## Situation auf dem Radweg Wehrheim – Obernhain verbessert

**Mitte Juni passierte es: Ein Autofahrer übersah eine vorfahrtsberechtigte Radfahrerin, die auf dem Radweg zwischen Obernhain und Wehrheim unterwegs war. Ein Unfall mit Ansage?**

Die Straße „Am Erlenbach“ ist noch nicht vollständig ausgebaut, insbesondere an der Einmündung in die K730 (Obernhainer Weg, Nähe Bahnübergang). Weder gab es Hinweisschilder auf den querenden Radweg, noch gab es Markierungen. Zudem behindert ein großes Werbeschild die Sicht für Autofahrer. So war nur schwer zu erkennen, dass man hier mit querenden, vorfahrtsberechtigten Radfahrern rechnen muss.

Der ADFC hat sich nach einem Zeitungsbericht an den ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten der Gemeinde Wehrheim gewandt. Es gab unmittelbar eine positive Rückmeldung: Hier müsse unbedingt etwas geschehen.

Mitte August ist es nun so weit: Es gibt Hinweisschilder auf querende Radfahrer und eine gut erkennbare Markierung. Ob dieser Unfall passiert wäre, wenn diese Maßnahme bereits vorher ergriffen worden wäre? Das bleibt offen. Der ADFC wird sich jedenfalls an die Gemeinde wenden,



Jetzt wird deutlich, dass mit querendem Radverkehr zu rechnen ist

damit künftig neue Anschlussbereiche von Anfang an und nicht erst nachträglich so ausgestaltet werden, dass auch schwächere Verkehrsteilnehmer wie der Radverkehr berücksichtigt werden. *Stefan Pohl*



## Kurzmeldungen aus dem MAIN-TAUNUS-KREIS



Neuer Standort der Fahrradparker

### Fahradparker wieder da

Auf dem Wernerplatz wurden die der Stadt Eppstein vom ADFC geschenkten Fahrradparker wieder montiert. Um dem Burgcafé mehr Platz für eine Außenbewirtung zu schaffen, wurde ein neuer Standort in unmittelbarer Nähe gefunden. Perspektivisch möchte die Eppsteiner Stadtverwaltung hier eine Ladestation für Elektroräder bereitstellen, damit die Kund:innen vom Café oder den Gaststätten am Wernerplatz während ihrer Radelpause die Akkus ihrer Pedelects wieder aufladen können. Damit wären die Berge in alle Richtungen wieder mühelos erklimmbar.

### Einbahnstraßen in Hofheim

Die Arbeitsgruppe „Nachhaltige Mobilität“ der Lokalen Agenda in Hofheim hat eine Erhebung der Einbahnstraßen in Hofheim über alle Stadtteile durchgeführt. Bislang sind 24 der 73 Einbahnstraßen in Hofheim für den Radverkehr geöffnet. Zehn dieser nicht geöffneten Straßen ließen sich nach geltender Rechtslage nicht im

Gegenverkehr öffnen, weil dort die Beschilderung eine Geschwindigkeit für Kfz von 50 km/h zulässt. Somit gibt es ein einfach zu erschließendes Potenzial von 39 Einbahnstraßen, die ohne nennenswerten Aufwand geöffnet werden könnten. Viele der Hofheimer Radler und auch der ADFC würden sich über die verbesserten Fahrtmöglichkeiten freuen. Besonders deutlich ist dies in Hofheim-Wallau, wo in den Straßen Am Wickerbach und Am Hühnerberg die derzeitige Regelung für Radler:innen sehr nachteilig ist.

### Neuer Biergarten auf Campingplatz Niederjosbach

Nach einer Insolvenz hat der Zeltplatz in Eppstein-Niederjosbach unter der neuen Leitung von Ralf Bröske wieder geöffnet. Neben dem Angebot für Camper:innen ist auch ein Biergarten vorgesehen, der zunächst freitags und am Wochenende geöffnet sein soll. Besonders interessant ist dies natürlich für Radler:innen auf dem Hessischen Radfernweg R8, der wenige hundert Meter am Campingplatz vorbei führt.



Biergarten vor der Eröffnung

Holger Küst (3)

Einfach auf dem Höhenweg der Beschilderung „Zeltplatz“ (Piktogramm oder Name) folgen. Wenn man den Platz „durch den Hintereingang“ von oben betreten hat, sucht man am besten direkt einen guten Ort zum Parken der Fahrräder, denn zum Biergarten geht es am schnellsten über die ein wenig versteckte Treppe.

Wir wünschen dem Campingplatz „The Eppstein project“ ein gutes Gelingen für den Start unter extrem erschwerten Bedingungen!



Bordsteinabsenkung an Einmündung des Hermann-Löns-Wegs auf die Feldbergstraße

### Bordsteinabsenkungen in Kriftel

Lange musste Kriftel auf die Baufirma warten, doch jetzt konnte die Gemeindeverwaltung endlich einige Bordsteine absenken lassen; ein Beispiel ist im Foto zu erkennen. Da an dieser Stelle kein starkes Verkehrsaufkommen besteht, reicht eine schmale Bordsteinabsenkung. Radler:innen freuen sich, da auch abgerundete Bordsteine beim Befahren eine starke Erschütterung verursachen. *Holger Küst*

REGIONAL

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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

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





Helge Wagner (2)

## Erste Servicestation in Niederhöhnstadt

Es tut sich was in Eschborn! Mit dem neu eingestellten Mobilitätsbeauftragten in der Stadtverwaltung, Andreas Gilbert, bewegt sich endlich Neues für die Radfahrer und Radfahrerinnen. Neben den ersten Rotmarkierungen an Gefahrenstellen für den Radverkehr, einigen neuen **kostenlosen Fahrradboxen** an zentralen Plätzen steht jetzt die erste **Servicestation** für Radlerinnen und Radler in Niederhöhnstadt auf dem Platz beim Rewe, Nähe Montgeronplatz. Do-it-yourself ist dabei angesagt.

Neben einer frei verfügbaren, aber fest installierten Luftpumpe und Luftdruckangaben für alle Reifengrößen enthält die verschlossene Box einige Tools: Maulschlüssel, Mantelheber, Multitools usw. Mit einer Münze oder einem Chip wie beim Einkaufswagen lässt sich die Box entriegeln. Auch zwei Arme zum Aufbocken des Rads sind oben auf der Box vorhanden. So kann man mal schnell die Gangschaltung beim Kurbeln neu einstellen.

„Ein Schritt in die richtige Richtung“, meint der ADFC-Vorsitzende Thomas Buch, „dem weitere Maßnahmen folgen dürfen.“ Die nächste Servicestation soll am Rathausplatz errichtet werden, weitere können folgen. Wir sind gespannt!

Helge Wagner



In **Eschborn** gibt es leider kein originäres Fahrradgeschäft mit Angeboten an Zwei- und Dreirädern, mit Werkstatt für Reparaturen, dem Kauf von Komponenten und Kleinteilen zur Selbstmontage und einer umgänglichen Fachberatung und kundenfreundlichen Öffnungszeiten. Es gibt aber die Möglichkeit in Eschborn und Niederhöhnstadt bei drei Werkstätten von ausgebildetem Personal Reparaturen am Rad vornehmen zu lassen:

- **Epp Kfz-Reparatur- und Wartungswerkstatt** (Friedhelm Epp), Hauptstraße 62, Eschborn, Tel.: 06196-42542
- **Bike&Car-Fix**, Kfz- und Fahrradwerkstatt (Peter Geiger), Ludwig-Erhard-Straße 5 (Hinterhof), Eschborn, Tel.: 0157-67615156, eMail: bike-car-fix@gmx.net
- **My-bike**, Fahrradreparaturen (Uwe Czeka), Rotdornweg 12, Niederhöhnstadt, Tel. 0160-93438377, eMail: info@my-bike.info

Bei allen Betrieben empfiehlt sich ein vorheriger Anruf!

## Leser:innen MEINUNGEN

### FRANKFURT aktuell 3-21

#### „Wir brauchen alltagstaugliche Radwege!“

Der Wunsch nach alltagstauglichen Radwegen wird auch im Schwalbacher Rathaus geteilt. Was die sanierten Wege durch den Schwalbacher Stadtwald betrifft, möchten wir Folgendes anmerken:

Der Schwalbacher Wald ist Bannwald und damit in der höchsten Schutzkategorie nach dem Hessischen Waldgesetz. Neue Wege dürfen dort nicht angelegt und bestehende Wege nicht verbreitert oder anderweitig verändert werden. Die Entscheidung für eine wassergebundene Wegedecke aus einem regionalen Naturbaustoff fiel aus Gründen des Naturschutzes und um eine weitere Versiegelung zu vermeiden. Hinzu kommt, dass die Wurzeln der Bäume (Wald!) wassergebundene

Wegedecken nicht in spitzen „Wellen“ sondern eher flächig hochdrücken. Das trägt zur Sicherheit aller, die den Weg nutzen, bei. Auch wurde der letzte Kilometer in Richtung Bad Soden nicht „vergessen“. Die übrigen straßenbegleitenden Flächen sind in diesem Abschnitt in Privateigentum oder gehören im Randbereich zur Landesstraße und damit dem Land Hessen. Auch auf den dort vorhandenen Ausgleichsflächen dürfen keine Wege angelegt werden.

Die Anliegen der Radlerinnen und Radler unterstützen wir jederzeit gerne – soweit dies irgend möglich ist!

Achim Lürtzener,  
Pressestelle im Rathaus  
der Stadt Schwalbach



## 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

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

**Finanzierung - Leasing - Wertgarantie**







Waren bereits bei Gründung des ADFC Bad Vilbel dabei: Wohlrud Lang, Nicole Köhler und Wulfhard Bäumlein (von links). Dr. Ute Gräber-Seißinger (zweite von rechts) übernahm im Jahr 2001 das Amt der Ersten Vorsitzenden des Vorstands.

Dr. Horst Köhler

## 30 Jahre ADFC Bad Vilbel – Gründungsmitglieder erinnern sich

**Zu einem Zeitpunkt X gibt es stets ein Vorher. In unserem Fall, dem des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Bad Vilbel e. V., ist der Zeitpunkt X der 26. Juni 1991 und das Vorher reicht in die zweite Hälfte der 1980er Jahre zurück. Außerdem gibt es die unvermeidliche Schlüsselfigur. In unserem Fall ist es der im Jahr 2001 im Alter von 77 Jahren verstorbene Dr. Harald Braunewell, damals Lehrer für die Fächer Mathematik und Physik am Bad Vilbeler Georg-Büchner-Gymnasium (GBG).**

Braunewell gab einer Handvoll Schülerinnen und Schülern die entscheidenden Anregungen, einen informellen, verkehrspolitisch interessierten Kreis zu bilden. Dessen Mitglieder trafen sich fortan regelmäßig einmal im Monat in der Teestube Jahnstraße im Bad Vilbeler Stadtteil Heilsberg.

Eines der Themen dort, man könnte sogar sagen das Thema, weil es uns im ADFC Bad Vilbel bis heute begleitet: der Umbau der innerstädtischen Frankfurter Straße. War diese damals noch in beiden Richtungen befahrbar und überdies mit Bordsteingehwegen ausgestattet, so wurde die Verkehrsführung nach dem Umbau geändert. Die Frankfurter Straße wurde innerstädtisch zur Einbahnstraße. Zwi-

schen dem Erzweg und der Ritterstraße war sie fortan nur noch in südlicher Richtung befahrbar. Der Kreis um Braunewell war damit nicht einverstanden. Gerade für den Radverkehr, der auf kurze Wege sehr sensibel reagiert – und umgekehrt auch schnell abgeschreckt wird, wenn er aus direkten, kurzen Verbindungen verdrängt wird –, bedeutete die Neuregelung eine erhebliche Verschlechterung. Bis heute bildet sie den Gegenstand wiederholter Kritik.

Harald Braunewell war als außerordentlich rühriges Mitglied des ADFC auch und vor allem im ADFC Frankfurt aktiv und an der Gründung des Landesverbands beteiligt. Sein Einsatz für den Radverkehr reichte so weit, dass die Stadt Frankfurt ihm 2017 eine Stele widmete. Sie steht am Niddaauer-Radweg in Frankfurt-Nied und weist ihn als Wegbereiter des Frankfurter GrünGürtels aus. Durch Harald wurde der GBG-Kreis auf den ADFC aufmerksam, und so kam es schließlich zur Gründung der Ortsgruppe in einem griechischen Restaurant in der Innenstadt Bad Vilbels. Mit dabei waren neben anderen auch Nicole Köhler, Wulfhard Bäumlein und Wohlrud Lang.

„Harald war ein Freak“, wie Nicole sich erinnert. Nicht nur neben-

bei soll erwähnt sein, dass Nicole nach wie vor im ADFC aktiv ist – in der Fahrradwerkstatt des Repaircafés in Eppstein sowie im Fahrradcodierteam des ADFC Main-Taunus. „Harald war anders als die meisten anderen im Kollegium des GBG“, sagt sie, „und er hat lange vor der Pensionsaltersgrenze seine Stelle als Lehrer quittiert, um sich ganz seinen Leidenschaften zu widmen: dem Radfahren, dem Schreiben von Radwanderbüchern und nicht zuletzt der maßgeblichen Mitarbeit bei der Erstellung der GrünGürtel-Freizeitkarte.“

Es gibt Anekdoten über Harald Braunewell. Eine davon gibt Wohlrud zum Besten. Als passionierter Outdoor-Mensch wollte Harald diverse Schlafsäcke auf ihre Frostbeständigkeit testen. Er kannte einen Mitarbeiter des (heute an diesem Standort nicht mehr existierenden) Schlachthofs in Frankfurt-Sachsenhausen und bekniete diesen so lange, bis er ihm Einlass in das Kühlhaus des Schlachthofs gewährte; am nächsten Morgen aber müsse er den Schlüssel postwendend zurückgeben. So verbrachte Braunewell eine Nacht im Kühlhaus des Schlachthofs. Nicht bekannt ist die Zahl der Modelle, die er testete. Wohl aber kann man davon ausgehen, dass er keinen bleibenden Schaden davontrug –

womit der Test als solcher als erfolgreich bezeichnet werden kann.

Die Motive für einen Eintritt in den ADFC sind durchaus unterschiedlich. Die derzeitige Erste Vorsitzende Dr. Ute Gräber-Seißinger berichtet, wie sie im Jahr 1994 auf den ADFC aufmerksam wurde. Seinerzeit warb der damalige Pfarrer der Evangelischen Kirchengemeinde Bad Vilbel-Massenheim Harald Wusk für den Verein. Er war dort selbst aktiv, und zwar in mehrfacher Hinsicht: als Vorsitzender, mit einer Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt im Keller des Gemeindezentrums und als Leiter geführter Fahrradtouren – so auch einer mehrtägigen Familienradtour mit Ziel Oberseemen im Vogelsberg. Letztere war gerade passend, denn Ute war kurz zuvor nach einem zweijährigen Aufenthalt in Südwestfrankreich mit ihrer Familie in die Heimat zurückgekehrt. Es bot sich direkt an, gemeinsam mit Mann und der knapp siebenjährigen Tochter an dem Ausflug teilzunehmen. Von da an wurde der ADFC Bad Vilbel zum ständigen Thema und Tätigkeitsbereich – bestehend zunächst in der Koordination des Radtourenprogramms, später dann, ab dem Jahr 2001 nach ihrer Wahl zur Ersten Vorsitzenden, in der Führung des Vereins zusammen mit ihren Vorstandskolleg:innen und etlichen weiteren Aktiven.

„Der ADFC Bad Vilbel hat sich beständig weiterentwickelt. Er war keine Eintagsfliege. Das kontinuierliche Engagement der Aktiven, die ausnahmslos ehrenamtlich tätig sind, hat dazu geführt, dass die Zahl der Mitglieder des ADFC Bad Vilbel im Verbund mit den ADFC-Mitgliedern in Karben heute im Begriff ist, die Marke von 400 zu überschreiten.“ Das konstatiert Gründungsmitglied Wulfhard Bäumlein – und er kann mit Fug und Recht stolz sein auf „seinen“ ADFC Bad Vilbel, dessen Fortbestand als eingetragener Verein unabhängig von bestimmten Personen gesichert ist. Ute Gräber-Seißinger

### ADFC Bad Vilbel e.V.

Dr. Ute Gräber-Seißinger  
Tel. 0 61 01 / 54 22 56

Christian Martens  
Tel. 0 61 01 / 12 84 26

[www.adfc-bad-vilbel.de](http://www.adfc-bad-vilbel.de)



## Stadtradeln im Wetteraukreis

### Bitte noch einmal, weil's so schön war!

Die Städte Bad Vilbel und Karben haben zur Teilnahme am Stadtradeln 2021 in der Zeit vom 30. August bis zum 19. September bzw. vom 4. bis zum 24. September aufgerufen – wir rufen mit und freuen uns über jede und jeden, der/die sich einem der beiden ADFC-Teams anschließt!

Der Wetteraukreis hatte sich bereits im Mai am Stadtradeln 2021 beteiligt. Wir waren mit einem 26 Mitglieder starken Team dabei ... und haben dann auch noch – überraschend – eine Auszeichnung erhalten, als zweitbestes Team, gemessen an der von uns 26 Beteiligten erradelten

Zahl von 10.551 Kilometern innerhalb von drei Wochen. Wohlrade Lang nahm die Auszeichnung entgegen – er errang innerhalb unseres Teams hinter Christian Martens mit 1143 Kilometern Platz 2.

Vielen Dank abermals an alle Mitglieder im Team ADFC Bad Vilbel fürs Mitmachen!

P.S.: Wer sich bislang keinem unserer beiden ADFC-Teams angeschlossen hat, kann dies noch bis zum Ende des Aktionszeitraums tun. Dazu im Stadtradeln-Portal das gegebenenfalls bestehende Konto reaktivieren (gilt für alle, die am Stadtradeln des Wet-



Für den 29. Juli lud der Wetteraukreis, vertreten durch den Kreisbeigeordneter Matthias Walther (Mitte), zur Auszeichnung ein. Wohlrade Lang (zweiter von links) vertrat den ADFC und nahm die Urkunde entgegen.

Wetteraukreis

teraukreises nicht beteiligt waren) oder ein neues Konto anlegen – entweder mit einer alternativen E-Mail-Adresse oder nach der Löschung des bestehenden

Kontos. (Leider lässt die Technik der Organisation eine zweite Nutzung ein und desselben Kontos innerhalb eines Jahres nicht zu.)

Ute Gräber-Seißinger

## „Ich möchte eine lebenswerte Stadt“

### Bad Vilbels Frankfurter Straße und ihre wechselvolle Geschichte

Als wir Anfang der 1970er Jahre nach Bad Vilbel zogen, waren die Autos noch kleiner und die Frankfurter Straße in der Innenstadt noch in beide Richtungen befahrbar. Schon damals stand der Wunsch nach einer Einbahnstraßenregelung und einer Geschwindigkeitsbegrenzung im Raum. Seine ablehnende Haltung begründete der Magistrat mit der ohnehin geringen Durchschnittsgeschwindigkeit aufgrund des Gegenverkehrs.

Im Rahmen der „Aufhübschung“ der „Einkaufsmeile“ pflasterte man die Straße zum Teil mit Naturstein. Doch die Pflasterung hielt dauerhaft der Belastung nicht stand. Verwunderlich war, dass man im Zuge des Umbaus die Straße in eine Einbahnstraße umwandelte. Galten auf einmal die Argumente nicht mehr?

Der Wunsch nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung in der Frankfurter Straße bestand permanent. Bekräftigt wurde er von Elternvertretern in dem Arbeitskreis Schulwegsicherheit, den der damalige Bürgermeister Günther Biber Mitte der 1980er Jahre initiiert hatte – als Reaktion auf einen Unfall am Nordbahnhof, durch den ein Schüler zu Schaden gekommen war. Der Magistrat lehnte das Ansinnen weiterhin ab. Dafür war ihm kein Argument zu schade. Hier nur zwei Beispiele: „Wie sieht das denn aus mit den Schildern?“ und „Die müssen ja dann auch vor jeder Einmündung stehen.“

Dann kam die „Neue Mitte“. Mit der Fertigstellung der Kommerztempel hielt dann auch die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Frankfurter Straße Einzug. Hinzu kamen die riesigen Schilder des Parkleitsystems. Man darf sich schon fragen, ob man in dieser Stadt die Menschen nur auf ihr Konsumverhalten reduziert – was man auch daran festmachen könnte, dass es in der Straße kaum Sitzplätze gibt, für die man nicht bezahlen muss.

Die immer wieder aufkommende Forderung, die Frankfurter Straße in eine Fußgängerzone umzuwandeln, ist nicht neu, wird aber gebetsmühlenartig mit „Geht nicht“ abgeschmettert.

Am 19. März 2019 kam es während des Feierabendverkehrs in einer Gaststätte in der Innenstadt zu einer Verpuffung, glücklicherweise nur mit Sachschaden. Schnell war die Straße mit Autos verstopft. Einsatzfahrzeuge kamen

nur schwer zur Unfallstelle. Nicht auszudenken, was passiert wäre, hätte der Unfall größere Ausmaße gehabt. Rettungskräfte hätten keine Chance gehabt, in vertretbarer Zeit zur Unfallstelle zu gelangen. Die Ironie daran: Auch die Anwohner, die auf ihrem uneingeschränkten Zufahrtsrecht beharren, hätten Hilfe nur mit großer Verzögerung erhalten. Und Autofahrer, gerade jene in ihren Stadtpanzern, hatten nichts Besseres zu tun, als zu hupen.

Mitte des Jahres 2019 wurde die Innenstadt für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen mit dem Zusatzzeichen 1020-30 (Anlieger frei) gesperrt. Eine super Idee. Selten ist zu beobachten, dass große Lastzüge die Frankfurter Straße als Durchgangsstraße nutzen – und wenn, dann doch sicherlich nur zur Belieferung.

Das Szenario vom 19. März 2019 vor Augen, kann man nur fordern, die Innenstadt für den Durchgangsverkehr zu sperren oder diesen zumindest drastisch zu reduzieren. Es müssen ohne Denkverbote intelligente Lösungen gefunden werden. Es müssen Lösungen sein, die mehr Platz für den Fußverkehr schaffen – und für den Radverkehr auch entgegen der Einbahnfahrtrichtung. Veränderungen gab es und gibt es weiterhin. Unterdessen fragt sich: Was muss noch passieren? Wie lange dauert es noch, bis in unserer Innenstadt bessere Zeiten einkehren? Ich möchte eine lebenswerte Stadt erleben.



Viel zu viele Autos in der Frankfurter Straße

Theo Sorg





Der hessische ADFC-Landesvorsitzender Xavier Marc (zweiter von links) präsentiert in Offenbach das Unterschriftenblatt zum Volksbegehren Verkehrswende Hessen. Uwe Apel, Detlev Dieckhöfer, Henning Kühl und Andrea Golde (v. l.) bilden auch zukünftig den Vorstand des ADFC Offenbach e. V. Michael Hartmann

## Ein Abend im Zeichen der Verkehrswende (in) Hessen

### Kreismitgliederversammlung des ADFC in Offenbach

Schon fast traditionell fand die Offenbacher ADFC-Kreismitgliederversammlung wieder an einem Dienstagabend im Gemeindesaal von der Kirchengemeinde St. Peter statt. Dort konnte auch in diesem Jahr trotz der 3-G-Regeln eine für Offenbacher Verhältnisse gut besuchte Versammlung durchgeführt werden. Als Gast konnte der neue ADFC-Landesvorsitzende Xavier Marc begrüßt werden. Er

stellte sich nicht nur den Mitgliedern des Kreisverbands vor, sondern konnte auch dafür gewonnen werden, in einem Vortrag das Volksbegehren „Verkehrswende in Hessen“ vorzustellen. Xavier Marc erläuterte nicht nur, was bei der Erstellung des Entwurfs für ein Landesgesetz besonders beachtet werden musste und welche Inhalte daher berücksichtigt werden konnten, sondern gab dem interes-

sierten Publikum noch nützliche Hinweise zur Unterschriftensammlung, die am Tag nach der Mitgliederversammlung begonnen wurde.

Anschließend rückten die Vereinsaktivitäten des vergangenen Jahres in den Vordergrund. Aufgrund der Corona-Pandemie fielen natürlich viele Feste, aber auch eigene Veranstaltungen aus. Immerhin 17 Radtouren konnten ab dem Sommer angeboten werden. Da wir

ab Mai direkt wieder angefangen haben, konnten trotz Corona noch acht öffentliche Codierungen angeboten werden. Die Anzahl der Mitglieder konnten wir im Jahre 2020 immerhin noch leicht steigern. Zusammen mit Bike Offenbach und mit dem Radentscheid Offenbach waren auch im vergangenen Jahr kleinere Aktionen möglich gewesen. Auch unser politisches Engagement haben wir nicht gestoppt. Unter anderem haben wir uns für eine ausreichende Anzahl von Radabstellanlagen zum Einkaufen eingesetzt, die unabhängig vom gestiegenen Platzbedarf der Gastronomie gut erreichbar und zudem auch sicher sein sollen.

Keine Veränderung gab es bei der Wahl zum Vorstand. Alle Mitglieder des Vorstandsteams waren wieder bereit, für weitere zwei Jahre zu kandidieren und sich für den Radverkehr in Offenbach zu engagieren. Dies stieß auf einstimmige Zustimmung, so dass Andrea Golde, Uwe Apel, Detlev Dieckhöfer und Henning Kühl weiterhin den Vorstand des ADFC Offenbach e. V. bilden werden. Bevor dann aber der gemütliche Teil der Veranstaltung beginnen konnte, nutzte der alte und neue Vorstand die Gelegenheit, Werbung für ein Engagement bei der erfolgreichen Kampagne „Offenbach fährt fair“ zu machen. Hier werden Freiwillige gesucht, die bereit sind, sich dafür zu engagieren, dass es auch in Zukunft Aktionen für ein faireres und freundschaftlicheres Miteinander im Stadtverkehr geben wird.

Henning Kühl

## Bessere Fahrt für Radelnde in der Austraße

Die Optimierung der Fahrradachsen im Projekt „Bike Offenbach“ geht weiter: Um die Achse 3, welche vom Main nach Heusenstamm führt, besser befahrbar zu machen, wurden nun die Bordsteine am Mathildenplatz abgesenkt. Die Austraße, die seit November 2020 als Fahrradstraße ausgewiesen ist, hat am Knotenpunkt mit der Mathildenstraße eine neue Ampelschaltung und damit verbunden eine neue Beschilderung bekommen. An der Ampel dürfen die Radfahrenden nun auch direkt links abbiegen und geradeaus fahren.

Außerdem wurden die Bordsteine zur Überfahrt von der Bieberer Straße in die Gar-

tenstraße abgesenkt, was die Zufahrt zur Fahrradstraße im Lämmerspieler Weg verbessert. Bei der Weiterfahrt auf der Achse 6 nach Bieber geleitet eine neue Verkehrsinsel in der Maybachstraße die Radelnden sicher in den Leonhard-Eißnert-Park. Damit ist die Achse 6 des Projekts, die Offenbach und den Mainradweg mit Bieber verbindet, bis zum Ortsteil Bieber-Nord fertiggestellt.

In diesem Jahr sollen noch die Krotzenburger Straße und ein Abschnitt der Germaniastraße in Bieber zur Fahrradstraße werden. Außerdem ist bereits geplant, die neuen Schutzstreifen in der Seligenstädter Straße zu markieren.

Nicole Unruh



Die neue Beschilderung an der Austraße beim Mathildenplatz



# Interesse an Bike Offenbach wächst

**Von Sommerpause konnte für das Team von Bike Offenbach keine Rede sein: Das regionale Interesse an dem Fahrradprojekt wächst, was viele Termine mit sich brachte – und in Offenbach selbst wurden die Fahrradstraßen „gefeiert“.**

Aus Rüsselsheim kam der städtische Abteilungsleiter Mobilität, Vincenzo Trevisan, mit zwei Kollegen Ende Juli an den Hafen Offenbach, um mit der Offenbacher Radverkehrsbeauftragten Ivonne Gerdts die neuen Fahrradstraßen selbst auszuprobieren.

In der Woche davor standen gleich zwei Termine an: Mitte Juli begutachteten sechs Teilnehmer von Hessen Mobil gemeinsam mit Projektmanager Ulrich Lemke die Fahrradstraße in der Bleichstraße. Zudem unterstützte ein Team von Bike Offenbach die Veranstaltung „Testfeld Fahrradstraße“ in Neu-Isenburg: Der Verbundpartner plant ebenfalls eine neue Fahrrad-

straße in der Innenstadt und lotet nun die Wegeführung dafür aus.

Auch die Hochschule Darmstadt mit ihrem Projekt s:ne (Systeminnovation für nachhaltige Entwicklung) möchte die fahrradfreundliche Infrastruktur in der Stadt Darmstadt und der Region fördern und lud Anfang Juni zum Austausch: Bei der Schader-Stiftung hielten Expert:innen des Projekts Bike Offenbach einen Impulsvortrag zum Thema „Interkommunale Zusammenarbeit für eine fahrradfreundliche Infrastruktur“. Ziel des Werkstattgesprächs war es, nachhaltigere Lösungs- und Handlungsoptionen zu entwickeln.

Um Maßnahmen für einen besseren und sichereren Radverkehr ging es bereits im März 2021 bei einer Seminarreihe der „Fahrradakademie“ des Deutschen Instituts für Urbanistik gGmbH (Difu). Dort hielt Ivonne Gerdts einen Online-Vortrag zu den Offenbacher Fahrradstraßen und stellte weitere



Bike Offenbach-Projektmanager Ulrich Lemke und seine Kollegin Sushjeet Bhuller stellen das Projekt in Darmstadt vor.

Schader-Stiftung

Projekte der Stadt zur Radverkehrsförderung vor.

Zeit zum Feiern blieb auch: Die Umwidmung der Karlstraße zur Fahrradstraße nahm eine private Initiative zum Anlass, am 31. Juli erstmals das Karlstraßenfest auszurichten. Unter dem Motto „Aus

Liebe zum Radfahren“ standen Lastenräder zum Probefahren bereit, der ADFC codierte Fahrräder, der Radentscheid Offenbach baute einen Kinder-Fahrrad-Parcours auf, und Bike Offenbach informierte mit einem Stand über das Projekt.

Nicole Unruh

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

BRONZE-GEWINNER

UMWELTORIENTIERTES  
UNTERNEHMEN DES JAHRES



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



**ZARBOCK**

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



Umweltorientiertes  
Unternehmen des Jahres



# Mit der MUT-TOUR unterwegs

Im August waren drei Tandem-Teams der MUT-TOUR von Offenbach über Frankfurt nach Langen unterwegs, um für einen offenen Umgang mit Depressionen zu werben.



Die Teilnehmenden an der Mitfahr-Aktion der MUT-TOUR beim Stopp in Neu-Isenburg

Dr. Susanne Neumann

Diese fehlende Offenheit im Umgang mit Depressionen brachte Sebastian Burger 2012 auf die Idee, die MUT-TOUR ins Leben zu rufen. Diese Tour bietet Betroffenen und Nicht-Betroffenen durch Fahrrad- oder Wandertouren die Möglichkeit, gemeinsam Bewegung und Natur zu erleben und dabei für einen offenen Umgang mit Depressionen zu werben. Dabei zeigen die Teilnehmenden an den Touren, dass man Menschen psychische Erkrankungen nicht ansehen kann und rücken so die zweifelhaften Bilder zu recht, die in der Öffentlichkeit vorherrschen. Gleichzeitig werden Betroffene und ihre Angehörigen ermutigt, die Erkrankung anzunehmen und Hilfe zu suchen. Nicht-Betroffene werden motiviert, offen mit betroffenen Angehörigen, Freund:innen und Kolleg:innen umzugehen. Betroffene und Nicht-Betroffene werden in erster Linie an den Aktionstagen der MUT-TOUR angesprochen. Hier stellen sich psychosoziale Organisationen mit Infoständen und Programm vor.

Als Betroffene, die offen mit ihrer Erkrankung umgehen möchte, musste ich nicht lange überlegen, als im Juni die Nachricht eintraf, dass die MUT-TOUR in diesem Sommer wieder durch Deutschland ziehe. Im August käme ein Team von sechs Menschen auf drei Tandems durch Offenbach und Frankfurt. Ob der ADFC Frankfurt nicht Lust und Zeit habe, die Mitfahr-Aktion zu begleiten. Ich war sofort dabei!

Die Tourenleitenden wurden von Thomas Koch gefragt, ob sie die Mitfahr-Aktion begleiten möchten. Über Frankfurt aktuell und eNews wurden weitere interessierte Radfahrende gesucht, die ein Stück mit der MUT-TOUR fahren möchten. Gleichzeitig stimmte ich mit Franziska, die die Aktionstage der MUT-TOUR organisiert, sowie dem Selbsthilfebüro Offenbach alle weiteren Details der Mitfahr-Aktion ab.

Am 19. August 2021 war es schließlich so weit. Gegen 10 Uhr wurde das Tandem-Team der MUT-TOUR, bestehend aus Sebastian, Kim, Mia, Patrick und Julian, und die Teilnehmenden des Selbsthilfebüros Offenbach vom Tourenleiter Bernhard Altermann am Rathaus in Offenbach empfangen. Hier galt es zunächst, den anwesenden Journalisten Rede und Antwort zu ste-

**Depressionen sind seit meiner Jugend Teil meines Lebens. Damals wurde noch hinter vorgehaltener Hand über Menschen getuschelt, die von dieser Erkrankung betroffen waren. Sie waren „nicht richtig im Kopf“, bei ihnen „liefe alles quer“ und sie wurden in die „Klapse“ eingewiesen – wahrlich kein Klima, um offen mit seinen Depressionen umgehen zu können!**

**In den vergangenen Jahren sind Depressionen verstärkt in den Fokus der Öffentlichkeit gelangt. Aber an der Stigmatisierung und damit verbunden der Angst oder Scham, Familie und Freund:innen sowie Vorgesetzten und Kolleg:innen von der Krankheit zu erzählen, hat sich wenig geändert. Dabei könnten sowohl Betroffene als auch Nicht-Betroffene von einem offenen Umgang mit Depressionen profitieren.**

hen. Etwa eine Stunde später machte sich die Gruppe auf den Weg nach Frankfurt zur Nordseite des Eisernen Stegs. Hier stand bereits ein Infostand des Frankfurter Bündnisses gegen Depression, der Deutschen Gesellschaft für Bipolare Störungen und des Frankfurter Netzwerks Suizidprävention. Auch die Presse und ein Fernsehteam waren vor Ort, um auf die Ankunft der MUT-TOUR zu warten. Die traf gegen 11:30 Uhr am Eisernen Steg ein. Hier war Zeit für ein erstes kurzes Kennenlernen, ein Gruppenfoto mit allen Anwesenden und natürlich der Absprache, wie es weiter Richtung Langen gehen soll. Bernhard führte uns sicher durch die Stadt in den Ziegelhüttenweg und schließlich in den Stadtwald. Ich fuhr am Schluss mit, achtete darauf, dass Jede und Jeder mitkam – und wehrte allzu forsche Überholversuche von Autofahrenden ab. Eine Gruppe aus mehreren Tandems und Fahrrädern ist schon eine ordentlich lange Kolonne, wenn alle hintereinander fahren. Aber so wird Aufmerksamkeit bei den Passanten erregt und für die Ziele der MUT-TOUR geworben, denn jedes Tandem trug große Plakate mit dem Motto der Tour.

Im Stadtwald ging es dann etwas entspann-

ter zu, man kam miteinander ins Gespräch und konnte sich austauschen. In Neu-Isenburg entstand auf dem Marktplatz ein weiteres Gruppenfoto. Anschließend setzen wir unsere Fahrt nach Buchschlag fort und rollten durch die Villenkolonie weiter in Richtung Langen. Endpunkt war hier der Wilhelm-Leuschner-Platz, wo ein weiterer Journalist auf die MUT-TOUR wartete. In Langen bot sich abschließend die Gelegenheit zu weiteren Gesprächen. Für die drei Tandem-Teams ging es an diesem Tag noch weiter nach Darmstadt und für mich, wie auch die anderen Teilnehmenden zurück nach Frankfurt bzw. nach Offenbach.

Rückblickend kann ich sagen, dass es ein toller Tag war und die Mitfahr-Aktion der MUT-TOUR eine lohnenswerte Sache ist. Die Tandem-Teams der MUT-TOUR wollen zeigen, dass es sowohl Wege aus der Depression als auch mit der Depression gibt und das es sich für alle Menschen lohnt, offen damit umzugehen. Dieses Ziel erreichen sie mit Hilfe ihrer Tandems, an denen die auffälligen Motto-Plakate hängen, so dass sie eine gute Öffentlichkeitsarbeit leisten und mit Passanten ins Gespräch kommen.

Sollte die MUT-TOUR im nächsten Jahr wieder im Rhein-Main-Gebiet unterwegs sein, möchte ich wieder dabei sein und ich würde mir dann wünschen, dass sich weitere Radfahrende der Tour anschließen.

Dr. Susanne Neumann

## Mehr Informationen über die MUT-TOUR gibt es hier:

[www.mut-tour.de](http://www.mut-tour.de)  
[www.facebook.com/MutTour](https://www.facebook.com/MutTour)  
[www.instagram.com/mut\\_tour/](https://www.instagram.com/mut_tour/)

## Anlaufstellen

Hilfe bei Depressionen gibt es beim Info-Telefon 0800 / 334 453 3.

Sozialpsychiatrischer Dienst Frankfurt, Tel. 069 / 212 333 11

Sozialpsychiatrischer Dienst Kreis Offenbach, Tel. 06074 / 818 063 792



# Verkehrsplanung, gendergerecht

## Ist es nicht egal, ob ein Mann oder eine Frau auf dem Fahrrad sitzt?

**Nein, sagen Wissenschaft und private sowie behördliche Planungsabteilungen heute. Es gibt Unterschiede, die es bei der Verkehrs- und Radverkehrsplanung zu beachten gilt. Eine Einführung über genderrelevante Aspekte.**

In gar nicht so ferner Zukunft fährt eine Mutter mit dem Fahrrad vom Arbeitsplatz zur Kita ihres Sohnes. Auf dem Radschnellweg kommt sie schnell voran, um vor 16 Uhr da zu sein. Danach braucht sie viel Platz auf dem Fahrradweg, weil das Fast-Grundschulkind natürlich sein Kinderfahrrad fährt. Der Weg ist sicher: kein Autoverkehr, aber auch weg von der dooring zone der parkenden Autos. Sie fahren noch beim Supermarkt vor und laden die Wocheneinkäufe in den großen Korb des Lastenrades.

Zur selben Zeit macht sich eine Frau vom Stadtrand auf, um ihre hochbetagte Mutter zu besuchen. Die wohnt auch am Stadtrand, aber in einem anderen Stadtteil. Kein Problem, weil der ÖPNV Ringlinien in den Außenbezirken hat. Sie parkt ihr Fahrrad vor der neuen S-Bahn und fährt weiter mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Beim Umsteigepunkt ist gleich ein kleines Einkaufszentrum mit einem Supermarkt und Einzelhandelsgeschäften angesiedelt. Da kauft sie Lebensmittel für ihre Mutter ein. Danach bringt sie die S-Bahn in wenigen Minuten zu der alten Dame.

### Gender in der Verkehrsplanung

Dies sind nur wenige und kleine Beispiele, bewusst zugespitzt. Auch die Wissenschaft hat die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen

und Männern erkannt. Daraus ist die gendergerechte Verkehrsplanung entstanden – mit einer eigenständigen Radverkehrsplanung. Aber die Erhebung der Daten zur Planung der Verkehrswege speziell von Frauen und Männern ist erst in den letzten Jahren dazu gekommen und ist noch ausbaufähig.

Die durchschnittliche Frau leistet nach wie vor einen großen Anteil der Care-Arbeit in den Familien. Sie holt die Kinder von Kita oder Schule ab, bringt sie zu Freunden und zum Sport oder macht Homeschooling. Eine Frau geht viel öfter einkaufen, für sich, die Familie oder andere – damit werden eher viele kürzere Wege zurückgelegt. Sie hat ein größeres Sicherheitsbedürfnis für sich, aber auch für die Kleinsten im Schlepptau.

Eine größere Stadt als Ansammlung von Häusern ist traditionell in Zonen aufgeteilt. Da gibt es die Innenstadt als Einkaufsmeile, eine Bürostadt als Arbeitsplatz oder als industrielles Gewerbe eher im Osten der Stadt. Um die Stadt herum ist eine Siedlung entstanden, mit Schulen und kleinen Supermärkten. Eigentlich ist das *zoning*, wie es fachlich ausgedrückt wird, gut gemacht für die Bedürfnisse von (berufstätigen) Männern. Sie gehen von ihrer Wohnung zum Arbeitsplatz und fahren wieder zurück. Vielleicht bringen sie kleinere Einkäufe aus dem nahen, kleinen Supermarkt mit, gerade so viel, wie sie tragen können. Natürlich haben auch die Väter ihre Kinder im Blick. Schulen sind in dem Wohngebieten so angesiedelt, dass die Schüler und Schülerinnen nicht weit zu laufen oder mit dem Fahrrad zu fahren haben.



ADFC Gerhard Westrich

### Ein Ruck muss durch die Planungen gehen

Verkehrsplanung ist seit vielen Jahren männerdominiert. Man betrachte nur die einzelnen Bundes- oder Landesminister oder die Verkehrsplanungsabteilungen der Kommunen. Folglich wurden eher die Bedürfnisse von Männern umgesetzt. Nun kommen aber auch Frauen in die entscheidenden Positionen. Und es entstehen Leuchtturmprojekte: Ada Colau, Bürgermeisterin von Barcelona, hat die Superblocks, verkehrsberuhigte Viertel in der Stadt, durchgesetzt. Anne Hidalgo hat in Paris den gleichen Posten 2014 übernommen. Sie hat Leihfahrräder und -autos auf den Weg gebracht, Paris wird nun als Fahrradstadt wahrgenommen.

Auch in der Wissenschaft gibt es Fortschritte. Mehrere Professuren für gendergerechte Verkehrsplanung wurden in den letzten Jahren besetzt. Dann wird wohl auch die geschlechtsbedingte Datenlücke endlich geschlossen. Wenn man auch Frauen im Verkehr fördern will, braucht es neben dem guten Willen auch die Daten zu dem, was frau wirklich will.

Monika Schmidt

## 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](mailto:frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de)

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

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

**Anzeigen:** [werbung@adfc-frankfurt.de](mailto:werbung@adfc-frankfurt.de)

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

**Satz und Layout:** Peter Sauer

**Druck:** Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG,  
Frankfurt am Main, **Auflage:** 4.700

**Redaktionsschluss** für die Nov./Dez.-Ausgabe: 26. Oktober 2021

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

### Fahrrad Böttgen GmbH

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

### E BIKE Advanced Technologies GmbH

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

### Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,  
Galluswarte (Anzeige Seite 18)  
[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. 8)  
[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 10)  
[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

Wooßstraße 21  
(Anzeige Seite 10)  
[www.fahrradwagner.de](http://www.fahrradwagner.de)

### Fahrradhaus XXL

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



# Auf den Spuren Georg Büchners

Eine gemütliche Radreise durch das hessische Ried

Ende Juli stand die Kultur im Mittelpunkt einer leichten Radwanderung, die neun Radfahrer:innen zunächst nach Worms und anschließend über die Bergstraße zurück nach Frankfurt führte. Wer sie verpasst haben sollte: Ende September sind für eine ähnliche Radreise noch Plätze frei. Weitere Infos und Anmeldung bis zum 18. September: [adfc-ffm.de/=cZMr](https://adfc-ffm.de/=cZMr)

Doch zurück zur Radwanderung Ende Juli: Nach kurzer Fahrt mit der S-Bahn bis Dornheim tauchten wir zunächst in die Kulturlandschaft des hessischen Rieds ein: Bei herrlichem Wetter radelten wir gemütlich durch abgeerntete Felder, Waldflecken und Feuchtgebiete, die von kleinen Dörfern durchsetzt waren. Eines davon ist Goddelau: Hier erwartete uns eine Führung durch das Geburtshaus Georg Büchners, bedeutender Schriftsteller des 19. Jahrhunderts. Mit großem Interesse lauschten wir der kurzen und doch so spannenden Lebensgeschichte Büchners, die uns der ehrenamtliche Muse-

umsleiter Peter Brunner anschaulich und mit reichlich Rezitation darbot. Am Nachmittag radelten wir dann weiter am Rhein entlang nach Worms, wo das Stück „Luther“ von Bühnerpreisträger Lukas Bärfuss im Rahmen der Nibelungenfestspiele besucht werden konnte. Nachdem wir in der Jugendherberge zur Übernachtung eingeklickt hatten, entdeckten wir Worms auf eigene Faust und beschlossen den Tag mit einem gemeinsamen Abendessen.

Am nächsten Vormittag trafen wir in Lorsch ein, wo das nächste Highlight auf uns wartete: Eine Führung durch das Kloster, das als UNESCO-Weltkulturerbe mehr als 1200 Jahre auf sich vereint. So lebensnah und plastisch vermittelt, wie ich mir auch den Geschichtsunterricht meiner Kinder wünschen würde. Am Nachmittag radelten wir dann über Zwingenberg mit einer Mittagspause nach Darmstadt. Mit der S-Bahn ging es zurück nach Frankfurt, wo die Tour endete. *Jens Zukunft*



Tourenleiter Jens Zukunft (hinten Mitte) führte neun Radfahrer:innen durch das Hessische Ried und auf der Nibelungenbrücke über den Rhein nach Worms. zufälliger Passant

# Auf und ab in Deutschlands Westen

Drei sportive ADFC-Radreisen führten in diesem Sommer ins Nachbarland Rheinland-Pfalz

Die erste Frankfurter ADFC-Radreise, die 2021 wegen der Corona-Restriktionen überhaupt stattfinden konnte, ging Anfang Juni unter Leitung von Bertram Giebeler und Anne Wehr in den Pfälzerwald. Beim munteren Auf und Ab an südlicher Weinstraße, Pfälzerwald und Nordvogesen musste diesmal der Frankreich-Ausflug coronabedingt entfallen, und es war auch keine Strecken-Radwanderung, sondern es gab diesmal ein festes Standquartier – rustikal pfälzisch, mit großem Biergarten, direkt unter einer Felsenburg-Ruine gelegen.

Nur zwei Wochen darauf startete die Radreise in den Hunsrück, souverän und umsichtig geleitet vom neuen Tourenleiter-Paar Thomas Koch und Sonja David. Es wurde nicht nur gera-

delt, und das durchaus kräftig, es gab von der Tourenleitung auch Informationen zu Geschichte und Besonderheiten der Region. Erste Attraktion war das Nahetal mit seinen spektakulären Felswänden und schönen Weinhängen, und bei sommerlicher Hitze tat auch der Barfußpfad von Bad Sobernheim den Teilnehmer:innen gut. Von Kirn aus ging es dann bergauf in den Hunsrück. Hier wurde 2012 die Abschlussfolge der Fernsehserie „Heimat“ gedreht, das Dorf Gehlweiler wurde komplett zur Kulisse für die Ereignisse Mitte des 19. Jahrhunderts umgebaut – ein erstaunlicher Anblick. Im Hunsrück darf natürlich auch die Erinnerung an den „Schinderhannes“ nicht fehlen, dessen Turm-Gefängnis in Simmern zum Programm gehörte.

Im August dann die neueste Variante der „Bieradlon“-Serie von Wolfram Sauer und Christiane Beckort, diesmal fünf Tage in die Region Eifel-Mosel-Nahe. Umspannendes Thema ist die Qualität der lokalen und regionalen Braukunst. Auch in der Weingegenden gibt es viele lokale Brauereien, vor allem in Klöstern wie Maria Laach bei Mayen oder Machern bei Bernkastel-Kues. Weltbekannt als Bierstadt ist natürlich Bitburg, und das Kellerbier der Bitburger Brauerei bekam auch die beste Benotung von den 15 Teilnehmer:innen, von über einem Dutzend unterschiedlicher Biere. Beim Bieradlon aber muss man sich die Bierchen erst verdienen, und zwar mit schweißtreibenden Anstiegen über die Mittelgebirge. *Bertram Giebeler*



Hundert Höhenmeter über dem Gasthof, in der Burgruine Lindelbrunn: ein Teil der Tourgruppe freut sich stolz, am Tage die Berge im Hintergrund durchradelt zu haben.



In diesem propperen Dorf ratterten vor neun Jahren für Filmaufnahmen Pferdefuhrwerke durch den Schlamm! Die ADFC-Gruppe bestaunt Schautafeln auf der Dorfstraße von Gehlweiler. Bertram Giebeler (2)



Vierter Bieradlon-Tourenmorgen, Bernkastel-Kues. Tourenleiter Wolfram Sauer: „Da links, über diese Berge, geht's gleich drüber! Bierchen gibt's erst hinterher!“ Patrick Rousseau



## Rückblick auf eine achttägige genussvolle Zwei-Sterne-Etappenreise mit kleinem Gepäck am Rad im Juni 2021.

Vielen Dank an die außergewöhnliche Situation, die wir in den letzten Monaten pandemiebedingt bewältigen mussten. Die Entscheidung, nun doch meine erste Radreise für den ADFC anzubieten, fiel relativ schnell. Ich hatte Zeit und Muße für die Vorbereitung einer Etappenreise zu innerdeutschen Zielen. Es sollte eine Fahrt mit Gepäck am Rad sein, eben so, wie man es gemacht hat, bevor der Gepäcktransport salonfähig wurde. Auch wollte ich Teilnehmer:innen erreichen, für die der Genuss im Vordergrund steht, nicht die Tageskilometer.

Die Teilnehmerzahl begrenzte ich auf maximal 10, da es aktuell bestimmt kaum Menschen gibt, die sich ein DZ teilen wollen – und die Realität gab mir recht. Die angefragten DZ konnte ich alle in EZ umwandeln lassen und zu sechst nahmen wir schließlich die Fahrt ab dem Frankfurter Römer auf.

Täglich absolvierten wir idealerweise zwischen 9 und 17 Uhr durchschnittlich 56 km, hatten aber auch jeweils drei Stunden für Pausen eingeplant. Also nicht nur radeln, sondern auch sehenswerte Dinge auf uns wirken lassen, war die Idee. Hektik und unnötiges Gepäck ließen wir zu Hause (Die Idee: RollOn = DeoStift = geht auch so, mit weniger Gepäck) und versuchten ausgeglichen die Tage zu genießen. Ach ja, knapp 300 Höhenmeter hatte ich im Schnitt am grünen Tisch geplant (damit wir diese Höhen auch ohne Motorunterstützung gut hinbekommen, denn nicht alle Teilnehmer hatten Pedelecs), 478 Höhenmeter sind es letztendlich geworden.

Meinen Dank an Thomas für das Aufzeichnen der Tour und auch Danke an die Mitfahrer:innen, die sich tapfer der Herausforderung gestellt und diese mit Bravour gemeistert haben.



## DeoStift trifft kleines Gepäck

### RollOn ins Nagoldtal im Schwarzwald

*Der Bietigheimer Eisenbahnviadukt, bestehend aus 21 Bögen, Gesamtlänge 287 m, gehört zu den schönsten Kunstbauten aus der Frühzeit der deutschen Eisenbahnen.*

Peter Lill-Hendriks (2)



*Von Ehrenberg kommend auf der ADFC-Qualitätsroute „Neckartal-Radweg“ mit Blick auf die von weitem erkennbare größte Kaiserpfalz nördlich der Alpen in Bad Wimpfen.*

Durch den Rodgau führen wir in den hessischen Süden. Jenseits des Otzberges rollten wir bergab nach Höchst im Odenwald. Der Mümlingradweg nahm uns auf und wir erreichten nach einem heißen Sommertag unser Dorfgast-

haus Krone in Bad König/Zell. Über Michelstadt und Beerfelden führen wir nach Eberbach am Neckar und weiter flussaufwärts, den burgenreichen Neckar entlang, bis in das mittelalterlich anmutende Bad Wimpfen (Herberge zur Traube). Ab der Enzmündung näherten wir uns schließlich dem nördlichen Schwarzwald. Über Vaihingen ging es nach Pforzheim zur Nagoldmündung. Mosbach, Bietigheim, Bad Liebenzell, Wildberg und Altensteig statteten wir einen kurzen Besuch ab, bevor wir auf 760 m. ü. M. den Schwarzwald-Panoramaweg kreuzten und in das wildromantische Murgtal durchfuhren. Die Murg begleitete uns bis in das malerisch gelegene Forbach, wo unsere Tour endete. Die Rückreise mit der Bahn erfolgte in Etappen mittels Nahverkehrszügen und endete problemlos im heimischen Mainhattan.

Leider konnten wir geplante Museumsbesuche in Pforzheim, Calw und Kloster Hirschau nicht realisieren. Pandemiebedingte Sonderöffnungszeiten, kurzfristig anberaumte Renovierungsarbeiten oder einfach eine Gewitterfront, die unsere 45-minütige Stocherkahnfahrt auf der Nagold torpedierte. Peter Lill-Hendriks

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

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

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

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

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

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

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



# Unterwegs in Bayern

## Geschichten von Gastwirten, Backstuben und Bergwerken



Altes Rathaus, Kirchturm und Gasthof in Roding am Regen

**Wer zu Fuß oder per Fahrrad auf Reisen ist, kommt anderen Menschen meist schnell nahe. Das ist keine neue Erkenntnis, das war schon immer so. Wandernde oder Radreisende werden nach dem Woher und Wohin gefragt, es entwickeln sich schnell Gespräche über dies und das und Land und Leute. So auch in Bayern, wo wir drei Wochen unterwegs waren, von Ingolstadt über Regensburg nach Zwiesel im Bayerischen Wald und von dort ins Fränkische bis nach Bamberg. Oberbayern, Niederbayern, Oberpfalz und Oberfranken heißen die Regionen, in denen wir einige Einblicke in das Leben und Arbeiten der Einheimischen erhalten konnten.**

### Regensburg

Der Fahrradraum sei im Erdgeschoss, wir mögen uns dort bitte einrichten und dann mit dem Gepäck in den ersten Stock kommen, sagt die Chefin. Im Fahrradraum ist es eng, rund 20 Räder müssen sinnvoll untergebracht werden. E-Biker wollen in die Nähe einer Steckdose, die morgen Abreisenden nicht ganz hinten parken und Fluchtwege und Kühlraumtüren müssen frei zugänglich sein. Wir reisen erst übermorgen ab und stellen unsere Räder deshalb hinter andere, bevor wir den Lift hinauf zur Rezeption betreten. Dort stellt sich heraus, dass man unse-

re Buchung mit einem falschen Datum vermerkt hatte, nun kein Zimmer frei sei und wir uns an das Touristenbüro wenden sollten. Gepäck und Räder könnten so lange hier im Haus bleiben. Zurück von der freundlichen Dame des Regensburger Touristikbüros, die uns ein Zimmer in einem anderen Haus vermittelt hatte, rangieren wir unsere Räder von ganz hinten im Fahrradraum nach ganz vorne und fahren erleichtert dem neuen Ziel entgegen. Auch dort ein freundlicher Empfang, wir mögen bitte direkt an der Rezeption vorbei in den Hof fahren und in der Fahrradgarage Platz suchen. Den jedoch gibt es nicht, die Garage ist voll, einige Räder stehen bereits davor im Innenhof. Über 50 Räder habe ich gezählt, 50 Räder von Radtouristinnen allein in diesem Hotel! Wir schließen unsere Velos im Hof zusammen und überlegen, welche wirtschaftliche Rolle der Radtourismus spielen könnte. In Regensburg am Donauradweg sicherlich eine ganz erhebliche.

### Roding

In Roding hat der Reim-Wirt neu gebaut. Türkisch-mediterran beeinflusst, Säulen, Rundbögen, groß und schwer. Die Bedienung trägt jedoch Lederhose und serviert gegrillte Haxe, aber auch Zanderfilet auf Tagliatelle oder Roggenfladen mit gegrilltem Gemüse. Herr Pohl



Überfüllt: Fahrradraum im Regensburger Hotel Peter Sauer (6)

vom Gasthof Lobmeyer, bei dem wir übernachteten, hat den Reim-Wirt empfohlen. Die Terrasse ist ausgebucht, doch an einem großen Tisch sitzt ein älteres Ehepaar, das die Frage des Kellners, ob er uns dazu platzieren dürfe, bejaht. Wir grüßen freundlich und langsam beginnt eine Art von Gespräch, bei dem die Schwierigkeiten eindeutig auf unserer Seite liegen. Mag sein, dass der Oberpfälzer glaubt, mit den Touristen Hochdeutsch zu sprechen. Doch damit tun wir uns schwer, und die Oberpfälzerin, die hin und wieder die Sätze ihres Gatten um ein paar Worte ergänzt, ist uns keine große Hilfe. Trotzdem reden wir weiter miteinander.

Er hat die Haxe bestellt („das muss ab und zu mal sein“), sie den Roggenfladen mit Gemüse. Wir er-

fahren, dass die neue Kirche aus dem Jahr 1960 immer noch nicht gefällt, dass der Hochwasserschutz modern ist, dass es ein schönes Bad gibt und dass viele Gasthäuser bereits vor langem geschlossen haben. Es sei nicht mehr so wie früher, als man ins Wirtshaus ging und nicht unter acht oder neun Halben nach Hause kam (er trinkt ein kleines Pils und anschließend ein Radler, sie ein Viertel Weißen). Die Leute blieben daheim, und Corona erledigte den Rest. Im Lobmeyer habe man gut essen können, aber nun habe man dort die Gaststätte aufgegeben. Wo doch der Pohl mit der Tochter von dem einen Metzger geht, aber die will auch nichts mehr mit Metzgerei zu tun haben (direkt gegenüber vom Lobmeyer sind zwei Metzgerläden, beide geschlossen) und so weiß man nicht, wie es im Lobmeyer weitergehen wird.

Trotz der sprachlichen Verständigungsschwierigkeiten, die an Reisen im ländlichen Schottland erinnern, erfahren wir noch, dass man Verwandtschaft in Karben habe, dass man ein großes Haus bewohne, was ohne die Kinder ziemlich leer sei, dass jetzt alle wieder ROD auf ihren Autokennzeichen haben, für den Altkreis Roding, statt des CHA für Cham, die eigentliche Kreisstadt. Nach dem Essen verabschieden wir uns freundlich und wissen nun über Roding Bescheid. Ein Spaziergang in der Abendsonne am Ufer des Regen mit den neuen Hochwasserschutzmauern führt uns vorbei an den Tischen eines indischen Lokals, auf dem Rückweg zum Lobmeyer passieren wir eine Pizzeria, einen Dönerladen und eine Eisdielen.

Herr Pohl bestätigt am nächsten Morgen unser frisch erworbenes Wissen. Der Gasthof sei gut gelaufen, es habe das beste Essen in Roding gegeben, der Koch sei gut bezahlt worden. Doch es sei schwierig, gutes Personal zu bekommen. Die jungen Leute wollten nicht auf dem Land arbeiten. Und dann wurde zu Beginn der Corona-Krise die Küche geschlossen. Ob sie wieder geöffnet wird? Herr Pohl ist nicht entschieden, der Koch habe nun eine Stelle in einer Kantine angenommen und wolle nicht mehr von den familienfreundlichen Arbeitszeiten weg. Ob er anderes Personal finde, sei noch unklar.

So wird von dem Ensemble aus altem Rathaus (es gibt längst ein



neues), altem Kirchturm (der stehen geblieben ist, als die neue Kirche entstand) und altem Lobmeyer nicht viel mehr übrigbleiben als eine hübsche, aber unbelebte Oberpfälzer Kleinstadtkulisse. Allerdings mit einem italienischen Restaurant gerade gegenüber, in dem die Terrasse bis 11 Uhr abends vollbesetzt ist und der Lärmpegel mit dem Alkoholkonsum ansteigt. Wie kriegen die das hin?

## Pemfling

Der Freund der Bäckereiverkäuferin in der Backstube in Pemfling nahe Cham kommt aus Tirschenreuth, erfahren wir. Dort sei man bereits nahe an Franken, und wenn man dort (in Franken) in eine Kirche gehe, sehe dass schon sehr minimalistisch aus – halt evangelisch. Die Pemflinger Kirche sei etwas Besonderes, richtig katho-

ling. Wir wohnen ja da, wo andere Urlaub machen, heißt es immer, erklärt die junge Frau. Und in der Fränkischen Schweiz seien die Kirchen arg evangelisch, das sei nichts für sie, die sie mit der Dorfkirche von Pemfling aufgewachsen sei. Die müssten wir uns unbedingt noch anschauen, bevor wir weiter Richtung Rötz fahren.

Das haben wir getan, nachdem wir unseren Kaffee in der Backstube ausgetrunken hatten und noch das Eine oder Andere aus dem Leben der Pemflinger Backstubenbetreiberin erfahren haben. Die Kirche ist wirklich sehenswert, barock überladen, doch nicht ganz unser (hessisch-evangelisch geprägter) Geschmack. Die Bäckerei mit ihren Plastikstühlen und dem großen Tisch vor dem Tresen dagegen schon, die redefreudige Dame sowieso – wenn auch hier manchmal Verständigungsprobleme auf-

## Sulzbach-Rosenberg

Vor Sulzbach-Rosenberg erhebt sich das rostige Gerüst eines aufgegebenen Hochofens. Seit 2002 sei die Maxhütte stillgelegt, der Staat und ein privater Investor seien an der Ruine beteiligt, erläutert uns ein Passant. Verdienen tue nur der private Investor, meint der Mann, das Land Bayern lege dabei drauf. Der Zugang zum Werksgelände ist durch ein Rollltor versperrt, Kameras überwachen die Szenerie. Hin und wieder rollt das Tor zur Seite, um ein Auto durchzulassen. Offensichtlich wird irgendwo auf dem Gelände irgendetwas gearbeitet. Das Auf und Zu des Rollltores, weit und breit kein Mensch (außer den Fahrern der Autos, die das Tor passieren) in Sicht, die Überwachungskameras – eine Situation, die an surreale Filme denken lässt, Endzeitstimmung in der Oberpfalz.

über die Landschaft und auf die 85. Die 85, muss man dazu wissen, ist eine Bundesstraße, die Magistrale der Oberpfalz, der wir auf unserer Tour mehrfach begegnet sind. Wirklich sehenswert finden wir sie allerdings nirgendwo, auch nicht von der Anhöhe in Großenfalz. Wir berichten von unserem Abstecher zum Stahlwerk, woraufhin er erzählt, dass er selber Bergmann gewesen sei. Der letzte und damals der jüngste, als 1977 die Eisenerzförderung eingestellt wurde. Er selbst habe direkt unter seinem Geburtshaus gegraben, 150 Meter von der Haustüre bis zum Schacht, ein kurzer Weg zur Arbeit. Noch 1964 sei sein Dorf dem Bergbau zum Opfer gefallen, für alle Familien wurden neue Häuser als Streusiedlung gebaut. Die alten Häuser standen eng beieinander, man war schnell ums ganze Dorf herumgelaufen.



Ausflugziel Kirche in Pemfling, katholisch-barock



Unterwegs zwischen Pemfling und Rötz



Das Land Bayern legt drauf: rostige Maxhütte in Sulzbach



In Pegnitz ist's vorbei mit Schweinsbraten und Knödeln

lich-barock ausgestattet. Manche Stimmen verglichen sie gar mit der berühmten Wieskirche, selbst Ausflugsbusse kämen zur Kirche nach Pemfling.

Ihr Freund wolle am liebsten mit dem Motorrad nach Kroatien in den Ferien, aber sie, die Bäckereiverkäuferin, wolle eigentlich lieber an die Ostsee, Spazieren, auch mal ein paar Stunden im Cafe sitzen. Das aber sei nichts für den Freund, so dass sie dann gar nicht in Urlaub gefahren seien, sondern nur in die Fränkische Schweiz, und da sei es ja auch ganz schön. Man kenne ja die eigene Gegend kaum, und wenn die Urlauber irgendwas fragen, könne man kaum Auskunft geben, da man ja an den meisten Plätzen noch gar nicht gewesen sei, sondern immer nur in Pemf-

treten, besonders dann, wenn sich die junge Frau in Rage redet, über minimalistische (*wie kommt dieser Begriff in den Oberpfälzer Wortschwall?*) Kirchen oder Urlaubsplanung mit dem Freund aus Tirschenreuth. Oder wenn es um die Ausgezogenen geht, die im Tresen liegen. Was das sei, will der Tourist wissen. Das seien halt Ausgezogene, erfährt der Tourist. Ob sie in Fett schwimmend gebacken werden, will der Tourist wissen. Ja, ausgezogen halt, kommt es hinter dem Tresen hervor, so dass der Tourist sich dafür entscheidet, ohne erfahren zu haben, was sich wirklich hinter dem Gebäck verbirgt. Geschmeckt hat es, und alles Weitere liefert abends zuverlässig das Internet im Gasthof in Neunburg vorm Wald.

Sulzbach dann ist hübsch, historisch gut erhalten und herausgeputzt, Geschäfte in der Innenstadt, einkaufende Menschen, Autoverkehr, Cafés. In Großenfalz, wenige Kilometer hinter der Stadt, steht eine Bank vor einem Gartengrundstück mit einem 60er-Jahre-Haus. Die Sonne hat den Nebel verdrängt, es wird wärmer, so dass wir uns zum Umziehen auf die Bank setzen. Kurz bevor wir weiterfahren wollen, taucht der Bewohner des Anwesens auf, ein alter Mann, der eine Tomate in der Hand hält. Wir grüßen und bedanken uns für die praktische Bank. Sie werde oft und gerne angenommen, erzählt der Mann (hier in verständlichem fränkischem Tonfall). Ihn freue das, man habe ja auch einen schönen Blick von dieser Anhöhe

Nun habe man diese weitläufige Streusiedlung, er brauche jetzt fast eine Stunde, um sein Dorf zu umrunden.

Geschichten aus dem Leben. Wir verabschieden uns, er bemerkt, dass wir ohne elektrische Unterstützung unterwegs sind. Wahrscheinlich bald als Letzte, erwiedere ich, die letzten Radfahrer und der letzte Bergmann. Er lacht, und wir machen uns auf den Weg nach Pegnitz, wo wir den bajuwarischen Knödel-Schweinsbraten-Graben überfahren haben. In Pegnitz gibt es Pizzerien, Eisdielen, Döner- und Asia-Imbisse. Schweinsbraten und Knödel gibt es im Ortskern nirgendwo. Und die große Stadtkirche ist eine evangelische, allerdings nicht ganz so minimalistisch wie befürchtet. *Peter Sauer*





## Zuviel Radverkehr?

Fahren wir zuviel Fahrrad? Ich befürchte, diese Frage müssen wir mit „ja“ beantworten. Schaut euch doch um, besonders auf den roten Routen, die durch weiße Piktogramme als Radwege gekennzeichnet sind. Nach nur wenigen Monaten haben wir die weißen Fahrradsymbole zuschanden gefah-

ren. Doch vielleicht Pfusch am Bau?, wendet ihr ein? Auch das ist möglich. Zu viele Autos, die diese Wege kreuzen? Ja, das könnte den Verfall beschleunigt haben. Trotzdem: Wir sollten vorsichtiger sein mit den roten Wegen und sie öfter schonen. Es gibt doch sowieso schon genug Verkehr. *Peter Sauer*



## Tiefflieger

**Irgendwie hatte ich eine Vorahnung gehabt, oder es hatte doch ein verdächtiges Geräusch gegeben. Jedenfalls hatte ich meine Geschwindigkeit schon herabgesetzt, bevor ich überhaupt etwas sehen konnte. Erkennen konnte ich nur, dass die Ausfahrt aus der Tiefgarage sehr schlecht einzusehen war.**

Und tatsächlich, langsam aber unaufhaltsam kam eine lange Motorhaube heraus. Als ich dann den Fahrer sehen konnte, hatte er noch genug Zeit, anzuhalten und mich vorbei zu lassen. Er tat es aber nicht. Er hatte, im wahrsten Sinne des Wortes, keinen Blick für irgendetwas anderes übrig als für sein Smartphone, das er in der linken Hand vor sich hielt. Vielleicht war es die spannendste Stelle

eines Krimis, die er nicht verpassen wollte. Ich war stehen geblieben und staunte nur.

Erst als er komplett draußen war und die Schnauze seines SUV die Pflasterung erreichte, auf der mit motorisiertem Verkehr zu rechnen war, hob der Mann langsam seinen Blick und stellte fest, dass vor ihm alles frei war. Wahrscheinlich hatte er mich auf meinem Fahrrad überhaupt nicht bemerkt.

Einen Kinderwagen oder einen Rollstuhl hätte er ebenso wenig wahrgenommen wie mich, der ich immerhin daran gewöhnt bin, weiterschauend auf alles zu achten. Durch solche Gedanken aufgewühlt und noch viel aufmerksamer setzte ich meine Fahrt fort.

Nun ist es nicht so, dass der Blick auf den Bildschirm statt auf den Verkehr ein Privileg derjenigen

ist, die die hinter einer Windschutzscheibe sitzen. Am Fahrradlenker geht das auch. Neulich begegnete mir auf dem Alleering eine Geister-Radlerin, die ihr Smartphone fest im Visier hatte, während sie mit dem Daumen eine Botschaft darauf eintippte. An dieser Stelle verlaufen Rad- und Gehweg direkt nebeneinander, die Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr und auch die Verkehrsflächen für Fahrrad- und Fußgängerverkehr in der Gegenrichtung, sind ein Stück weit weg neben einem Grünstreifen. Es waren wohl die Poller an einer der zahlreichen Einfahrten, die für die Radfahrerin ein Anlass waren, doch einmal nach vorne zu schauen. So bemerkte sie mich, der es sehr eilig hatte. Sie wich auf den Fußweg aus und ich verlor sie aus den Augen. Wie sie über die nächs-

te Kreuzung gekommen ist, weiß ich nicht.

„Passen Sie auf, es sind viele Tiefflieger unterwegs“, warnt mich mein Nachbar immer wieder. Er ist alt genug, die realen Gefahren aus der Luft noch miterlebt zu haben. Und er ist erfahren genug, die heutige Lage zu ebener Erde richtig einzuschätzen, wenn er sich mit seiner Vespa ins Verkehrsgewühl begibt, wo er wahrscheinlich genauso leicht übersehen wird wie ich auf meinem Fahrrad.

Wer ehrlich ist, erinnert sich daran, selbst schon Fahrfehler begangen zu haben, und ein wenig Glück im Leben kann auch nicht schaden. Weil man sich auf dieses Glück aber nicht immer verlassen kann, gibt es einen guten Rat, den man nicht vergessen sollte: Augen auf!  
*Ingolf Biehuse*



# AUToFREIE STADTRUNDFAHRT GESUCHT?

## Jetzt zur ŠKODA VELOTOUR anmelden!

Das #RADKLASSIKER Jedermann-Rennen am 19.09.:  
Infos und Anmeldung unter [www.skoda-velotour.de](http://www.skoda-velotour.de)



60.  
EDITION  
SEIT 1962



20.  
EDITION  
SEIT 2002





ELEKTRO - & FAHRRÄDER  
MEISTERBETRIEB SEIT 1925  
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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

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



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



[www.radsporthaus-kriegelstein.de](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 31.12.2021 gültig.

**RADSPORTH AUS  
KRIEGELSTEIN  
GmbH**