

FRANKFURT *aktuell*

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



Radfahren im Corona-Winter

Hält fit, vermeidet Infektionen, ist gut fürs Klima



Trübe Aussichten: wir werden in diesem Herbst und Winter die Pandemie nicht los, eher im Gegenteil. Wer jetzt gut Rad fahren kann ist klar im Vorteil.

Bertram Giebeler

Radfahren ist eine gute Idee

Auch unter Corona-Bedingungen in Herbst und Winter

Leider werden wir den Herbst und den Winter unter Corona-Restriktionen verbringen müssen. Selbst wenn es Impfstoffe geben sollte, werden die erst mal beim medizinischen und pflegerischen Personal eingesetzt, dann bei den Hochrisikogruppen, und erst dann bei allen anderen. Bis das durch ist – wenn es überhaupt dazu kommt – wird's wieder wärmer. Richten wir uns also auf kalte, nasse, dunkle Corona-Monate ein.

Radfahren ist dann prinzipiell eine gute Idee. So leid uns die Umsatzrückgänge tun für VGF und RMV, aber eine volle U-Bahn im Winter bietet schon ohne Corona eine gute Gelegenheit sich zu infizieren. Wenn alle Maske tragen, ist das Risiko deutlich reduziert, aber trotzdem – wer es vermeiden kann, sucht nach Alternativen. Damit nicht alle wieder im Auto sitzen, sollten jetzt also auch die „Schönwetterradler“ sich und ihr Fahrrad winterfest machen.

Die Beleuchtung muss funktionieren, am besten hält man noch einen Satz Batterie-LEDs

weiß und rot in Reserve, falls der Dynamo oder der Scheinwerfer doch mal ausfällt. Richtig einstellen – Lichtkegel 10 Meter vor dem Vorderad, nicht weiter, um niemanden zu blenden. Öl muss zu Hause griffbereit sein, bei Schlechtwetter entölt die Kette schneller. Es kann nicht schaden, dem Fahrrad gegebenenfalls einen Satz neue Radmäntel zu spendieren, das erhöht die Pannensicherheit, und ein Platten bei Nässe, Kälte und Dunkelheit macht keinen Spaß. Warme regenfeste Kleidung sollte noch selbstverständlicher sein als sonst, denn in Corona-Zeiten ist es auch nicht gut, durch eine banale Erkältung die Immunkräfte zu schwächen. Die Jacke sollte sichtbar sein, also nicht schwarz oder sehr dunkel – oder man zieht eine reflektierende Schärpe (passt in die Jackentasche) bzw. Weste drüber.

Hardcore-Wintervorbereitungen wie Spikes-Reifen braucht es in Frankfurt nicht – wann haben wir hier schon mal einen ernsthaften Winter? Bei richtiger Schnee- oder gar Eisglätte sollten „normale“ Radfahrer:innen besser nicht fahren, so etwas muss man geübt haben, und Stürze im Stadtverkehr können böse enden. Dann doch lieber auf Bus und Bahn umsteigen – trotz Corona. Oder auf ein paar gute Wanderschuhe. Einfach mal den Alltagsweg auf Google-Maps ausmessen. Das Walkingtempo eines gesunden (nicht sportlichen) Erwachsenen liegt bei fünf bis sechs Kilometer pro Stunde. Frankfurt ist gar nicht so groß, man kommt auch zu Fuß ganz gut voran!

Größere Gruppen werden wir meiden müssen

Events mit größeren Gruppen werden bis auf Weiteres zu meiden sein. Eine gepflegte Radtour in einer kleinen Gruppe, etwa zu viert, ist aber eine Corona-gerechte Freizeitgestaltung. Wenn denn der Lockdown nicht mehr gilt, bekommt man in so einer Konstellation auch noch einen Tisch in einem Lokal. In Ausgabe 4-20 von *Frankfurt aktuell* hatten wir schon einmal attraktive Ziele in kurzer und weiterer Distanz vorgestellt – „Tourentipps für Einzelne und Kleingruppen“.

Bei aller Aufmerksamkeit auf die individuelle Vorbereitung der eigenen Mobilität im Corona-Winter bleibt für den ADFC immer noch die zentrale Frage: was kann die Stadt tun, um gerade jetzt das Radfahren sicherer und komfortabler zu machen. Anderswo unternehmen Städte explizit wegen Corona große Anstrengungen dafür. Frankfurts Partnerstadt Mailand beispielsweise, in der der vorher sehr geringe Radverkehrsanteil pandemiebedingt sprunghaft stieg, wies kurzfristig 35 Kilometer neue Radwege aus, wenn auch erst mal nur temporär. Das gleiche Bild in Brüssel: 40 km neue Radwege, Tempo 30 flächendeckend, Vorrang für Fuß- und Radverkehr in der gesamten inneren City.

Eine interessante Studie des Instituts für Verkehrswirtschaft der Universität Münster aus dem Jahr 2020 wertete die Daten von 122 Rad-

zahlstationen in 30 Städten aus, bei unterschiedlichen Wetterverhältnissen. Ergebnis: in Städten mit guter Fahrrad-Infrastruktur wie Münster oder Göttingen ging der Radverkehr bei schlechtem Wetter nur um 5-10 Prozent zurück.

Gute Infrastruktur bringt die Leute auch bei schlechtem Wetter aufs Rad

Wo die Infrastruktur eher schlecht ist, etwa in Stuttgart oder Würzburg, betrug der Rückgang des Radverkehrs rund 30 Prozent. Fazit: wo das Radfahren eh schon Stress macht, treiben nasskaltes Wetter und Dunkelheit viele Leute endgültig aus dem Sattel, es fahren dann nur noch die Pickelhart. Stimmt die Infrastruktur wenigstens einigermaßen für die große Masse der Radfahrenden, lassen sie sich von schlechtem Wetter nicht entmutigen.

Bei allem Respekt vor den roten Radstreifen der letzten Monate in Frankfurt: warum die Stadt Frankfurt sich auch in Corona-Zeiten so hartnäckig gegen PopUp-Bikelanes sträubt, bleibt unverständlich. In Berlin, München oder Köln geht das, der wegen des Home-Office im Moment eh reduzierte Autoverkehr bricht davon nirgends zusammen. Es schafft einfach den nötigen Platz, um auch in einer dicht gedrängten Metropole einigermaßen sicher Rad zu fahren auf Straßen, die bislang null Radverkehrsführung haben.

Bertram Giebeler



Wenn es denn mal richtig Winter wird in Frankfurt, dann hätten wir auch gern solche Zustände: vorbildlich geräumter Radweg in Groningen, Niederlande

ADFC Pressestelle

Editorial

Auf der Camberger Brücke, die über die Gleise des Hauptbahnhofs hinweg das Gutleut mit dem Gallus verbindet, wird der Radweg durch eine Bordsteinkante vom Gehweg getrennt. Die gefährliche Längskante, eine üble Bausünde vergangener Jahre, wurde schon einigen Radfahrenden zum Verhängnis, schmerzhaft Stürze waren die Folge. Vor einiger Zeit nun wurde die Kante auf ihrer ganzen Länge mit einem breiten grauen Asphaltstreifen entschärft. Jetzt erinnert nur noch eine leichte Schräge an den Höhenunterschied zwischen Rad- und Fußweg, die Gefahrenstelle wurde mit relativ geringem Aufwand beseitigt.

Es sind oftmals kleine Dinge, unspektakuläre, die uns Radfahrenden das Leben in der Stadt erleichtern. Hier ein wenig Asphalt, um eine Bodenschwelle zu glätten, dort das Entfernen einer engen

Umlaufsperrung oder an anderer Stelle die Montage von Abstellbügeln, die nebenbei eine ehemals zugesperrte Kreuzung übersichtlich machen. Selbst nachvollziehbare Umleitungsbeschilderungen waren schon zu sehen. Wer regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs ist, wird solche „kleinen“ Veränderungen wahrnehmen, sich vielleicht sogar heimlich darüber freuen. Denn bei aller berechtigten Kritik, die wir immer wieder an der Radverkehrsinfrastruktur äußern, ist doch kaum zu übersehen, dass es vielerorts voran geht – gerade bei den kleinen Dingen.

Damit komme ich zu meinem Anliegen: Schreibt uns! Was ist euch in den letzten Jahren aufgefallen? Wo freut ihr euch über Veränderungen, welche „Kleinigkeiten“ erleichtern euch das Radfahren? Ihr als ADFC-Mitglieder und Stadtradelnde könnt da sicherlich Aus-

kunft geben. Uns interessiert, was euch erfreut – nicht die großen Dinge, sondern gerade die kleinen. Notiert (und/oder fotografiert – ein Bild sagt mehr als tausend Worte), wo euch eine Verbesserung begegnet ist, die euch im Verkehrsalltag hilft oder einfach nur positiv überrascht. Das kann für jede und jeden etwas anderes sein, euer ganz persönlicher Blick auf die Fahrradwelt interessiert uns. Wir verlieren langsam den Überblick bei all den kleinen Veränderungen, die in Sindlingen oder Fechenheim, zwischen Oberrad und der Nordweststadt oder irgendwo am Sachsenhäuser Berg zu finden sind.

frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

Und wie geht's mit Corona weiter? Unser Titelbild zeigt's: Mütze, Schal, Handschuhe und Licht. So geht's auch trotz Corona weiter! Gute Fahrt durch den Herbst!

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:
Coronabedingt ist bis auf weiteres geschlossen. Informationen unter www.adfc-frankfurt.de

Vorstand

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

Kontoverbindung

Frankfurter Volksbank
IBAN:
DE69 5019 0000 0077 1119 48
BIC (SWIFT-CODE): FFBDFE33

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

Senioren: Margret Wiener

Goethe-Uni: Lars Nattermann

Kontakte

Elke Bauer e.bauer@web.de

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

Ernesto Fromme
ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

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

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

Rainer Hübner
rainer.huebner@adfc-frankfurt.de

Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de

Thomas Koch ☎ 069/9054 7990
thomas.koch@adfc-frankfurt.de

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

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

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

Simone Markl

simone.markl@adfc-frankfurt.de

Lars Nattermann

lars.nattermann@adfc-frankfurt.de

Dr. Susanne Neumann

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

Stephan Nickel

☎ 0151/46 72 1936
stephan.nickel@adfc-frankfurt.de

Wehrhart Otto ☎ 069/95 05 61 29

wehrhart.otto@adfc-frankfurt.de

Ralf Paul ☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

☎ 061 92/9 517 617
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

Margret Wiener
margret.wiener@live.de

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



So sieht die Schloßstraße (momentan noch nur der östliche Teil) für Radfahrer:innen aus: ganz rechts Parkplätze, links daneben der Sicherheitstrennstreifen zwischen der durchgezogenen und der gestrichelten Linie, links daneben die Fahrbahn mit den Piktogrammen und Sharrows.



Autoverkehr: Tempo 30, und wenn Radfahrende vor einem unterwegs sind, gilt Überholverbot. Das Verkehrszeichen ist neu.

Bockenheim Schloßstraße:

Neu markiert – jetzt bitte richtig fahren!

Monatelang war es angekündigt, jetzt wurde es umgesetzt: auf der Schloßstraße in Bockenheim wurde der alte Rad- und Schutzstreifen demarkiert. Und zwar zu Recht, denn er schützte nicht, er bot keine Distanz zur Türöffnungszone („Dooring-Zone“), und er sicherte auch nicht den Überholabstand von 1,5 Metern.

Die neue Lösung sieht so aus: links neben den Kfz-Parkplätzen ist ein Sicherheitstrennstreifen, der den Radverkehr aus der Türöffnungszone hält. Links von diesem Sicherheitstrennstreifen ist auf der Fahrbahn die Piktogrammspur und die „Sharrows“, die anzeigen, wo sich der Radverkehr jetzt bewegt, nämlich auf der Fahrbahn! Für den Autoverkehr gilt Tempo 30 und ein Überholverbot gegenüber Fahrrädern, verdeutlicht mit einem neuen StVO-Kennzeichen. Diese Lösung wurde vom Radfahrbüro beim Ortsbeirat 2 angekündigt und dort mit breiter Mehrheit akzeptiert.

Es kommt jetzt darauf an, dass die Radfahrer:innen die neue Regelung richtig für sich interpretieren, denn Sicherheitstrennstreifen und vor allem Piktogrammspur + Sharrows sind in Frankfurt noch nicht so verbreitet und bisher wenig bekannt. Wichtig: Der Sicherheitstrennstreifen ist, obwohl mit gestrichelter Linie markiert, kein Schutzstreifen – im Gegenteil! Dort soll gerade nicht geradelt werden, um nicht in die Türöffnungszone zu geraten. Geradelt wird links davon, ungefähr dort wo die Piktogramme und die Sharrows die Spur vorgeben. Der Autor dieses Beitrags beobachtete kurz nach der Markierung im Laufe einer Viertelstunde, dass min-

destens die Hälfte der Radfahrer:innen genau den Fehler machten, im Sicherheitstrennstreifen zu fahren (leider waren und sind Schutzstreifen oft so absurd schmal, dass diese Verwechslung sogar verständlich ist).

Die neue Lösung in der Schloßstraße ist weit besser als der vorherige Zustand, aber immer noch nicht das Gelbe vom Ei für den Radverkehr. Es gibt zu viele drängelnde Autofahrer, das nervt gewaltig, es ist auf den 800 Metern Länge für zu viele nicht auszuhalten. Da muss noch etwas nachgerüstet werden, um die Überholverbots-Regel auch durchzusetzen. Wer dort jetzt

richtig und sicher Rad fährt, braucht Selbstbewusstsein. Es ist auch nur eine Lösung, die kurzfristig und mit einfachen Markierungsmaßnahmen zu realisieren war. 140 Parkplätze zu opfern wäre politisch so einfach nicht durchsetzbar gewesen. Die längerfristige Perspektive ist, dass die Schloßstraße Teil einer Radschnellverbindung vom Vordertaunus in die Frankfurter City wird. Dafür muss die Straße aber komplett neu geplant werden, wozu auch die Überfahrbarmachung des Gleiskörpers und der Bau von breiten Radwegen gehören muss.

Bertram Giebeler



Links: So bitte nicht! Öffnet sich eine Autotür, ist der Unfall vorprogrammiert, und Dooring-Unfälle haben oft schwere, manchmal sogar tödliche Verletzungen zur Folge. Der letzte tödliche Dooring-Unfall in Frankfurt passierte erst 2018 in der Fürstenbergerstraße im Westend. **Rechts:** Die beiden machen es richtig und fahren links vom Sicherheitstrennstreifen. Theoretisch könnten sie sogar noch weiter links fahren, in der Piktogrammspur, damit auch jede:r Autofahrer:in klar erkennt: Überholen ist jetzt nicht!

Bertram Giebeler (4)



Radfahrportal der Stadt „www.radfahren-ffm.de“:

Informativer, nutzerfreundlicher, attraktiver!

Das Verkehrsdezernat der Stadt Frankfurt am Main hat das städtische Radfahrportal – radfahren-ffm.de – vollständig überarbeitet und dabei mit neuen Funktionen und einem neuen „Look“ ausgestattet.

Das Radfahrportal ging 2009 mit dem Start des Radfahrbüros erstmals online. Seither gab es mehrere Weiterentwicklungen der Seite, nun erfolgte ein vollständiger Relaunch.

Das neue Gesicht des Radfahrportals ist geprägt von einem inter-

aktiven Stadtplan (Plan- und Luftbildsicht) auf der Startseite, mit dem vielfältige Informationen zum Radfahren in Frankfurt verknüpft sind. Hier kann man sich das Radnetz anzeigen lassen oder findet Reparaturstationen und Service-Partner zum Ausleihen von Luftpumpe und Werkzeug. Die Karte zeigt außerdem an, wo es in der Stadt in letzter Zeit Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs wie Lückenschlüsse oder Radwegsanierungen gegeben hat.

Wie bisher werden solche Informationen in bebilderten Meldun-

gen beschrieben. Neu ist, dass zu jeder Meldung ein Kartenausschnitt eingestellt ist, der die Maßnahme im Stadtgebiet lokalisiert. Zu den Meldungen können nun auch Filmsequenzen oder dynamische Vorher-Nachher-Bildvergleiche genutzt werden.

Einen eigenen Bereich hat das Thema „Fahrradstadt Frankfurt“ erhalten. Hier wird der Umsetzungsstand der im gleichlautenden Stadtverordnetenbeschluss vom August 2019 beschlossenen Maßnahmen wie neuen Radwegen an Hauptstraßen oder Fahrradtrassen

dokumentiert. Auch sie werden mit einer interaktiven Karte angezeigt.

Inhaltlich neu sind die Kapitel Radwegweisung (sie zeigt den Stand der Beschilderung an), Informationen zur Fahrradstaffel der städtischen Verkehrspolizei und eine Übersicht zum Bikesharing in Frankfurt.

Wie schon auf dem bisherigen Radfahrportal werden Nutzerinnen und Nutzer weiter auf die Meldeplattform Radverkehr zur Information der Stadtverwaltung über Mängel im Radverkehrsnetz aufmerksam gemacht. *Bertram Giebel*



Klaus Konrad (3)

Auf der Königsteiner geht's nur schleppend voran

Die Sanierung der Königsteiner Straße in Höchst ist eine sehr schleppende Angelegenheit. Nun endlich ist der Abschnitt zwischen dem Rewe-Markt und der Peter-Bied-Straße fertiggestellt.

Ein Knackpunkt ist die Kreuzung Königsteiner Straße und Liebnecht-/Peter-Bied-Straße, da hier rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge den Radverkehr tangieren (Bild links). Die Rad-/Fußgän-

gerampel ist in der kompletten Schaltphase zusammen mit dem Autoverkehr grün bzw. rot synchronisiert. Die Ampel zeigt zurzeit leider nur ein Fußgänger-Symbol, doch wird durch ein Piktogramm auf der Straße auf den Radverkehr aufmerksam gemacht. Die Gesamtsituation (Bild Mitte) von Fahrbahn, Rad- und Fußweg zeigt sich durch die Abgrenzungspoller aufgeräumt, auch dadurch, dass die Parkplätze direkt

an die Fahrbahn verlegt wurden. Durch die Breite des Fußweges an Außen-Restaurants und Plätzen vor Geschäften bleibt immer noch genügend Raum, um mit einem Kinderwagen vorbei zu kommen (Bild rechts).

Hoffentlich geht die Planung und die Sanierung des nächsten Abschnitts bis zur Bahnunterführung schneller voran als bisher.

Klaus Konrad

„Klaunix“ trotz dem Virus

Fahrrad-Codierung in Corona-Zeiten

Noch bevor die Fahrrad-Saison 2020 richtig angefangen hatte, legte das Corona-Virus die Codierer der AG „Klaunix“ lahm.

Der Fahrrad-Aktionstag bei Siemens in Fechenheim am 18. März entging gerade noch dem allgemeinen Lockdown. Dann waren die fertigen Pläne für das ganze Jahr nur noch Makulatur: Die großen Auftritte bei den ADFC-Klassikern RadReiseMesse und Radler-Fest, 14 weitere Fahrradtage in Unternehmen und sogar die Codierungen an jedem Freitag in Alfred Linders Garage.

Doch die totale Lähmung währte nur kurz. Als die Fahrrad-Geschäfte wieder öffnen durften, startete „Klaunix“ die regelmäßigen Garagen-Termine bereits am 24. April. Dabei half eine schöpferische Auslegung der Corona-Verordnungen durch den Justitiar des ADFC-Bundesverbandes. Der Andrang war enorm. 20 und mehr Codierungen an jedem Freitag waren jetzt die neue Regel, die der ungeheure Fahrrad-Boom im Frühjahr vorgab.

„Deshalb trauten wir uns auch, die ausgefallenen Termine durch eigene Aktionen zu ersetzen“, sagt Klaunix-Leiter Dieter Werner. Das begann am 17. Mai mit der ersten von fünf Codierungen auf dem Alten Flugplatz am Niddaauer. Dieser Hotspot für Fahrradtouren brachte jedes Mal 50 und mehr Codierungen. Auch im Nordend und in Höchst gelang es, den richtigen Ort zu finden, wo Radlerinnen und Radler vorbei kommen. Den absoluten Rekord erzielten die



Klaunix-Leiter Dieter Werner bei der Arbeit: Trotz Corona 1.000 Codierungen geschafft

Codierer mit dem Radsporthaus Kriegelstein. Weil es im Geschäft zu eng war, wurde die Aktion auf den größten Platz in Zeilsheim verlegt: Nach gut vier Stunden waren 125 Räder codiert.

Leider blieben solche Erfolge bei den Fahrradtagen in Unternehmen aus. Mit Codierung,

Fahrrad-Check und Infostand sind sie seit einigen Jahren der zweite und ebenfalls einträgliche Schwerpunkt von „Klaunix“. Für 2020 waren bereits im Herbst des Vorjahres 15 Termine vereinbart worden, darunter allein sieben bei der Europäischen Zentralbank. Die wurden im engen Kontakt mit den Firmen vertagt oder bis zum letzten Tag offen gehalten, aber am Ende doch gekippt. Dabei war ab dem Sommer nicht der Schutz vor dem Virus der Hauptgrund. Entscheidend war, dass bis zu 95 Prozent der Beschäftigten im Homeoffice arbeiteten.

„Für unser Team wie auch die Kunden haben wir sehr genau auf die Einhaltung der Regeln geachtet“, betont Dieter Werner, „alle sind gesund geblieben“. Bis Oktober hat der große Einsatz etwas über 1.000 Codierungen gebracht. Das ist zwar ein Drittel weniger als im Vorjahr. Aber gegenüber dem Frühjahr, als es nach null-kommanull aussah, eine reife Leistung in Zeiten von Corona.

Wehrhart Otto



ADFC-Aktion in Höchst: Der richtige Ort für Codierungen

Helmuth Lingat (2)

GANZ GUT
GANZ FIX
GANZ NAH

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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

ZWEIRAD
SEIT 1923

Ganzert

www.facebook.com/zweirad-ganzert

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

Straßentanz statt Knatter-Auspuff

ADFC aktiv beim Park(ing) Day in der Töngesgasse

Samstags ist es traditionell voll in der Frankfurter Innenstadt. Allen Corona-Verordnungen zum Trotz sammeln sich auf dem Liebfrauenberg vor der Kleinmarkthalle zahllose Menschen, um bei einem Glas Wein dicht gedrängt ihr Wochenende zu genießen.

Nicht minder voll ist es in der angrenzenden Töngesgasse. Doch in der ausgewiesenen „Fahrradstraße“ dominieren nicht Flaneure, Feiernde oder gar Radfahrende, sondern nicht enden wollende Schlangen von Pkw, die sich in der engen Straße mit Schrittgeschwindigkeit voran quälen.

Schon deshalb ist die Straße seit Jahren der Ort des Frankfurter Park(ing) Days. Die Dominanz des Autos und sein enormer Flächenverbrauch sind hier wie an kaum einem anderen Ort der Innenstadt überdeutlich sichtbar.

Bereits am Morgen des 19. September hatten ADFC, VCD, Radentscheid, Greenpeace, Fuss e.V., Stadtbücherei Frankfurt, Spielkultur e.V. und People for Future die Parkplätze beidseitig der Fahrbahn mit Tischen, Stühlen, Bannern und

Pflanzen in Beschlag genommen. Auch diesmal nutzten zahlreiche Radfahrende die Gelegenheit, Luftdruck, Schaltung und Kette prüfen oder sich den Sattel auf die richtige Höhe einstellen zu lassen. Vermutlich coronabedingt blieb die Zahl der Besucher spürbar hinter denen des Vorjahres zurück – trotzdem überprüften immer wieder einige ihr Wissen über die Verkehrsregeln an unserem Verkehrsquiz oder diskutierten die Frankfurter Verkehrspolitik. Wenn auch die meisten die Maßnahmen zur Verdrängung des Autoverkehrs und zur Stärkung von Rad- und Fußverkehr begrüßten, gab es auch kritische Stimmen, die etwa im Wegfall



Straßenfest-Atmosphäre auf „12 qm Kultur“ Bertram Giebeler (2)



Fahrrad-Check statt Parkplatz in der Töngesgasse

von Parkplätzen eine Schwächung des Einzelhandels und des Wirtschaftsverkehrs befürchteten.

Wer das Treiben auf der Fahrbahn beobachtete, dem fiel die hohe Zahl hochmotorisierter und überbreiter Pkw auf. Gibt es rationale Gründe dafür, mit einem Stadtgeländewagen oder Sportwagen mit Knatter-Auspuff in die Innenstadt zu fahren? Der Verdacht liegt nahe, dass das Auto hier nicht als Verkehrsmittel, sondern zur Ego-Pflege des Besitzers benötigt wird.

Gegen Mittag kam dann Straßenfest-Atmosphäre auf: Unter dem Motto „12 qm Kultur“ machten sich Sänger und Musiker einen weiteren Parkplatz zu eigen und beschallten die Straße. Tänzer:innen mit orangen Schirmen tanzten auf der Fahrbahn und machten damit klar, dass sich der Straßenraum

wohl für schöneres als das Abstellen der Fahrzeuge nutzen lässt.

Positiv bleibt die friedliche Stimmung in der Töngesgasse zu erwähnen. Auch wenn nicht alle Kraftfahrer mit der Aktion einverstanden waren – Beschimpfungen und Drohungen aus dem Seitenfenster blieben dieses Jahr glücklicherweise aus.

Doch als gegen 18 Uhr der Abbau angesagt war, konnten es manche gar nicht erwarten, ihre heiß geliebten Parkplätze wieder zu belegen. Noch während des Abbaus fuhr ein rasant in den Schrägparker einscherendes Pärchen im BMW fast eine ADFC-Aktive an. Bei manchen Menschen dauert die Einsicht, dass weniger Autos für alle mehr Lebensqualität bedeuten, wohl noch etwas länger.

Rainer Hübner

Ehrenbrief für ADFC-Aktive!

Ingrid Reimann: Über 12 Jahre (Mit-)Führung des ADFC-Infoladens

Am 1. Oktober in der Paulskirche, einen würdigeren Raum gibt es kaum: OB Peter Feldmann überreicht der ADFC-Aktiven Ingrid Reimann den Ehrenbrief des Landes Hessen! Und das nicht ohne Grund: Ingrid hat über viele Jahre lang den Infoladen des ADFC Frankfurt gemanagt. Auch jetzt noch übernimmt sie regelmäßig und verlässlich mindestens einmal die Woche Dienst im Infoladen.

Über viele Jahre hatte sie auch, im Vorbereitungsteam und vor Ort, die Verantwortung für die Präsentation des ADFC auf der RadReiseMesse im Bürgerhaus Bornheim und auf dem ADFC Radler-Fest am Alten Flugplatz an der Nidda. Sie ist außerdem nach wie vor sehr aktiv im Redaktionsteam des ADFC-Tourenprogramms, mit einer Auflage von 15.000 Exemplaren eine Art Aushängeschild des ADFC Frankfurt und „Branchenbuch“ des Fahrradhandels und der fahrradfreundlichen Ausflugsgastronomie in dieser Stadt.

Wenn sich Frankfurt eines Tages „Fahrradstadt“ nennen darf, dann verdankt es dies nicht zuletzt dem unermüdlichen Einsatz von aktiven Frauen wie Ingrid Reimann!

Dieter Werner: Tausende Codierungen für mehr Diebstahlsicherheit!

Dieter Werner, Leiter unserer AG „Klaunix“ wurde am Montag, 7. September, die verdiente Auszeichnung mit dem Ehrenbrief des Landes Hessen zuteil. Seit Jahrzehnten (!) ist Dieter bei Codierung und Technik-AG dabei, seit Jahren leitet er als Nachfolger von Alfred Linder die AG Klaunix, und abertausende Fahrräder sind in seiner Ägide in Frankfurt codiert worden. Das ist einen Ehrenbrief wert, und er wurde ihm in gebührendem festlichem Rahmen von OB Peter Feldmann überreicht.

Bertram Giebeler



Es freut den OB, dass Frankfurt (ganz langsam) zur Fahrradstadt wird. Deswegen überreicht er auch sichtlich gern Ingrid Reimann vom ADFC den Ehrenbrief des Landes Hessen

Eckehard Wolf



Ehrung unter Corona-Bedingungen: Dieter Werner bekommt vom OB in der Paulskirche den Ehrenbrief des Landes Hessen überreicht

Helmut Lingat



Gedenk-Stopp an der Ecke Marbachweg/Eckenheimer Landstraße

Alexander Breit (2)

Gedenken und Hoffnung:

Der Ride of Silence

Jedes Jahr sterben Radfahrende auf Frankfurts Straßen durch Verkehrsunfälle – 2019 waren es fünf Menschen. An diese häufig vermeidbaren Unfälle erinnert jährlich der Ride of Silence, eine weltweit stattfindende Gedenkfahrt für getötete Radfahrende, so auch dieses Jahr wieder in Frankfurt am Samstag, 26. September. Der traditionelle Termin, der dritte Mittwoch im Mai, musste in diesem

Jahr coronabedingt verschoben werden.

Trotz des widrigen Wetters haben etwa 40 Menschen an der Gedenkfahrt teilgenommen. Ausgehend vom leider nicht mehr für Kraftfahrzeuge gesperrten Mainkai wand sich die Demo durch die Innenstadt, bis zum Osthafen (Gerbermühlstraße, Unfall am 13.07.), hoch in den Dornbusch (Ecke Marbachweg/Eckenheimer Landstra-

ße, Unfall am 03.12.), über die Taunusanlage (Unfall am 26.09.) und endete im Europaviertel, wo am 26.07. auf der Europaallee ein Radfahrer von einem rechts abbiegenden LKW-Fahrer überrollt worden ist. Gemeinsam fuhren wir einen Großteil der Unfallorte des letzten Jahres ab, um dort der Opfern zu gedenken und auch teilweise zu sehen, was sich seitdem geändert hat.

2018 kam es an einem der Haltepunkte der Demo, der Kreuzung Battonnstraße/Kurt-Schumacher-Straße zu einem tödlichen Unfall. Seitdem hat das Verkehrsdezernat die Straße dort so umgestaltet, dass der Unfall sich in dieser Form wohl nicht wiederholen wird. Gleiches wünschen wir uns auch für alle anderen Unfallstellen. Radfahrende müssen im fließenden Verkehr mitfahren, sind aber ohne Knautschzone besonders gefährdet. Deshalb braucht es gute und sichere Radinfrastruktur, und zwar überall.

Der Bedarf an Infrastruktur und für Kommunikation und Aufklärung wurde uns auch während der Demo bewusst gemacht; in Sachsenhausen rief eine Autofahrerin, deren Weiterfahrt aufgrund der Demons-



Gedenk-Stopp Taunusanlage

tration ein wenig behindert wurde: „Ihr scheiß Radfahrer!“ Es scheint noch ein bisschen zu dauern, bis das Fahrrad wirklich als gleichberechtigtes Verkehrsmittel gesehen wird. Auch in Frankfurt sollte die bereits von vielen Städten verkündete „Vision Zero“ – also das aktive Hinarbeiten auf die Vermeidung von Verkehrstoten – explizites Ziel städtischer Politik werden.

Alexander Breit



Grüne Soße und Pinkelbaum

1/2 GrünGürtel-Tour vom ICH-Denkmal zum Praunheimer Wehr

Coronagerecht aufgenommen: Auf der Schwanheimer Wiese, auf Höhe der Stempelstation Agendawiese und somit nahe dem Agendawald

Thomas Fuchs

Coronabedingt musste der diesjährige GrünGürteltag vom Frühjahr in den Spätsommer verschoben werden, was der Resonanz keinen Abbruch tat.

Aufmerksam geworden durch das ADFC-(Online-) Tourenprogramm und sonstige Medien traf sich eine große Schar von Radler:innen am Römer für die anstehenden ca. 34 km. Das entsprach in etwa der Hälfte des gesamten GrünGürtels (62 km) rund um Frankfurt.

Die erste von neun Stempelstellen, die wir ansteuerten, war am ICH-Denkmal nahe der

Gerbermühle. An jeder dieser Stationen gab es Infostände, so auch an der Agendawiese. Hier konnte man bei einem Nachhaltigkeitsquiz durch die Zuordnung der CO₂-Produktion gegenüber verschiedenen Transportmitteln – vom Auto über das Flugzeug bis zum Bus – deren Umweltverträglichkeit erraten.

Ab und zu verließen wir kurz die Original-GrünGürtelroute, um Besonderheiten einen Besuch abzustatten, wie dem „Grüne Soße“-Denkmal in Oberrad, dem Pinkelbaum am Jacobiweiher oder den Schwanheimer Dünen. Dazu gab es

jeweils kurze Erläuterungen. Beim vorherrschenden warmen und sonnigen Wetter machte auch das Picknick im Bereich des Naturfreundehauses Spaß. Wohl gestärkt erreichten wir mühelos das Ende der Tour an der ADFC-Stempelstation am Praunheimer Wehr, wo uns die dort versammelten ADFCler mit Beifall begrüßten und wir die freudige Botschaft vernehmen konnten, dass das 4.000ste Mitglied für den Frankfurter ADFC geworben worden war. Somit ein rundum gelungener Tag für alle Beteiligten!

Thomas Fuchs

TERMINE

Mi. 18.11.	V	Verkehrs-AG
Mo. 23.11.	VS	Vorstandssitzung
Mi. 02.12.	G	AG Kartographie & GPS
Mo. 14.12.	VS	Vorstandssitzung
Mi. 16.12.	V	Verkehrs-AG
Mo. 04.01.	VS	Vorstandssitzung
Mi. 06.01.	G	AG Kartographie & GPS
	F	Foto-AG: siehe Kasten unten
	N	Radlertreff im Norden: fällt bis auf weiteres aus
	NW	Stadtteilgruppe Nordwest: fällt bis auf weiteres aus
	S	Radlertreff im Süden: fällt bis auf weiteres aus
	W	Radlertreff im Westen: fällt bis auf weiteres aus

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE

G	19.00	Zoom-Videokonferenz
N		Info: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW		Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion		Info: Telefon 069-46 59 06
Frankfurt aktuell		frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
S	19.00	Info: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V	19.30	Videokonferenz
VS	19.00	Videokonferenz
W	19.00	Info: klaus.konrad@adfc-frankfurt.de

Codierungen

Weiterhin **freitags** 15–17 Uhr in der Wilhelm-Epstein-Straße 61, nur nach Terminvereinbarung unter adfc-frankfurt.de/codiertermine. Dieter Werner, Kosten: 13 Euro (8 Euro für ADFC-Mitglieder).

Weitere Codier-Termine unter adfc-hessen.de/codierung

Foto-AG

Die Treffen der Foto-AG finden zurzeit unregelmäßig und auf Zuruf statt. Bitte bei Interesse Jörg Hofmann anfragen: Tel. 069/531279, joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de

Selbsthilfe-Werkstatt Technik-AG

Die Selbsthilfe-Werkstatt der Technik-AG ist zurzeit in Winterpause.

Weihnachtsfeier

Die Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt am Main e. V. muss in diesem Jahr leider ausfallen.

Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung ist für Sonntag, 21. März 2021 um 14 Uhr im Saalbau Titusforum im Nord-West-Zentrum geplant. Die Einladung dazu veröffentlichen wir in unserer nächsten Ausgabe.

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

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 1/2021: 29. Dez.

POESIERAD

← **Twittern**



Kleine #FaStFFM-Poesie...

Ist für's Rad der Platz zu knapp,
schleppt die #Fahrradstaffel ab.

Geh- und Radweg sind tabu,
deshalb kommt ein Kran hinzu.

Verstöße stellen wir oft fest,
das Auto muss dann in Arrest.

Ob der Wagen falsch dort steht,
siehst du wenn der Kran ihn hebt.



Dass beim Radfahren der Kopf frei wird und die Gedanken fließen können, bestätigt nun auch die Fahrradstaffel der Frankfurter Polizei mit ihrer wunderschön gereimten Mitteilung. Vorbildlich! Screenshot Twitter/ps

ADFC Frankfurt begrüßt 4.000. Mitglied

Am ADFC-Stand in Praunheim beim diesjährigen GrünGürtel-Aktionstag, unterschrieb er für seine Familie das Beitrittsformular, und damit hat der ADFC Frankfurt schon wieder eine Tausender-Marke bei den Mitgliederzahlen überschritten: Goran Leko, Praunheim, ist mit seiner Familie das 4.000. Mitglied der Fahrrad-Lobby in der Mainmetropole. Dafür bekam Familie Leko mit seiner Tochter als 4.000. Mitglied der ADFC Frankfurt



Fahrradlobby-Aktive Anke Bruß (li) begrüßt Goran Leko mit seiner Tochter als 4.000. Mitglied des ADFC Frankfurt Bertram Giebler

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.

Unsere Radreisen – noch unter Vorbehalt

Attraktives Radreiseprogramm, im Jahr 2021 mit Schwerpunkt auf innerdeutschen Zielen



Odenwald-Tour im September 2020: Rast am Oberwaldhaus im Stadtwald Darmstadt

Thomas Koch

Coronabedingt mussten wir leider mehrere geplante Radreisen in diesem Jahr absagen. Einige Radreisen konnten aber dennoch wie geplant oder etwas später im Jahr stattfinden und haben grossen Zuspruch erfahren.

Umso mehr freuen wir uns, dass es uns gelungen ist, euch auch für das kommende Jahr ein attraktives und vielseitiges Radreiseprogramm anzubieten, das sich sehen lassen kann.

Wir bitten um Verständnis, dass die gesamte Planung von Radreisen unter Vorbehalt steht, da heute niemand von uns die weiteren Entwicklungen/Einschränkungen in den nächsten Monaten vorhersagen kann.

Der Schwerpunkt liegt (mit Ausnahme einer schon bezahlten und daher nachzuholenden Frankreich-Tour) auf innerdeutschen Reisezielen, da Stornomöglichkeiten bei Auslandsreisen nicht oder – wenn

überhaupt – nur teilweise gegeben sind.

Bitte beachten: Es gibt derzeit für viele Radreisen noch keine Buchungsmöglichkeit. Sobald die Planungen abgeschlossen sind, werden die einzelnen Touren mit den üblichen näheren Angaben auf unserer Homepage veröffentlicht und können dann auch gebucht werden. Schaut bitte deshalb bei Interesse immer mal wieder auf die Homepage.

Bitte habt auch Verständnis dafür, dass Personen, die sich 2020 für eine (dann abgesagte) Radreise angemeldet hatten, bei den Anmeldungen für die Nachholreise im nächsten Jahr bevorzugt berücksichtigt werden.

Touren AG, Thomas Koch

Aktuelle Informationen findet ihr zu gegebener Zeit auf unserer Web-Präsenz unter

www.adfc-frankfurt.de/Radreisen

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

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

Stadt, Trekking- und Tourenräder

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

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

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

Falträder von Brompton und Riese & Müller

Qualifizierte Beratung und Service aus einer Hand seit 35 Jahren

www.perpedale.de

PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT



SCAN ME

Ziel / Thema	Level	Termin	Tourenleitung
Adler-XXL	***	23.-25. April	Elke + Ulrich Bauer, Helmut Schulz
Frankreich	***	06.-17. Mai	Rainer Griega
Lahntal	**	07.-09. Mai	Michael Bunkenburg
Nordrhein-Westfalen	***	13.-16. Mai	Bertram Giebeler, Anne Wehr
MTB-Tour	***	22.-24. Mai	Ulrich Hahn
Pfingst-Zeltradtour	****	22.-25. Mai	Hartmut Lange, Egon Schewitz
Pfalz	***	03.-06. Juni	Bertram Giebeler, Anne Wehr
Nahe-Hunsrück	**	18.-20. Juni	Thomas Koch
Nagoldtal	**	19.-27. Juni	Peter Lill-Hendriks
Osthessen	**	25.-27. Juni	Christina Romeis
Bayern	**	5 Tage im Juli/August	Bertram Giebeler, Anne Wehr
Bierathlon	***	im August	Wolfram Sauer, Christiane Beckort
Mittelhessen	***	03.-05. Sep	Ulrich Hahn, Michael Dorgarten
Schwäbische Alb	***	04.-08. Sep	Rainer Griega
Wetterau	**	17.-19. Sep	Michael Bunkenburg
Loreley	***	15.-17. Okt	Elke + Ulrich Bauer, Helmut Schulz

Solidaritäts-Radkorso

Radeln für Kinder mit lebensverkürzenden Erkrankungen am 12. September

Unter dem Motto: Mittendrin. Auf Zeit. Leben. versammeln sich etwa 250 Menschen mit Fahrrädern vor dem Römer, um auf die Lage von Kindern und Jugendlichen mit schwerwiegenden Erkrankungen aufmerksam zu machen. Auch das 30jährige Jubiläum gibt Anlass zu feiern. Und das bei bestem Sommerwetter.

Larissa Engelhardt freut sich über die vielen Menschen, die zusammengekommen sind, um durch Frankfurt zu radeln und damit ein Zeichen der Solidarität für Familien mit behinderten Kindern zu setzen. Sie ist hauptamtlich beim Ambulanten Kinder- und Jugendhospizdienst Frankfurt/Rhein-Main tätig, der betroffene Kinder, deren Geschwister und Eltern auf ihrem Lebensweg begleitet. Eigentlich war geplant, dass die jungen Menschen auf ihren eigenen Fahrrädern, Therapierädern oder im Lastenrad durch Frankfurts Straßen fahren, aber Corona verunsicherte viele Eltern. „Trotzdem sind einige unserer Familien gekommen. Doch die meisten wollen aufgrund ihrer Zugehörigkeit zur Hochrisikogruppe verständlich-

erweise nicht teilnehmen“, meint die Soziologin.

Schirmherr Tim Frühling begrüßt alle Anwesenden. Stadtrat Stefan Majer und Albert Kattwinkel, Vorstand des Deutschen Kinderhospizverein e.V., äußern sich zur Geschichte des Vereins und die aktuelle Situation in Frankfurt speziell. Eine Mutter beschreibt eindrücklich das Leben ihrer betroffenen Familie mit allen Höhen und Tiefen. Und dann geht es los.

Und wunderbar – der Mainkai ist wieder autofrei und ausschließlich von Rädern „bevölkert“. „Ich bin noch nie bei Rot über eine Ampel gefahren, heute das erste Mal“ ruft ein Junge neben mir und freut sich darüber. Seine Mutter engagiert sich ehrenamtlich beim Kinderhospiz und natürlich radelt sie mitsamt der Familie mit. Wie bei allen Fahrraddemos rasen die Ordner:innen immer wieder links an uns vorbei, um die querenden Straßen zu sperren. Alles klappt, nur wenige Autofahrende regen sich auf.

Schnell bekommt man Kontakt zu den Mitfahrenden. „Jede Familie wird von zwei Ehrenamtlichen wöchentlich begleitet. Nicht nur die betroffenen Kinder werden unter-



Radkorso in der autofreien Frankfurter „Bankenklamm“

Dagmar Berges

stützt, auch die Geschwister oder die Eltern können Wünsche äußern“, so eine weitere Ehrenamtliche, die nun Rentnerin ist und sich als Begleiterin von Familien engagiert. Bevor man ehrenamtlich einsteigt, muss eine Weiterbildung absolviert werden, um sich mit dem Thema vertraut zu machen und den Umgang mit den betroffenen Menschen zu schulen. „Es ist nicht für jede und jeden das Richtige. Man muss sich vorher intensiv damit auseinandersetzen“.

Die Strecke verläuft durch die Innenstadt, am Hauptbahnhof vorbei, entlang Senckenberganlage und Bockenheimer Landstraße. Die Alte Oper im Rücken geht's für eine Pause zum Goetheplatz. Eine Mutter berichtet hier über die schwierige Suche in Frankfurt nach einer Wohnung, die für die Bedürfnisse ihres behinderten Kindes passend ausgestattet ist. Im An-

schluss geht's weiter bis zum Büro der Organisation im Ostend an der Hanauer Landstraße.

Larissa Engelhardt fasst die Arbeit der Organisation zusammen und verweist auf den Einsatz der 70 Ehrenamtlichen, ohne die es nicht möglich wäre, diese zeitaufwendige und fordernde Hilfe zu leisten. Denn immerhin werden ca. 40 Familien mit Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen mit lebensverkürzenden Erkrankungen im häuslichen Rahmen unterstützt und manchmal über den Tod des kranken Menschen hinaus.

Weiter geht es zurück zum Startpunkt. Am Ende war es ein wunderschöner Nachmittag für alle Teilnehmenden. Und bei Rot über Ampeln fahren auf autofreien Straßen ist einfach klasse.

Informationen können unter www.akhd-frankfurt.de abgerufen werden. *Dagmar Berges*

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 | Web: www.wshp.law


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



Frauen auf einem ADFC-Podium – leider noch viel zu selten.

© ADFC / deckbar (2)

Mehr Frauen im ADFC – auf allen Ebenen

Der ADFC möchte die Interessenvertretung aller Menschen sein, die Rad fahren. Er will mehr junge Menschen, mehr Menschen mit Migrationshintergrund und selbstverständlich mehr Frauen ansprechen.

Doch wie vielfältig ist der ADFC wirklich? Wie attraktiv ist er insbesondere für Frauen? Auf den Landesversammlungen oder der Bundeshauptversammlung präsentiert sich der Verein weiterhin mit seinem überwiegend männlichen Gesicht. Auch die Frauenquote in den Vorständen gibt eine eindeutige Antwort. Wir Frauen sind dort längst nicht in dem Maße vertreten, wie es unserem Mitgliederanteil (fast 50%) entspricht.

Aber es sind nicht nur die reinen Zahlen. Immer wieder formulieren Frauen, dass sie sich nicht willkommen fühlen oder die vorhandenen Formate nicht zu ihnen passen. Viele von uns sind berufstätig und tragen den überwiegenden Teil der Familien- und Haushaltsverantwortung. Wer sich um Kinder, pflegebedürftige Eltern, die Vorräte im Kühlschrank und das Essen auf dem Tisch, die Wäsche und den Job kümmert, hat nicht mehr viel Zeit und Energie für den Verein. Und ab und an stehen wir Frauen uns - ganz ehrlich - auch schlicht und einfach selbst im Weg. Männer mit ihrer manchmal hemdsärmeligen und handfesten Art probieren vieles einfach einmal aus, während wir Frauen noch darüber nachdenken, ob wir für eine bestimmte Aufgabe schon kompetent genug sind. Wir wollen angesprochen werden und uns eingeladen

fühlen. So viel zu den Stereotypen, die hier zugespitzt formuliert, aber mitnichten überholt und hilflos sind.

Ein weiterer Punkt ist die Kultur des ADFC. ADFC-Mitglied Dagmar aus dem Hochtaunuskreis bringt dies folgendermaßen auf den Punkt: „Wir wollen uns nicht mehr mit einer (ja leider oft unangenehmen) Männerkultur im Verein abfinden, sondern Strukturen für eine gleichberechtigte Kultur etablieren.“ Woran lässt sich jedoch eine andere Kultur ablesen und wie viel Offenheit ist bei manch altgedientem ADFC-Mitglied tatsächlich vorhanden? Ein Beispiel ist das Gendern (z. B. Radfahrer:innen), das nach wie vor oft provozierend wirkt. So meinte kürzlich ein Vorstandsmitglied einer hessischen Gliederung, dass er solche Texte nur ungern, häufig gar nicht lese. Das ist seine Entscheidung. Ich verteidige das Gendern. Es visualisiert die Idee der Vielfalt und schließt kein Geschlecht aus. Damit ist es auch eine Einladung an diejenigen, die wir bislang zu wenig erreichen. Ein Kulturwandel braucht solche Signale,



gefolgt von ganz konkreten Schritten. Paritätisch besetzte Vorstände und paritätische Redner:innenlisten sind Beispiele aus anderen Organisationen. Hier steht der ADFC noch am Anfang einer Entwicklung.

Was passiert bundesweit?

Bundesweit ist der ADFC bereits aktiv. Ein Beispiel ist die Arbeitsgruppe „Mehr Frauen im ADFC“. Von ihr angestoßen, arbeiten Frauen aktuell an weiteren Bausteinen für die zukünftige Verbandsentwicklung. Dies umfasst die Formulierung eines Werkzeugkastens zur Durchführung von Veranstaltungen, die Entwicklung eines Verhaltenskodex zur Prävention sexueller Gewalt sowie die Erarbeitung von Vorschlägen, wie das Thema bei der neuen ADFC-Akademie platziert werden kann. Außerdem gibt es in der Geschäftsstelle in Berlin eine Ansprechpartnerin, die sich um Frauenförderung kümmert. Auch im Aktivenbereich der ADFC-Website sind inzwischen zahlreiche Arbeitshilfen, Vorlagen und Good Practice-Beispiele veröffentlicht.

Was passiert auf Länderebene?

In einigen Bundesländern gibt es bereits Frauennetzwerke, und zwar in Bayern, Berlin, Bremen, Nordrhein-Westfalen und in Rheinland-Pfalz. In den Netzwerken suchen die Frauen den Austausch und knüpfen neue Beziehungen. Außerdem sind sie Anlaufpunkt für Frauen, die gerne fahrradpolitisch aktiv sein möchten, sich jedoch von den bestehenden Strukturen nicht angesprochen fühlen.

Was passiert in Hessen?

Initiiert vom Landesvorstand fand im Februar in Frankfurt ein erstes Frauentreffen statt (vgl. www.magazin-kettenblatt.de/, Ausg. 2020/1). Ein weiteres Treffen wurde durch Corona verhindert. Deshalb organisierten zwei Frauen – Susanne Neumann, Vorständin in Frankfurt, und ich – im August ein virtuelles Treffen für interessierte Frauen aus ganz Hessen. Das Ergebnis: Die Frauen wünschen sich die stärkere Vernetzung. Sie wollen dafür digitale Werkzeuge nutzen und sie wollen auf der Website des ADFC Hessen präsenter sein. Außerdem haben sich Frauen bereit erklärt, sich an der vom Landesvorstand geplanten Steuerungsgruppe zur Verbandsentwicklung zu beteiligen. Aus dem Kreisverband Frankfurt ist Monika Schmidt mit von der Partie. Dies sind erste Schritte in die richtige Richtung. Doch noch ist das neue hessische Frauennetzwerk ein zartes Pflänzchen. In den nächsten Monaten werden wir sehen, was daraus erwächst und welche Wirkung es zeigt. Liebe Frauen, wenn ihr euch aktiv einbringen wollt, Anregungen habt oder einfach auf dem Laufenden gehalten werden möchtet, dann nehmt Kontakt auf. Ihr erreicht uns per E-Mail über frauen@adfc-hessen.de.

Helga Hofmann (Kreisverband Darmstadt-Dieburg, Mitglied im Vorstand)

Das Land muss bauen dürfen

Land Hessen muss bei Radschnellverbindungen aus der Zuschauerrolle rauskommen

von Dr. Stefan Naas

Beim Straßenbau ist es sehr klar geregelt: Landstraßen liegen in der Baulastträgerschaft des Landes. Deswegen werden sie von HessenMobil, der landeseigenen Straßenbaubehörde, geplant und gebaut. Es ist folgerichtig, dass gleiches auch für Radwege entlang von Landesstraßen gilt.



Peter Sauer

Was ist aber mit Radschnellverbindungen, die mehrere Kommunen miteinander verbinden, die aber nicht entlang von Landstraßen verlaufen? Hier sind derzeit die Kommunen zuständig. Auch wenn das Land einen Großteil der Kosten über diverse Förderprogramme übernimmt – Baulastträger ist die Kommune. Das Land Hessen darf diese Radschnellverbindungen nicht selbst in die Hand nehmen.

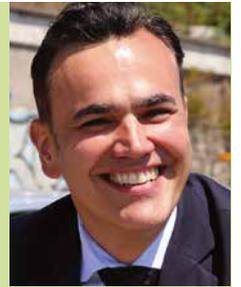
Wozu führt die aktuelle Gesetzgebung in der Praxis? Für die Radschnellverbindung zwischen Frankfurt und Darmstadt, eine wichtige Pendlerstrecke für Hessen, hätten die sieben (!) betroffenen Kommunen jeweils ihr Teilstück bauen müssen. Man kann sich vorstellen, zu welchem Chaos und zu welchen Verzögerungen das geführt hätte. Es wurde dann die Regionalpark Rhein-Main Südwest gGmbH mit dem Bau beauftragt, die sich in der Vergangenheit zunächst um Radtourismus der Region verdient gemacht hat. Diese leistet zwar beim Bau sehr gute Arbeit, jedoch ist der Bau von Radschnellverbindungen ursprünglich nicht ihre Aufgabe gewesen.

Die Idee, dass Radwege innerhalb von Städten und Gemeinden verlaufen, mag in den Zeiten, in denen die Gesetze entstanden sind, richtig gewesen sein. Angesichts der wachsenden

Beliebtheit des Fahrrads ist es aber zu einem Fehler in der Gesetzgebung geworden. Die Rechtslage spiegelt nicht mehr die Lebenswirklichkeit wieder. 76% der Strecken, die jeder von uns täglich zurücklegt sind kürzer als 10 Kilometer. Nicht zuletzt durch die großen Innovationen im Bereich der E-Bikes sind Strecken von 10 Kilometern heute, im Gegensatz zu früher, kein Problem mehr für Radfahrer – wenn nur die Infrastruktur hinreichend gut ist.

In Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg ist deswegen richtigerweise bereits das Land für den Bau von Radschnellverbindungen zuständig. Das wollten wir auch für Hessen erreichen, weil wir davon überzeugt sind, dass wir so die Radschnellverbindungen in Hessen besser voranbringen können (in Ausnahmefällen könnten Kommunen oder Regionalverbände Planung und Ausführung behalten). Es gab dazu eine Expertenanhörung im Verkehrsausschuss des Hessischen Landtags. In unserem Vorhaben unterstützt haben uns in der Anhörung unter anderem der ADFC, der Hessische Radfahrerverband e.V., der Regionalverband Frankfurt-RheinMain und der Hessische Landkreistag. Unser Gesetzentwurf wurde in dritter Lesung mit den Stimmen von CDU und Grünen abgelehnt.

Stefan Naas (46) ist Sprecher der FDP-Landtagsfraktion für Verkehrspolitik. Der gelernte Bankkaufmann und promovierte Jurist war während der letzten schwarz-gelben Koalition in Hessen im Finanz- und Wirtschaftsministerium tätig. Von 2009 bis 2018 war er Bürgermeister der Stadt Steinbach im Taunus. Stefan Naas ist Vater einer Tochter.



Das Anliegen unseres Gesetzentwurfs bleibt aber richtig: Das Land muss aus der Zuschauerrolle rauskommen. Es reicht nicht mehr aus, Förderprogramme für die Kommunen aufzulegen und dann den Verkehrsminister zur feierlichen Eröffnung der Radwege zu schicken. Das Land muss selbst bauen dürfen, denn Radschnellverbindungen überqueren kommunale Grenzen, sie sollten sich rechtlich nicht von Landstraßen unterscheiden.

Der Radprofessor

Frankfurt UAS besetzt Stiftungsprofessur für Radverkehr

Als eine der ersten von insgesamt sieben deutschen Hochschulen besetzt die Frankfurt University of Applied Sciences (Frankfurt UAS) die Stiftungsprofessur Radverkehr. Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese nahm den Ruf an und wird zum 1. Januar 2021 starten, sodass er noch im Wintersemester 2020/2021 die Lehre aufnehmen kann. Der 35-jährige Frankfurter ist Experte im Bereich nachhaltige

Mobilität und war zuletzt in der Politikberatung bei der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) tätig. Gefördert wird die Professur mit 400.000 Euro jährlich vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Knese sieht in dem dynamischen Feld der nachhaltigen Mobilität eine hohe Relevanz für die Gesellschaft: „Ich freue mich sehr

darauf, weiterhin auf diesem Gebiet lehren und forschen zu können und einen eigenen Schwerpunkt Radverkehr zu entwickeln.“ In der Lehre möchte er noch mehr Studierende für einen beruflichen Werdegang im Bereich nachhaltige Mobilität begeistern.

Durch die Stiftungsprofessur kann die Lehre im Bereich des Radverkehrs stark ausgebaut werden. Unter anderem gibt es einen Master-Studiengang „Nachhaltige Mobilität“, der einen Abschluss mit dem Schwerpunkt Radverkehr ermöglicht. PM Frankfurt UAS



Dennis Knese, jetzt Radprofessor an der Frankfurt UAS

Friederike Mannig | Frankfurt UAS



Stadtradeln 2020 – eine Bilanz

ADFC-Team in Bad Vilbel erneut auf Platz 2

Ganz schnell waren die drei Wochen Stadtradeln schon wieder herum. Schön war es auch dieses Jahr. Der Spätsommer zeigte sich von seiner besten Seite und machte ohne Unterbrechung Lust aufs Radeln.

Zumindest für mich kann ich sagen, dass ein nicht unerheblicher Teil der Strecke zwischen Bad Vilbel und Badeseen zurückgelegt wurde. Als Team waren wir mit genauso vielen Personen wie im Vorjahr unterwegs, 36 an der Zahl, erstrampelten am Ende beachtliche 14.416 Kilometer und errangen damit erneut den zweiten Platz in Bad Vilbel – auch wenn wir in Summe etwas weniger als letztes Jahr geradelt sind. Unser Vorjahresbester war leider dieses Mal nicht dabei. Andererseits hatten wir gleich vier Leute im Team, die die 1000er-Marke geknackt haben, so viele wie nie. Soweit ich Einblick habe, gibt es in allen anderen Teams niemanden, der eine vierstellige Strecke geschafft hat. Das auch, weil unser Teambester sich entschlossen hatte, vom Schulteam zu uns zu wechseln, einfach weil er damit seine Sympathie für den ADFC untermauern wollte. An dieser Stelle auch ein Dankeschön an ihn und alle anderen Radlerinnen und Radler im Team, die nicht Mitglied im ADFC sind und uns unterstützt haben.

Neben dem Radeln als solchem ist für mich auch immer der Austausch über das Stadtradeln ein wesentlicher Bestandteil der Aktion. Mit unserem Teammitglied, das leistungsmäßig auf gleichem Niveau unterwegs war, war ich per E-Mail und SMS in intensivem Kontakt, gerade in den letzten Tagen des dreiwöchigen Aktionszeitraums. Da konnte man das fast schon mit

dem Tourfunk eines großen Etappenrennens vergleichen. Mit meinem Nachbarn, mit dem ich eine morgendliche Fahrgemeinschaft auf dem Niddaradweg habe und der für das Schulteam unterwegs war, diskutierte ich täglich die neuesten Entwicklungen. Auch mit anderen Freundinnen und Freunden, die wie ich das Geschehen genau beobachten, war das Stadtradeln das Thema Nummer 1 in dieser Zeit.

Mit 14.416 gefahrenen Kilometern den zweiten Platz erreicht

Für mich immer wieder überraschend und irritierend, wie viele Teilnehmer:innen das Eintragen in ihr jeweiliges persönliches Kilometerbuch sehr locker nehmen. Etwa 12.500 Kilometer oder 20 Prozent wurden insgesamt in Bad Vilbel in der einwöchigen „Nachspielzeit“ eingetragen. Da geht mir doch die – wenn auch nur spielerische – Wettkampffidee zu sehr verloren.

Was gibt es insgesamt für Bad Vilbel zu resümieren? Das Schulteam vom Georg-Büchner-Gymnasium war wie letztes Jahr schon am zweiten Tag wieder klar Favorit. Es hat sich mit fast gleicher Teilnehmerzahl bei der Gesamtdistanz nochmals gesteigert und uns am Ende um sage und schreibe ganze 10.000 Kilometer distanziert. Damit war hier die Spannung schnell raus. Die CDU hat deutlich zugelegt und ist von Platz 6 auf Platz 3 geklettert. Sie hat ihre Teamgröße verdoppeln können. Glückwunsch auch dazu. Man könnte meinen, dass sie als die Verantwortliche die verbesserte innerstädtische Radinfrastruktur auch am meisten zu schätzen

weiß. Die Grünen waren neu dabei und zogen gleich, wie im richtigen Leben, an der SPD vorbei. Die Naturfreunde haben erneut den undankbaren Platz 4 erreicht – mit einem kleineren Team und trotzdem deutlich mehr Kilometern. Zurückgefallen sind die Bausparer/Versicherer aus Dortelweil als größtes Firmenteam von Platz 3 auf Platz 5. Und noch eine Beobachtung: Die MTB-E-Biker hatten sich als Team angemeldet, sind aber nie gestartet. Was will uns das sagen?

Die Gesamtkilometerzahl für Bad Vilbel ist um runde 4,3 Prozent auf 75.188 Kilometer gesteigert worden, die der teilnehmenden Personen um runde 4,5 Prozent auf 327 – auf der einen Seite durchaus beachtlich, auf der anderen Seite doch erstaunlich wenig in Anbetracht des coronabedingten Fahrradbooms in diesem Jahr. Offensichtlich haben doch vor allem diejenigen teilgenommen, die schon vorher radbegeistert waren.

Zum Abschluss noch zwei Gedankenspiele:

- Wie sähe die Tabelle aus, wenn bei den Radelnden von den gefahrenen Kilometern die in der Zeit gefahrenen Auto-Kilometer abgezogen würden? Es gäbe wohl deutliche Verschiebungen.
- Wie würde Carsten Treber, der Captain des Teams des Georg-Büchner-Gymnasiums, staunen, wenn es uns gelänge, all unsere 300 Mitglieder zur Teilnahme zu motivieren?

Wie auch immer: Allen ein herzliches Dankeschön für die Teilnahme, viel Spaß beim Radeln auch in den „gewöhnlichen“ 49 Wochen des Jahres und auf ein Neues im nächsten Jahr!

Christian Martens

Zweite Wetterauer Fahrradkonferenz

Rückenwind fürs Rad

Verstärkte Impulse für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur – das erhoffen wir uns vom ADFC Bad Vilbel (hier mit Ute Gräber-Seißinger und Theo Sorg) während der Konferenz am Infostand des ADFC Bad Vilbel / Karben

Clemens Breest



Am 21. September 2020 wollte der Wetteraukreis mit einer öffentlichen Fahrradkonferenz erneut zeigen, was in dieser Region bisher für den Fahrradverkehr getan worden und was weiter geplant ist. Mit knapp 100 Teilnehmenden aus Städten und Gemeinden sowie von Verbänden und Initiativen war der Saal im Bürgerzentrum Karben (nach den aktuellen Regeln) gut besetzt. Moderiert wurde die Tagung von Christian Sperling, zuständig für Regionalentwicklung und Umwelt im Wetteraukreis.

Die Bedeutung des Alltagsradverkehrs rückt in den Blickpunkt

Der Kreisbeigeordnete Matthias Walter machte zu Beginn deutlich, welche Bedeutung dem Radverkehr als ökologische Mobilitätsalternative zukommt. Es komme jetzt darauf an, den bisherigen Fokus der Freizeitorientierung auf den Alltags- und Berufsverkehr zu verschieben. Der Bürgermeister der Stadt Karben Guido Rahn stellte überzeugend die Anstrengungen dar, die für die Verbesserungen der pedalierenden Mobilität unternommen werden und welche Schwierigkeiten in dem Geflecht aus Förderregelungen und Planungszuständigkeiten bestehen, wenn gut ausgebauten Fahrradwege nicht an der Ortsgrenze enden sollen. Immerhin konnte er vermelden, dass mit der Stadt Bad Vilbel nun eine Einigung über die baldige Verlegung der fehlenden 830 Meter Asphaltdecke auf der Verbindung zwischen Dorteilweil und Karben erreicht wurde. Rahn machte auch auf die Planungskonflikte aufmerksam, die sich durch den vermehrten Fahrradverkehr der letzten Monate ab-

zeichnen, wenn Fahrradwege nicht nur für Berufspendler-Geschwindigkeit, sondern auch für Fußverkehr, spielende Kinder oder Rollatoren schiebende ältere Menschen ausreichende Sicherheit bieten sollen.

Digitales Kataster soll Planungen erleichtern

Besonders informativ war der Vortrag Peter Hünners, der sich schon seit Jahren als zuständiger Referent im Wetteraukreis dem Radverkehr verschrieben hat. Hünner legte unter anderem dar, dass ein weiterer Ausbau des Radwegenetzes vor allem in der östlichen Kreisregion angestrebt wird. Die aktuellen Planungen sollen in Zukunft auf ein digitales Kataster aller Radwege zurückgreifen können – ein Verzeichnis, das nicht nur eine einheitliche und stringente Beschilderung gewährleisten, sondern auch die Erstellung der Druckvorlagen für die Schilder erleichtern soll. Als Pilotprojekt wurde damit in Bad Vilbel eine umfangreiche Neubeschilderung gestaltet. Hünner sieht für die westlichen Kreisteile auch Be-

darf an einer Straffung des Radwegengesetzes, zumal vielfach parallele Verläufe oder Umwege eine stringente Führung der Radwege erschweren. Bis 2025 sind unter anderem sieben Ausbaumaßnahmen von Radwegen im Kreishaushalt verankert, darunter der Ausbau des Radwegs zwischen Gronau und Rendel. Auf die Frage nach dem Ausbau durchgehender Routen Richtung Frankfurt in einer Zusammenführung der Konzepte „Kurze Wetterau“ und des vom ADFC favorisierten Fahrradschnellwegs in Verbindung mit dem Ausbau der S-Bahn entlang der Main-Weser-Bahnlinie (FRM6) zeigte sich Hünner sehr zurückhaltend.

Sanierungsoffensive Hessen

Egon Weiß von Hessen Mobil befasste sich mit Radwegen, für die Bund oder Land zuständig sind. Im Hinblick auf die Verbindung nach Frankfurt gab auch er sich eher einsilbig: „Planung erst im nächsten Jahr“. Weiß stellte die Projekte der „Sanierungsoffensive Hessen“ vor, bei der unter anderem der Ausbau des Radwegs entlang der L3008 von Gronau nach Niederdorfelden einen Schwerpunkt im Bereich Bad Vilbels bildet. Auch für das etwa 2,3 Kilometer lange Teilstück zwischen Okarben und Nieder-Wöllstadt liege die Entwurfsplanung vor, sodass 2022 mit dem Bau begonnen werden kann.

Neu: Zählstellen zur Erfassung des Radverkehrsaufkommens

Felix Weidner von Hessen Mobil präsentierte die Steuerungsgruppe Radverkehr und erläuterte anhand der organisatorischen Neuaufstellung und personellen Verstärkung

won von Hessen Mobil, welche Bedeutung der Radverkehr dort in Zukunft gewinnen soll. Eine konkrete Planungshilfe sollen unter anderem 20 elektronische Zählstellen bilden, um ein dauerhaftes Monitoring des Radverkehrsaufkommens im Verkehrsalltag sicherzustellen. Weidner bestätigte, dass verlässliche Daten zum Fahrradverkehrsaufkommen nicht vorliegen. Vorrang habe daher, Basisdaten zu erarbeiten. Schon Schöller/Canzler/Knie haben das im „Handbuch Verkehrspolitik“ (Wiesbaden 2007, 2. Auflage 2016) als deutschlandweiten Mangel beschrieben.

Fördermittel stehen bereit!

Stefan Burger vom hessischen Wirtschaftsministerium beschrieb die finanziellen Fördermöglichkeiten des Landes, auf die die zuständigen Träger mit ihren Anträgen zurückgreifen können. Sein Fazit: Geld ist derzeit genug da! Es wurde bislang kein Antrag aus finanziellen Gründen abgelehnt.

Insgesamt zeigte die Konferenz ein erfreulich breites Bild von zahlreichen Verkehrsplanungs- und Verwaltungsfachleuten, die sich für den Fahrradverkehr engagieren. Radwegplanung ist hochgradig komplex, nicht nur weil sich Zuständigkeiten auf kommunaler, Kreis-, Landes- und Bundesebene überschneiden. Vorgaben zum Flächenerwerb oder Umweltschutz spielen ebenfalls eine erhebliche Rolle, sodass Planungen und Anträge nicht in dem Maße vorankommen, wie es zumindest die große Zahl der wohlmeinenden Akteure der 2. Wetterauer Fahrradkonferenz gerne sehen würde.

Walter Baumann





Direkte Radwegweisung auf benutzungspflichtigem Fußweg, und keinen im Ordnungsamt schert das.

Gabriele Wittendorfer

Meldeplattform Radverkehr im Main-Taunus-Kreis oder:

Besuch in einem Potemkinschen Dorf

Radverkehr spielt sich im kleinsten Kreis der Bundesrepublik naturgemäß selten innerhalb kommunaler Grenzen ab. Wer einmal in die Pedale tritt, hat Eschborn schon verlassen und befindet sich z.B. in Schwalbach. Wer in Hofheim losrollt, muss erst in Flörsheim wieder Kraft einsetzen...

Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur werden traditionell – wenn überhaupt – zwischen kommunalem Rathaus und Kirchturm verantwortet und gedacht. Daran haben weder der Regionale Flächennutzungsplan noch das MTK Radverkehrskonzept etwas geändert. Was daraus folgt, kann man sehr schön am Einsatz der Meldeplattform Radverkehr im MTK ablesen.

Im Jahr 2015 konnte der ADFC beim Runden Tisch Radverkehr (eine Veranstaltung zu der damals der MTK-Radverkehrsbeauftragte alle Kommunen und den ADFC eingeladen hatte) Vertreter:innen aus der Verwaltung überzeugen, dass die Meldeplattform, ein von der ivm (siehe Kasten) entwickelter und von der Landesregierung kostenfrei bereitgestellter Service, sowohl den Radfahrenden als auch den Kommunen dienlich sein könnte:

- die Kommunen konnten die Online-Kommunikation von der Meldung bis zur Sachbearbeitung einfach in der eigenen Verwaltung implementieren
- die Radfahrer:innen konnten das, was ihnen unterwegs auffiel, immer auf demselben Weg weitergeben ohne zuvor herausfinden zu müssen, auf welchem kommunalen Gebiet man sich auf dem jeweiligen Flurstück gerade befindet

Gesagt, getan – aber was in Sulzbach vier Wochen später lief, funktioniert in Bad Soden bis heute nicht

Schon bei der Umsetzung dieses Unterfangens spiegelte sich die Praxis der „Radverkehrs-Förderung“ in den unterschiedlichen Kommunen wieder:

- die Ungleichzeitigkeit – von vier Wochen bis Sankt Nimmerlein
- die Ernsthaftigkeit des Angebots – selbst wenn die Meldung ankam, wurde sie in einzelnen Kommunen verlässlich als nicht relevant abgebugelt
- die Verlässlichkeit des Angebots – bis heute gibt es Kommunen, die den Meldenden außer der automatischen Rückantwort keinerlei Information zukommen lassen, d.h. man weiß nie, ob die Meldung auch wirklich angekommen ist und bearbeitet werden wird

Von der schlichten Einbettung des Services auf der kommunalen Homepage einmal ganz zu schweigen. Natürlich reagierte man auf die jährlichen Test-Anfragen der ADFC Vorsitzenden; zumindest erhielt sie früher oder später eine Antwort, meist an ihre E-Mail-Adresse, d.h. außerhalb des Workflows. Aber unbekannte Nutzer:innen warten nicht selten bis heute auf eine Reaktion, geschweige denn die Behebung des Mangels.

Um das Ausmaß des Potemkinschen Dorfes zu erheben, haben einige Aktive des ADFC Main-Taunus deshalb mit Ansage (die Kommunen konnten im MTK FahrRad-Kurier die Ankündigung dieser Aktion lesen) im Juni dieses Jahres zu einer Großmeldung aufgerufen, bei der

ADFC Mitglieder „unsinnige Beschilderungen“ über die Plattform melden sollten. Die Idee dahinter: Beschilderungsprobleme sind am einfachsten zu beheben, denn ein Zusatzschild „Rad frei“ ist auch in Corona-Zeiten installierbar. Die Ergebnisse waren erschütternd:

- von den sechs Kommunen, für die zehn Meldungen reinkamen, wurden zwei Mängel bis heute behoben
- keine einzige Kommune hat eine Erledigungs- oder sonstige Antwort an die Melder:innen gesandt; zwei Kommunen haben dies selbst auf Nachfrage bis heute nicht getan
- Meldungen für die Kommune Hofheim waren zum Zeitpunkt des Tests nicht möglich – was aber niemandem aufgefallen ist (weder auf Seiten der ivm noch bei der Stadt Hofheim) und nur durch massives Nachhaken des ADFC überhaupt behoben wurde
- gemeldete Mängel im MTK werden auf der ivm-Karte nicht mit Fähnchen markiert, im Gegensatz zu Mängelmeldungen auf Frankfurter Stadtgebiet

Ja, die Meldeplattform hat auch als IT-Service ihre Macken, aber vor allem hat der Gedanke, dass Radverkehrs-Services durchgängig, verlässlich und relevant sind, noch in viel zu wenigen Köpfen im MTK Einzug gehalten.

Und da hilft es auch nicht, wenn einzelne Kommunen nun auf „eigene Online-Meldeangebote“ verweisen. Erstens ist zu befürchten, dass auch dort Mängel auf Radrouten meist weggebugelt werden. Außerdem erschließt sich einem der Vorteil nicht, dass Meldungen für nicht geleerte Mülltonnen, für gefundene Geldbörsen und falsch beschilderte Radrouten nun zunächst von einer Person in der Kommunalverwaltung richtig zugeordnet werden müssen. Dieser Zwischenschritt war bei der Meldeplattform Radverkehr nicht nötig, wo doch die MTK-Kommunen eh zu wenig Personal haben...

Gabriele Wittendorfer

ivm

Die ivm (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) dient der Förderung eines integrierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagements in der Region Frankfurt RheinMain. Sie ist eine Gesellschaft der öffentlichen Hand. Gesellschafter sind die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz, die Stadt Frankfurt am Main, der Rhein-Main-Verkehrsverbund sowie die kreisfreien Städte und Landkreise in der Region Frankfurt RheinMain.

Die ivm steckt z.B. hinter der Meldeplattform Radverkehr, aber auch dem Radroutenplaner Hessen und dem Wettbewerb Schulradeln.

Details und mehr unter www.ivm-rheinmain.de/

Fahrradunfreundliche Stadt?

Eschborn: Radfahrer kommen unter die Räder!

Eschborn hat seit Jahren Verkehrsprobleme ohne Ende: ständig mit Autos zugeparkte Fuß- und Radwege, werktägliche Staus von und in die Gewerbegebiete, rücksichtsloses Verkehrsverhalten und mangelnde Radverkehrssicherheit, fehlende sichere Fahrradabstellanlagen, Stillstand bei einem Nahmobilitätskonzept. Die Lösung(en) der Kommune: eine neue Umgehungsstraße ist geplant, eine weitere Autobahnabfahrt wird gebaut. Und die Radler? Ein seit fast einem Jahrzehnt versprochener Radweg nach Steinbach wartet heute noch auf seine Errichtung.

Nun besteht in Eschborn seit Monaten eine Baustelle an einer prekären Stelle. Ein Rad-/Fußweg wird wegen der Erweiterung einer Autobahnausfahrt zugeschüttet. Die wichtige Verbindungsstrecke zwischen Eschborn und Sossenheim ist dicht. Die Alternative: eine 4 km lange Umleitung, die kaum ein Mensch nutzt. Dafür überqueren Fußgänger:innen und Radelnde die stark befahrene und gefährliche Autobahnausfahrt. Schulkinder sind hier unterwegs. Eine Umleitungsausschilderung gab es erst nach vehementer Intervention des ADFC. Trotz genehmigten Umleitungsplanes wurde diese erst Tage nach Baubeginn umgesetzt. Und das wiederum mangelhaft: eine Ausschilderung aus Richtung Eschborn nach Sossenheim wurde schlicht und ergreifend vergessen. Nicht mal im Plan war diese ausgezeichnet. Und eine Hälfte der Ausschilderung in Sossenheim fiel ganz unter den Bürostisch. Hätte man sich da nicht mal mit dem ADFC zusammensetzen können ...?

Des Weiteren bestand beim ADFC die Befürchtung, dass nach

Fertigstellung der neuen Ausfahrt der Rad-/Fußweg zugeschüttet bleibt. Von der Baustellenleitung und aus dem Rathaus erhielt man die Aussage, der Rad-/Fußweg käme wieder. Spätestens im März nächsten Jahres solle die Baumaßnahme beendet sein. Der Klimawandel könnte zur Beschleunigung beitragen – wann gab's die letzten Jahre schon mal Dauerfrost? Aber auf beides, die mündlichen Aussagen und das Wetter im Winter, will man sich beim ADFC nicht verlassen, auch der Bauausführende muss dranbleiben!

Schließlich hofft man allseits, dass es keinen Personenschaden beim Überqueren der Autobahnausfahrt gibt, denn: Wer macht schon einen 4.000 Meter langen Umweg, wenn man nur etwa fünf Meter Straße überqueren muss. Gerade in der „dunkleren Jahreszeit“ steigen Fußgänger-/Radfahrerunfälle deutlich an.

Was hätten man anders und besser machen können? Gibt es eine akzeptable, alternative Lösung für solch eine Engstelle? Was hätte man investieren müssen, um jenes Nadelöhr sicher überwinden



Wegen Erweiterung einer Autobahnausfahrt zugeschüttet: Die wichtige Verbindung zwischen Eschborn und Sossenheim ist dicht Helge Wagner

ADFC-Mitglied Th. Ullhöfer schrieb in einer E-Mail an den Bürgermeister folgende Zeilen:

„... Nach Abriss der Unterführung und der Stilllegung jeglicher akzeptabler Verbindung zwischen den beiden Städten, haben sich die Leute ihren eigenen Weg gebahnt. Nach der Brücke über die Wiese, dann die Querung der Autobahnabfahrt. ... Warum hat man nicht bei der Planung der Bauarbeiten gleich an diese Möglichkeit gedacht und hat das Ganze richtig gemacht? Statt Trampelpfad einen befestigten Fuß-/Radweg, statt ungesichertem Übergang über die Autobahnabfahrt einen Zebrastreifen. Solche Zebrastreifen findet man häufig über Auf- und Abfahrten zu Autobahnen (siehe Frankfurt-Hausen oder Ähnliches) ...“

zu können? Wir meinen ja, es gibt Möglichkeiten. Man hätte nur einige Ideen in den Bauplan stecken und etwas Geld in die Hand nehmen müssen. Mit einer Behelfsbrücke von der Elisabethen-/Düsseldorfer Straße in Eschborn zum Julius-Leber-Weg in Sossenheim hätte man den 4-km-Umweg gerade für Schulkinder und Senioren deutlich verkürzen können, natürlich mit ausreichenden und logisch aufgestellten Hinweisschildern und einer Rampe, mit der man auch Gehbehinderten eine Nutzung er-

leichtert. Ein ADFC-Mitglied hat sich dazu weitere Gedanken gemacht: siehe dazu Info-Box.

Von Berücksichtigung in Verkehrs- und Bauplanungen der Radfahrer- und Fußgängerinteressen ist man in Eschborns kommunalen Gremien noch weit entfernt. Auch auf eine zugesagte Freigabe einer Einbahnstraße an einer weiteren Baustelle in der Straße Hinter der Heck wartet man vergebens. Es fehlt halt ein:e Mobilitätsbeauftragte:r im Rathaus ... seit Jahren!

Helge Wagner

Fahrradparker Hofheim

Seit Anfang September (kurz nach dem Redaktionsschluss des letzten ffa) stehen jetzt in Hofheim beim Rathaus und auf dem Parkplatz am Türmchen zwei Doppelstock-Parker, wie sie in Frankfurt an einigen Stellen zu finden sind. Etliche Kund:innen sehen die Anlagen, aber verstehen die Nutzung insbesondere der oberen Parker nicht auf Anhieb. An Stellen mit hohem Parkdruck wie im Bahnhofsumfeld ist dies sicher ein sinnvolles Angebot, für manche Standorte wie zum Be- und Entladen im Bereich der Fußgängerzone ist es vielleicht weniger zweckmäßig.

Holger Küst



Holger Küst

Hofheim: Verschiebung Busbahnhof zugunsten Wallauer Spange

Seit 2016 wurde in einer Arbeitsgruppe mit hohem Zeitdruck die Planung eines neuen Busbahnhofs zwischen der Altstadt und dem Bahnhof betrieben, auch der ADFC wurde im Rahmen einer Arbeitsgruppe beteiligt.

Diese Gruppe tagte mehrere Male und erörterte die Belange der verschiedenen Interessengruppen vom Behindertenbeirat über Busgesellschaften, den Schulen, der Bahn, dem MTV und RMV sowie dem ADFC. Die Planungen sollten bis 2020 abgeschlossen sein, damit dann ein Förderantrag gestellt werden kann und die Umsetzung vor 2022 erfolgen kann.

In diesem Herbst kam für uns aus heiterem Himmel die Meldung, dass die Realisierung des Busbahnhofs zugunsten der Wallauer Spange verschoben wird. Hier ist eine Verbindung von Wiesbaden über den Flughafen nach Darm-

stadt vorgesehen, die den Hofheimer Stadtteil Wallau besser an den ÖPNV anschließen soll. Dazu soll in der Nähe der Anschlussstelle Wallau der A66 ein Haltepunkt für die Querverbindung realisiert werden. Hierfür werden laut Aussage der Stadtverwaltung alle Finanzmittel und Personalressourcen gebündelt, denn „in zwei Jahren wäre der Zug abgefahren“.

Es ist zweifellos richtig, dass der Stadtteil Wallau mit dem ÖPNV außer mit dem Pendelbus zwischen Hofheim und Wiesbaden nicht wirklich gut erreichbar ist. Dennoch bleibt zu hoffen, dass die im Rahmen des Busbahnhofs beabsichtigten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs dennoch umgesetzt und nicht auf die lange Bank geschoben werden. Eine dieser Maßnahmen ist die Schaffung einer Querung in Verlängerung des Richard-Zorn-Weges um ohne Umweg zwischen dem Richard-

Zorn-Weg und der Straße Am Untertor fahren zu können. Damit muss dann niemand mehr über die Alte Bleiche fahren, um vom Schwarzbach in die Innenstadt zu gelangen, der Rückweg wäre damit wesentlich problemloser.

Als Lichtblick jedoch erweist sich, dass der Hofheimer Magistrat eine Machbarkeitsstudie zur Querung vom Hochfeld zum Schulzentrum Main-Taunus-Schule/Brühlwiesenschule in Auftrag gegeben hat. Die Umsetzung dieser langjährigen Forderung auch des ADFC ist die Maßnahme in Hofheim, die den höchsten Nutzen für den Radverkehr aufweist und den Radverkehrsanteil deutlich heben kann. Derzeit sind viele potenzielle Radfahrende durch den eng vorbei fahrenden Kfz-Verkehr auf der alternativen Brücke der Rheingaustraße und den fehlenden Anlagen für Radler:innen im Vorfeld und Anschluss abgeschreckt.

Holger Küst

Stadtradeln Hofheim

In diesem Jahr haben mit 261 Personen zwar 107 weniger teilgenommen als im Jahr 2019, doch diese Personen waren mehr mit dem Rad unterwegs: 72.189 Kilometer gegenüber 56.768 Kilometern im Vorjahr. Die eifrigsten waren dabei der MTB-Treff Langenhain mit 31 Teilnehmern und über 10.000 Kilometern, auf den Plätzen zwei und drei folgen der CVJM Hofheim (8.062 Kilometer, 30 Teilnehmer) und der TV Wallau knapp dahinter mit 7.964 Kilometern bei 24 Teilnehmern. Der ADFC hatte über die Webseite der Stadt einige Tourenvorschläge als GPX-Tracks bereit gestellt, dieses Angebot wurde von der überwiegenden Zahl der Personen genutzt, die die Stadtradeln-Webseite der Stadt Hofheim angesteuert hatten.

Holger Küst



Fahrrad Böttgen GmbH

www.fahrrad-boettgen.de

Große Spillingsgasse 8 - 14

60385 Frankfurt am Main

☎ 069 - 945108 - 0

☎ 069 - 945108 - 88

✉ info@fahrrad-boettgen.de

Meisterwerkstatt

Terminvereinbarung unter ☎ 069 - 945108 - 30

Beratungstermin für Fahrradkauf vereinbaren unter

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

exklusiv bei uns
MainRad

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

Finanzierung - Leasing - Wertgarantie



Frankfurt neu und alt zugleich

Erinnerungen an Hans Zimmermann und an eine Radtour, die bleibt

Unvergesslich unsere Begegnung mit Hans Zimmermann, der uns am 22. Mai 2019 durch Frankfurts neue Altstadt geführt hat. Wir haben an dem Tag unsere ADFC-Radtour von Hattersheim nach Frankfurt durchgeführt. Hans Zimmermann – exzellenter Kenner der Frankfurter Geschichte – ist uns als Geheimtipp und Stadtführer aus unserem Freundeskreis empfohlen worden.

Wir haben uns mit ihm auf dem Römerberg getroffen. Strahlend kam er mit seinem Rollstuhl angebraut, alte Fotos von Frankfurt auf seinem Schoß. „Du musst mir helfen und die Bilder hochhalten“, hat er mich um Unterstützung bei seinem Vortrag zur Stadtführung gebeten. „Das schaffe ich nicht mehr selbst“. Dann legte er los und in jeder Ecke der neuen Altstadt hat er Geschichten vom alten und neuen Frankfurt ausgepackt. Da waren wir es, die Nachhilfe von ihm bekommen haben.

Hans Zimmermann hatte ALS (Amyotrophe Lateralsklerose), eine Krankheit, die Menschen im Verlauf immer stärker einschränkt. Hans Zimmermann hat uns mit seinen Erzählungen zu Frankfurts neuer Altstadt gefesselt. Frankfurt und seine Entwicklung haben in ihm gelebt und ihn trotz seiner Krankheit in Bewegung gehalten. So war es für ihn kein Kunststück, uns in seinen Bann zu ziehen. Diese Bilder von der neuen Frankfurter Altstadt mit Hans Zimmermann werden in unseren Köpfen bleiben.

Hans Zimmermann hat uns am 2. September 2020 für immer verlassen. Danke, Hans Zimmermann, dass wir diesen Tag mit Dir erleben durften. Diese Stadtführung ist für uns alle ein bleibendes Geschenk und ein Beispiel dafür, dass ADFC-Radtouren Gemeinschaft stiften.

Birgid Oertel und Volker Igstadt

Nahmobilitäts-Check

2. Nahmobilitäts-Workshop Hofheim und Marxheim

Im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks lud die Stadtverwaltung Hofheim zu einem Workshop ein. Das Ziel ist die Erstellung eines Nahmobilitätsplans, einer Entscheidungsgrundlage für die Stadtverwaltung für zukünftige Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität. Dieser Prozess wird vom Planungsbüro LK Argus aus Kassel begleitet. Die Bandbreite der Teilnehmenden reichte von Schüler:innen der weiterführenden Schulen über Menschen mit Behinderung, interessierte Bürger:innen, der Arbeitsgruppe Nahmobilität der Lokalen Agenda Hofheim bis hin zu Parlamentarier:innen, auch der ADFC war eingeladen. Zur Einstimmung wurde eine Einschätzung der Lage für Radfahrende und zu Fuß Gehende gezeigt: während bei den Fußgänger:innen 62% der Meinung waren, dass im Sinne eines „fuß-

gängerfreundlichen Hofheims“ die Lage gut oder besser wäre, waren 46% der Radelnden der Meinung, dass Hofheim im Sinne von „fahrradfreundliches Hofheim“ mangelhaft wäre. Diese deutlich unterschiedliche Bewertung spiegelt sich auch in den Ergebnissen der letzten Fahrradklima-Tests wider. Aus den Nennungen des 1. Workshops, der coronabedingt online abgelaufen war, wurden die Wünsche zur Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger:innen und Radfahrende zusammengestellt. Für zu Fuß Gehende sind dies mehr Querungsstellen von Hauptverkehrsstraßen und Absenkungen an Kreuzungen z. B. für Behinderte oder kleine, Rad fahrende Kinder. Für den Radverkehr wurden die Forderungen „Mehr (durchgehende) Radwege und Schutzstreifen“, „mehr Abstellanlagen“ und



Hofheimer Stadtverwaltung beim Nahmobilitäts-Workshop

Holger Küst

„Errichtung einer Brücke über die S-Bahngleise zwischen Marxheim und Hofheim und der Kernstadt“ jeweils mehrfach genannt. Die Problembereiche betreffen primär Hofheim und Marxheim, deshalb wurden diese beiden Stadtteile weiter betrachtet. In diesen Bereichen bezog sich die Hauptzahl der Schwachstellen auf die Hauptver-

kehrsstraßen, auch hier wurde der Fokus wieder verengt.

Zum Abschluss der Veranstaltung wurde das Feedback der Teilnehmer eingesammelt, welche Maßnahmen aus einer Vorschlagsliste die Teilnehmer für sinnvoll erachten und an welchen sie sich eventuell selbst beteiligen wollen.

Holger Küst



Dr. Thomas Schäfer

Nicole Köhler

Radweg nach Bremthal!

Am 2. Oktober 2020 fand in Eppstein auf Initiative der SPD Eppstein eine Demonstration für einen Radweg entlang der B455 zwischen Eppstein und dem Stadtteil Bremthal statt. Dem Aufruf waren ca. 100 Teilnehmer:innen gefolgt, denn seit vielen Jahren besteht zwischen den beiden Stadtteilen im Talgrund nur eine stark befahrene Bundesstraße. Um 17 Uhr startete die Gruppe vom Blitzer unterhalb von Bremthal zum Amstertal, dort hielten Dr. Thomas Schäfer (SPD)

und Dr. Holger Küst (ADFC Hofheim, Eppstein, Krißel) Reden. Der ADFC unterstrich die Wichtigkeit der Verbindung, auch die Fortführung bis Wiesbaden-Naurod. Damit wird eine für Radler gefahrlos nutzbare Verbindung von Königstein und Kelkheim nach Wiesbaden geschaffen. Auf Anweisung der Polizei wurde die Veranstaltung am Amstertal aufgelöst und die Radler:innen durften auf dem Heimweg noch einmal die Befahrung der Straße im Berufsverkehr erleben.

Seit langem ist die Anbindung an Eppstein ein Anliegen der Bremthaler. Der ADFC Main-Taunus hat die Aufnahme der Querverbindung von Eppstein über Bremthal nach Wiesbaden-Naurod in den Regionalen Flächennutzungsplan erreicht. Damit wurde eine Planungsgrundlage geschaffen. Im Zuge des beschriebenen Radverkehrsnetzes wurde mangels alltagstauglicher Alternative auch die Verbindung über die B455 beschildert, jedoch aufgrund der Verkehrsbelastung mit einem Warnsymbol versehen. Auf dieser Basis hat die Eppsteiner Stadtverwaltung in der Zwischenzeit eine Planung bis zum Amstertal erstellt und auch die Grundstücke erworben. Eigentlich zuständig ist jedoch Hessen Mobil. Hier gab es noch keine Aktivität, trotz Aufnahme dieser Verbindung in das Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises. Derzeit wird an der „Aufstellung einer Priorisierungsmethodik als Grundlage für die Aufstellung zukünftiger Planungs- und Bauprogramme“ für Baumaßnahmen nach 2025 gearbeitet, insofern unterstreicht diese Demonstration die Dringlichkeit einer Verbindung für Radler:innen. Wir sind sicher, dass dieses Signal verstanden wird.

Holger Küst

Endspurt beim Fahrradklima-Test

Noch bis zum 30. November läuft der Fahrradklima-Test, da brauchen wir jede Stimme – insbesondere in Eppstein, damit wir auch dort die Mindest-Teilnehmerzahl für die Aufnahme in eine Auswertung erreichen! Bei dem Test können Radfahrende zu jeder Stadt eine Stellungnahme abgeben, in der sie den Radverkehr beurteilen können – nicht nur im eigenen Wohnort. Die Ergebnisse wird der ADFC im nächsten Jahr veröffentlichen und die ADFC-Gliederungen vor Ort werden dann mit den Resultaten in die Gespräche mit Städten und Gemeinden gehen und auf Verbesserungen dringen. So war in der Vergangenheit das schlechte Abschneiden von Hofheim im Vergleich zu anderen Städten in Hessen sicherlich mit ein Beweggrund, einen für Nahmobilität zuständigen Stadtrat zu benennen. In Eppstein wurde nach einem Vorschlag im Fahrradklima-Test der einseitige Schutzstreifen auf der B455 im Bereich der Burg angelegt.

Holger Küst



Jetzt auch in Kriftel: Fahrrad-Reparatur-Station

Seit kurzem gibt es jetzt auch am Krifteler S-Bahnhof an Gleis 1 eine rund um die Uhr verfügbare Reparaturstation mit Werkzeug und einer Luftpumpe. Außerdem kann man das Rad dort im Hängen reparieren, dies erleichtert einige Reparaturen deutlich. Im Gegensatz zur Anlage in Hofheim benötigt man keinen Pfand, um an die Werkzeuge und die Luftpumpe zu gelangen.

Holger Küst

Grün ist Trumpf

Seit ein paar Wochen wundere ich mich als Radler noch mehr als sonst:

- Ich werde von Autos äußerst weiträumig überholt.
- Man räumt mir die Vorfahrt ein, obwohl ich sie nicht habe und auch gar nicht beanspruche.
- Ich darf jederzeit mit dem Rad die Bad Homburger Fußgängerzone befahren, vor 11 Uhr ohnehin und auch sonst, wenn meine Frau mit ihrem Dreirad dabei ist.
- Autofahrer fragen mich höflich, wo denn das Parken erlaubt sei.

Was ist denn plötzlich los?

Ich komme nach Hause und stehe vor einem Spiegel. Da fällt mir auf: Seit Herbstbeginn trage ich auf dem Rad lange schwarze Hosen, dazu schwarze Handschuhe und Schuhe und einen weißen Helm. Vor allem aber: Die grüne Jacke, die mir die Stadt Bad Homburg seinerzeit als Streckenposten beim Radrennen am 1. Mai geschenkt hat, passt wunderbar zu den gegenwärtigen Temperaturen. Und auf ihrer Vorderseite prangt stolz das blaue Bad Homburger Stadtwappen.



Mir wird plötzlich klar: Man hält mich für einen Polizisten auf dem Fahrrad!

Wie wäre es, wenn die Stadt Bad Homburg allen Radlern eine solche grüne Jacke zur Verfügung stellen würde? Sie könnte es tun zu einem sehr günstigen Preis, denn im Gegenzug könnte sie darauf verzichten, ihre zahllosen schwarzen, grünen, weißen, blauen und roten Radverkehrsanlagen durch weitere rätselhafte Kreationen zu ergänzen, ohne dass grünen Radlern Gefahr droht!

Günther Gräning

RADREISEN 2021

alle Reisen *inkl.* Bahnfahrt, Gepäcktransport, Reiseleitung, Ü/F in *** - ****-Hotels, ca. 50 bis 70 km pro Tag

24. - 28.06.	WESERBERGLAND	Rund um Holzminden
10. - 12.07.	RHÖN	Bahnradwege Rhön und Fränk. Saale
01. - 07.08.	HAMBURG und Umgebung	per Rad entdecken
01. - 06.09.	ROMANTISCHE STRASSE	Augsburg – Würzburg

ThedaTours

Rad- und Wanderreisen

Theda Bunje, Friedberger Str.172 k, 61118 Bad Vilbel-Dortelweil
Tel.: 06101 / 8 03 46 29 E-Mail: info@thedatours.de
www.thedatours.de

WANDERREISEN 2021

alle Reisen *inkl.* Bahnfahrt, Gepäcktransport, Reiseleitung, Standquartier, Ü/F (z.T. HP) in *** - ****-Hotels

23. - 30.01.	KLEINWALSERTAL	Winterwanderungen
23. - 26.04.	FRÄNKISCHE SCHWEIZ	Rund um Gößweinsteine
13. - 16.05.	WESTERWALDSTEIG	Herborn – Westerbürg
11. - 13.06.	RHÖN	Hessische und Bayerische Rhön
24. - 26.09.	PFÄLZER WEINSTEIG	Neuleiningen – Neustadt
16. / 17.10.	LAHNWANDERWEG	Buchenau – Marburg
13. / 14.11.	ODENWALD	Wanderwochenende

UND WANDERTOUREN



Beratung & Service



Kinderräder



Jugendräder



Stadtfahrräder



Tourenräder



Crossräder

Trekkingräder

Single-Speed-Räder

Mountainbikes

Pedelecs für die Stadt,

für Touren und für

sportliches Fahren

Falträder

Ersatzteile & Zubehör

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

www.FahrradWagner.de

**Fahrradhaus
Wagner**

Familientradition seit 1929

Woogstr. 21
Tel.: 069 - 952 948 44

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

Öffnungszeiten:

Montag - Freitag:
9:00 - 12:00 Uhr
15:00 - 18:30 Uhr

Mittwoch Nachmittag
geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr

ADFC im Hochtaunuskreis**ADFC Hochtaunus e.V.**

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

ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf

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

ADFC Kronberg

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

ADFC Glashütten

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

ADFC Oberursel/Steinbach

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

ADFC Usinger Land e.V.

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

ADFC Weilrod

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

Ein Wunder geschah...

Wer kannte ihn nicht, den Feldweg zwischen Friedrichsdorf-Burgholzhausen und Karben-Petterweil, im Zuge des Regionalpark-Rundkurses, Schrecken aller Radler:innen und der Traktoren der umliegenden Landwirte. Zwei tief ausgefahrene Spuren und reichlich Geröll sorgten für einen Höllenritt hinab in Richtung Nidda.

Vor einigen Jahren erbarmte sich der Wetteraukreis endlich und versah seinen Teil mit einer Asphaltdecke – aber eben nur seinen Teil, der etwa zwei Kilometer lang ist. Ungefähr dreihundert Meter ab der Kreisgrenze zum Hochtaunuskreis blieben wie sie waren: uneben, steinig, matschig oder staubig je nach Wetterlage.

Seit kurzem ist es damit vorbei. Staunend stehen auf dem Foto die Teilnehmer:innen einer ADFC-Radtour am Beginn des nagelneuen Flüster-Asphalts. Die fehlenden Meter sind vorbildlich ausgebaut.



Radelnde bestaunen den nagelneuen Flüsterasphalt zwischen Burgholzhausen und Petterweil

Günther Gräning

Unser Dank gilt denen, die das gebaut und bezahlt haben: die Stadt Friedrichsdorf; der Hochtaunuskreis; der Wetteraukreis aus Mitleid oder Solidarität; die Fraport-AG? Oder gar der Inhaber des nahegelegenen Reinhardshofes zum Wohle seiner Traktoren?

Wie dem auch sei: Wir Radler:innen danken sicherheitshalber allen! Günther Gräning



www.blauer-engel.de/uz195

Die grüne Druckerei macht jetzt auch blau*

BRONZE-GEWINNER UMWELTORIENTIERTES

UNTERNEHMEN DES JAHRES

*ab sofort mit dem blauen Engel


ZARBOCK

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

Druck & Medien
AWARDS
 15 Jahre 2019
 BRONZE

Umweltorientiertes
 Unternehmen des Jahres



Schöne neue Fahrradwelt auf der Heuchelheimer Straße

Ralf Gandenberger (3)



Mutige können hier die Autospuren kreuzen



Könnte eng werden, wenn der Bus kommt

In Bad Homburg wird markiert

Markierungen in der Heuchelheimer Straße sind gefährlich für Radfahrende

Auch in Bad Homburg wird nun sehr viel markiert. Die meisten Malungen sind gut und nützlich, viele wurden auch vom ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf angeregt und befürwortet. Dies gilt insbesondere für die Kennzeichnungen an den inzwischen zahlreich geöffneten Einbahnstraßen, so dass Autofahrer darauf aufmerksam gemacht werden, dass ihnen Radfahrer entgegen kommen können. Gut gefällt uns, dass nicht nur die Einfahrten deutlich markiert werden, sondern auch im Verlauf der Straße immer wieder Fahrradpiktogramme aufgebracht werden.

Auch in der unteren Louisenstraße und in der Schönen Aussicht wurden auf der Fahrbahn Piktogramme aufgebracht. Dies hat teilweise zu Kopfschütteln und der Frage geführt, ob denn Piktogramme nun Radwege ersetzen sollen. Tatsächlich begrüßen wir diese Markierungen, weil der in beiden Straßen ehemals vorhandene Gehweg-Radweg viel zu eng und direkt neben den parkenden Autos war. Kollisionen mit sich öffnenden Autotüren waren vorprogrammiert und der Radweg entsprach nicht dem Stand der Technik. Trotzdem wurde er weiter fleißig genutzt und auch Autofahrende verwiesen auf der Straße fahrende Radfahrende häufig auf den vermeintlichen Radweg, der aber schon seit vielen Jahren nur noch ein Gehweg war. Die Piktogramme machen jetzt deutlich: hier dürfen Radfahrer:innen fahren. Das sollten sie auch mit breiter Brust tun und sich nicht von den Autos in die Türzone der parkenden Fahrzeuge drängen lassen. Klar ist aber auch, dass dies kein Dauerzustand sein kann, sondern auch hier eine gute Radinfrastruktur her muss.

Dann gibt es aber Beispiele, die an ein anderes Jahrhundert erinnern. An der Kreuzung Heuchelheimer Straße / Hindenburgring wurde eine

Linksabbiegerspur für Radfahrende als Fahrradweiche markiert. Auf dem viel zu schmalen, teilweise nur ein Meter breiten Streifen müssen Radfahrende die Fahrspur der häufig mit mehr als 50 km/h ankommenden Fahrzeuge kreuzen, um sich dann neben Pkw und Busse zu quetschen. Außerdem ist der Streifen oft durch haltende Fahrzeuge blockiert. Wir bezweifeln, dass die Planer hier ihre 12-jährigen Kinder oder die 75-jährigen Eltern fahren lassen würden.

Und all das, obwohl wir im Vorfeld von dieser Maßnahme abgeraten hatten, insbesondere da es dort nach unserer Auffassung zum derzeitigen Zeitpunkt auch keine Linksabbiegerspur bräuchte. Es ist sehr schade, dass die Stadt nun auch Maßnahmen des Radverkehrskonzepts umsetzt, die Radfahrende eher gefährden als schützen. Wir raten Eltern dringend davon ab, ihre Kinder auf diesem Radstreifen fahren zu lassen. Auch Senioren und unsichere Radler sollten weiterhin den Fußgängerüberweg nutzen, um den Hindenburgring zu überqueren.

Aus Sicht des ADFC muss es zu einer umfassenden Lösung sämtlicher Probleme im Bereich Hindenburgring – Hessenring einschließlich aller Kreuzungsbereiche kommen, gerade weil der gesamte Bereich eine häufig genutzte Schullerroute ist. Hierzu hatte der ADFC bereits im September 2019 in seinen „Forderungen an Politik und Stadtverwaltung für ein fahrradfreundliches Bad Homburg“ umfangreiche Vorschläge gemacht (abrufbar unter www.adfc-bad-homburg.de/strassenraum_fair_aufteilen_forderungen_adfc_2019). Diese sehen geschützte Radstreifen auf allen betroffenen Straßen und sichere Kreuzungen vor.

Die Situation des Radverkehrs können alle noch bis Ende November im ADFC Fahrradklima-Test unter <https://fahrradklima-test.adfc.de/> beurteilen.

Ralf Gandenberger

Einladung zur Mitgliederjahresversammlung 2021 der ADFC-Ortsgruppe Bad Homburg / Friedrichsdorf

Ort: Bürgerhaus Kirdorf, Stedter Weg 40, Bad Homburg. Datum: Mittwoch, 20. Januar 2021. Zeit: 19.00 Uhr bis ca. 21.00 Uhr
Bitte Atemschutzmaske und einen Kugelschreiber mitbringen!

Vorschlag zur Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Wahl der Versammlungsleitung
3. Wahl der Schriftführung
4. Feststellung der Tagesordnung
5. Berichte der Vorstandsmitglieder
6. Bericht des Kassenführers
7. Bericht des Kassenprüfers
8. Aussprache
9. Wahl des Ortsgruppenvorstands
 - Vorsitzende der Ortsgruppe
 - Verkehrspolitische Sprecherin
 - Kassenwartin
 - Tourenbeauftragte
 - Vertreterin im Kreisvorstand
10. Wahl der Kassenprüferin
11. Ausblick 2021
12. Sonstiges

Bitte beachtet, dass aufgrund der Corona-Epidemie die Versammlung noch kurzfristig abgesagt oder verlegt werden kann. Alle Infos gibt es auf unserer Homepage: www.adfc-bad-homburg.de

Die Mitgliederversammlung tagt öffentlich, Gäste sind herzlich willkommen. Stimmrecht in der Versammlung sind alle Mitglieder der ADFC-Ortsgruppe.

» Die diesjährige Weihnachtsfeier fällt leider aus «

Verkehrswende? Nur mit mehr Sicherheit für den Radverkehr!

Was passiert in Offenbach jenseits der neuen Fahrradstraßen? Nur wenige Radfahrende sind bereit, sich die Innenstadt zu „erobern“.

Peter Sauer



In Offenbach gibt es nun 6 Fahrradstraßen – gefördert mit 5 Millionen des Bundes. Und nun?

Mit viel Mühe hatten der ADFC und hier besonders sein Mitglied Ulrich Lemke in der Stadtverwaltung sowie weitere Befürworter in Magistrat und Stadtparlament seit drei Jahren für dieses Angebot gekämpft. Die Unterstützung durch das Umweltministerium (nicht durchs Verkehrsministerium!) war als Modell für andere Städte gelobt worden. Aber die Annahme bzw. „Begeisterung“ bei den Offenbachern war eher eine Enttäuschung. Viele Radfahrer:innen brauchten Monate, wenn nicht Jahre, um zu begreifen, dass der markierte einen Meter breite Abstand von den parkenden Autos nicht ihr Radweg sei, Anwohner spürten anstelle der ihnen gewährten Vorteile

(Zufahrt für Anlieger gestattet und weniger Konkurrenz um die Parkplätze) nur Ungewissheit und viele Autofahrende verstanden nicht oder wollten den Unterschied zwischen Fahrrad- und Autostraße nicht verstehen und fahren bis heute mit 50 km/h und mehr munter durchs Radlergebiet.

Nach und während der Einrichtung der Fahrradstraßen tat die Stadt so gut wie nichts mehr zur weiteren Förderung des Radverkehrs. Es gibt fast keine befahrbaren Radwege, fast keine markierten „bikelanes“, und immerhin ein paar wenige neue überdachte(!) Abstellangebote. Wer es in der Innenstadt wagt, sich am Rande des Autoverkehrs seinen Weg und Platz zu nehmen, muss sich auf seine Erfahrung und seinen Mut verlassen können.

Mit den Coronabeschränkungen sind mehr Leute als zuvor aufs Rad

gestiegen, dem Fahrradhandel geht es ungewohnt gut! Allenthalben sehen wir mehr Leute Rad fahren, und besonders erfreut uns die eklatante Zunahme der Lastenräder: Kind, Wasserkasten und oder Hund inside. Aber wo fahren sie? Am Mainufer, in Seitenstraßen und in den Vororten – aber in die City wagen sich nur wenige.

Wie sind die vielen „Neuradler“ dazu zu bringen, die Innenstadt für sich zu erobern? Die Antwort ist das einfache ADFC-Motto „Mehr Platz fürs Rad“ – ein einfaches Wort, eine enorm schwierige Umsetzung! Daher sind Geduld und mühevoller Überzeugungsarbeit dort angesagt, wo die wesentlichen Entscheidungen zu treffen sind: auf allen politischen Ebenen! Und die ersten Schritte werden gemacht:

■ Die Stadtverordnetenfraktion der SPD lädt im Juni zu einer öffentlichen Rundfahrt zu den

aktuellen Brennpunkten im Radverkehr ein.

■ Die FDP macht Anfang September ein Gleiches mit ihrem Verkehrsdezernenten Paul-Gerhard Weiß.

■ Die Linke initiiert einen Antrag im Stadtparlament, die gelben Ortseingangsschilder mit dem Kampagnenmotto „Offenbach fährt fair“ zu ergänzen. Ablehnung durch die Mehrheitskoalition, der die Grünen angehören.

■ Der SPD-Ortsverband „Innenstadt“ organisiert eine Radtour zur Besichtigung der Angebote an Radverkehrswegen.

Das sind allerdings nur Anfänge. Der Weg zu einer echten Verkehrswende wird noch viele Stolpersteine mühevoll zu überwinden haben. Aktuell zu besichtigen in unserer Nachbarstadt Frankfurt mit ihrem nördlichen Mainufer!

Wolfgang Christian

Offenbach: Mitgliederversammlung trotz Pandemie-Beschränkungen

Gerade noch rechtzeitig vor der zweiten Pandemiewelle konnte der ADFC Kreisverband Offenbach im September seine Mitgliederversammlung abhalten, nachdem diese zum ursprünglichen Termin im Frühjahr nicht stattfinden konnte.

Unter Einhaltung der vorgeschriebenen Abstands- und Hygieneregeln konnten die Mitglieder zunächst den Vortrag des Landesvorstandsmitglieds Ansgar Hegerfeld über die „Abschleppgruppe Frankfurt“ verfolgen. In der Bildpräsentation, die bei den anwesenden Mitgliedern auf großes Interesse stieß, sowie der anschließenden Diskussion zeigte der Re-

ferent Beispiele für die effektive Vorgehensweise und die damit einhergehenden Erfolge der Gruppe auf. Weiterhin konnte Ansgar Hegerfeld aus eigener Erfahrung vom Radentscheid Frankfurt berichten.

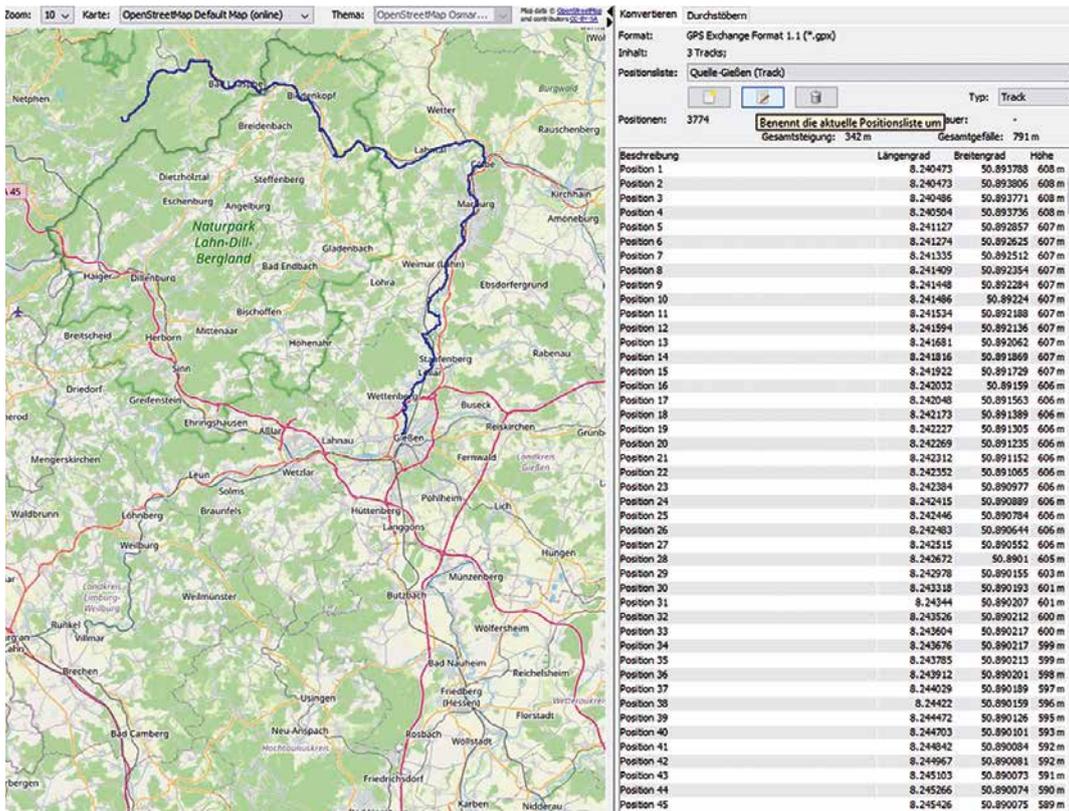
Den zweiten Schwerpunkt der Versammlung bildete der Bericht des Vorstands über die Vereinsaktivitäten des Jahres 2019, wobei deutlich wurde, wie normal das Vereinsleben damals noch funktionierte. Neben 26 Touren gab es zahlreiche Veranstaltungen, Feste, Infostände, Codierungen und Workshops, an denen die Aktiven des Vereins beteiligt waren. Weiterhin war der ADFC am

Offenbacher Parking-Day mit einer „Pop-up-Bikelane“ und an der großen IAA-Fahrrad-Demo mit einigen Ordnern beteiligt.

Nach langen Bemühungen gelang es dem Vorstand, 2019 die Eintragung ins Vereinsregister und damit verbunden die Zulassung als Gemeinnütziger Verein zu erreichen. Die Mitgliederentwicklung war ebenso positiv wie die wirtschaftliche Situation des Vereins.

Nach aktuellen Berichten und Diskussionen über die Fahrradstraßen und den gerade angelaufenen Radentscheid in Offenbach klang die Versammlung im Gemeindesaal von St. Peter gemütlich bei einem kleinen Imbiss aus.

Detlev Dieckhöfer



Position	Beschreibung	Längengrad	Breitengrad	Höhe
Position 1		8.240473	50.893788	608 m
Position 2		8.240473	50.893806	608 m
Position 3		8.240486	50.893771	608 m
Position 4		8.240504	50.893736	608 m
Position 5		8.241127	50.892857	607 m
Position 6		8.241274	50.892625	607 m
Position 7		8.241335	50.892512	607 m
Position 8		8.241409	50.892354	607 m
Position 9		8.241448	50.892284	607 m
Position 10		8.241486	50.89224	607 m
Position 11		8.241534	50.892188	607 m
Position 12		8.241594	50.892136	607 m
Position 13		8.241681	50.892062	607 m
Position 14		8.241816	50.891969	607 m
Position 15		8.241922	50.891729	607 m
Position 16		8.242032	50.89159	606 m
Position 17		8.242048	50.891563	606 m
Position 18		8.242173	50.891389	606 m
Position 19		8.242227	50.891305	606 m
Position 20		8.242269	50.891235	606 m
Position 21		8.242312	50.891152	606 m
Position 22		8.242352	50.891065	606 m
Position 23		8.242384	50.890977	606 m
Position 24		8.242415	50.890889	606 m
Position 25		8.242446	50.890784	606 m
Position 26		8.242483	50.890644	606 m
Position 27		8.242515	50.890552	606 m
Position 28		8.242672	50.8901	605 m
Position 29		8.242978	50.890155	603 m
Position 30		8.243318	50.890193	601 m
Position 31		8.24344	50.890207	601 m
Position 32		8.243526	50.890212	600 m
Position 33		8.243604	50.890217	600 m
Position 34		8.243676	50.890217	599 m
Position 35		8.243785	50.890213	599 m
Position 36		8.243912	50.890201	598 m
Position 37		8.244029	50.890189	597 m
Position 38		8.24422	50.890159	596 m
Position 39		8.244472	50.890126	595 m
Position 40		8.244703	50.890101	593 m
Position 41		8.244842	50.890084	592 m
Position 42		8.244967	50.890081	592 m
Position 43		8.245103	50.890073	591 m
Position 44		8.245266	50.890074	590 m
Position 45		8.245426	50.890075	589 m

Fahrtrichtung vollständig umdrehen und als neue GPX-Datei abspeichern.

Über *Positionliste* > *Teilen* kann man zudem den Track in mehrere Tagesetappen teilen. Diese Funktion führt dazu, dass der gesamte Track in Abschnitte aufgeteilt werden kann, die den Tagesetappen entsprechen. Man setzt auf der Karte den Cursor auf den Zielpunkt der ersten Etappe und löst die Funktion „Teilen“ aus. In dem Menü „Positionliste“ oberhalb der Liste findet man jetzt zwei Teillisten, die aber denselben Namen haben, nur durch Zahlen unterschieden. Damit bei längeren Touren keine Verwirrung aufkommt, sollte man sofort die erste Teilstrecke jetzt umbenennen. Dann aktiviert man den zweiten Teil, markiert darin das Ziel der zweiten Etappe, löst wieder die Funktion „Teilen“ aus und nennt die zweite Etappe entsprechend um. So fährt man fort, bis es so viele Teile gibt wie Etappen gewünscht sind.

Wenn man den Track jetzt in das Navi hochlädt, sollte man im Routenmanager je einen Track für die verschiedenen Teilstrecken finden. Wenn das nicht klappt (wie etwa beim Bosch Nyon), empfiehlt es sich über „Datei > Speichern unter“ so viele eigene GPX-Dateien anzulegen wie es Etappen gibt. Dann muss man jede einzelne dieser Dateien noch mal im RouteConverter nachbearbeiten, indem man in dem Menü „Positionliste“ alle Teil-Tracks löscht, die nicht die jeweilige Tagesetappe betreffen.

Paul Tiedemann

Mein Dank gilt ADFC-Tourenleiter und Mitglied der GPS-AG Michael Bunkenburg für wertvolle Hinweise.

GPS-Tracks zurechtschneiden

Arbeiten mit dem RouteConverter

Zahlreiche Touristenverbände bieten auf ihren Internetseiten GPS-Tracks für Radtouren an, die man in das eigene Fahrrad-Navi laden kann. Das gilt beispielsweise auch für die hessischen Radfernwege, die vom ADFC im Auftrag des Landes Hessen beschilddert wurden. Auf <https://radroutenplaner.hessen.de/> kann man dazu entsprechende GPX-Dateien herunterladen. Leider zeigen diese Tracks aber den Weg nur in eine

Fahrtrichtung an und sind nicht in Etappen gegliedert. Beispielsweise gibt es zum hessischen Radfernweg R4 nur den Track von Bad Karlshafen im Norden bis Hirschhorn im Süden, aber nicht umgekehrt. Niemand wird zudem die 409 km lange Strecke an einem Stück zurücklegen. Das aber bedeutet, dass die Angaben des Navi zur vermutlichen Ankunftszeit und zur Entfernung zum Ziel weitgehend unbrauchbar sind, weil sie

sich nicht auf die jeweilige Tagesetappe beziehen.

Abhilfe schafft hier die von Christian Pesch entwickelte kostenlose Software RouteConverter. Nachdem man die GPX-Datei mit dem Track von der Website des Anbieters heruntergeladen hat, lädt man sie über *Datei* > *Öffnen* in den Converter und bekommt darauf den Tourenverlauf in einer Karte angezeigt. Über *Positionliste* > *Kehe vollständig um* lässt sich nun die



Leser:innen MEINUNG

FRANKFURT aktuell 5/2020 „Das Universum schlägt zurück!“

Neben seiner Läuterung bezüglich eBikes tritt leider das Frauenbild des Autors zutage. Günther Gräning beschließt, wann es Zeit für einen Motor am Rad seiner Frau ist, nämlich als er endlich „seinen Vorurteilen untreu“ wird. Er entscheidet, wann sie in den ADFC eintritt, als sie „wie der Teufel fährt“. Dass sie den Ladestand ihres Akkus im Blick hat, kann er sich nicht vorstellen und warnt schon mal die Pannenhilfe vor. Im Jahr 2020 klingen diese Altherrenwitze schon lange nicht mehr lustig! Es zeigt nur zu deutlich, wie wichtig und nötig die aktuelle Initiative „Frauenpower für den ADFC“ ist.

(www.adfc-hessen.de/archiv/nachrichten/2020_02_17.html).

Dagmar Förster, Friedrichsdorf

„Bremszüge reißen manchmal“

Eine Ergänzung

Im letzten Heft (Frankfurt aktuell 5/20) haben wir gelernt, dass ein Bremsseil gelegentlich reißt. Es ist also gut, auf so ein Vorkommnis vorbereitet zu sein, damit es nicht völlig überraschend eintritt.

Unter Umständen bahnt sich das Problem nämlich schon dadurch an, dass erst eine oder zwei Adern reißen. Gelegentliche Kontrolle und das Beachten auch nur leichter Veränderungen beim Bremsgefühl sind deshalb wichtig.

Der richtige Ernstfall tritt normalerweise ausgerechnet dann ein, wenn es bergab geht oder man aus anderen Gründen besonders kräftig in die Bremsen greift. Gerade wer mit viel Gepäck unterwegs ist, sollte immer etwas Reserve einplanen und nicht erst im letzten Augenblick bremsen. Die Länge des Bremswegs hat auch etwas mit der Geschwindigkeit zu tun.

Wenn dann doch das befürchtete Ereignis eintritt, gibt es nur selten einfach einen Knall, sondern man spürt, wie das Bremsseil immer länger wird. Dann darf man auf keinen Fall loslassen und es erneut noch kräftiger versuchen!

Stattdessen gilt es, vorsichtig den Druck soweit zu erhöhen, dass es noch eine gewisse Bremswirkung gibt, nicht aber die restlichen Adern reißen. Durch vorsichtiges weiteres Anziehen der jeweils anderen Bremse kann man dabei einen Teil der verloren gegangenen Bremswirkung ausgleichen. Wenn man so zum Stillstand gekommen ist und die Bremse wieder loslässt, sollte man prüfen, ob nicht die Hülse, die zwischen dem Ende der Außenhülle des Bremszugs und dem Bremsgriff sitzt, verlorengegangen ist und vielleicht noch auf der Straße liegt. Diese Teile können bauartbedingt lose eingesetzt sein, meist sind sie heutzutage in den Bremsgriff eingeschraubt.

Ein (passendes!) Bremsseil sollte man immer dabei haben. Und dann sollte man es auch sofort einbauen und nicht erst nach einer Fahrt mit nur einer Bremse. Zur



Hier sind zwei Adern bereits gerissen, der Bremszug wurde rechtzeitig ausgetauscht.

Ingolf Biehusen (9)



Wenn man schon dabei ist, das Bremsseil in der Nähe des Nippels zu kontrollieren, kann man mit einem Tropfen Öl den Rost an dieser kritischen Stelle bekämpfen.



Hier ist die Hülse nur lose aufgesteckt. Wenn das Bremsseil reißt, geht sie schnell verloren. Da hilft dann das mitgeführte Ersatz-Bremsseil alleine auch nicht weiter.



Im Notfall ersetzt ein Knoten den abgerissenen Nippel. Das ist besser, als mit nur einer Bremse nach Hause zu fahren.



Für den Fall, dass am oberen Ende Material für einen Knoten benötigt wird, ist es gut, am unteren Ende etwas Reserve zu haben. Hier am Schaltseil, das natürlich auch mal reißt.



Ein paar Schraubnippel in der Werkzeugtasche können nicht schaden. Hier sitzt der Schraubnippel an einem kurzen Querseil, dessen Länge einstellbar sein soll.



Hier verläuft das Bremsseil gemeinsam mit dem Lampenkabel am Oberrohr. Wenn die Schlaufe der Werkzeugtasche zu fest angezogen wird, kann die Rückholfeder überfordert sein. Das »



» Bremsseil blockiert dann auf dem Rückweg, der Bremsgriff wird locker ... und das Bremsseil springt aus seiner Halterung. Beim nächsten Bremsen greift man dann ins Leere.



Bei Arbeiten an den Bremsen ist eine Zange auch unterwegs gut zu gebrauchen. Diese beiden Zangen wiegen jeweils nur rund 60 g und sind kaum länger als ein Kugelschreiber.

Not ersetzt ein fest zusammengezogener Knoten den abgerissenen Nippel. Dazu braucht man aber ein wenig Reserve am hinteren Ende des Bremsseils und möglichst eine Zange, weil die frisch abgerissenen feinen Drähte ein Verletzungsrisiko darstellen.

Es kann auch nicht schaden, ein paar Schraubnippel dabei zu haben, denn die nehmen wirklich nicht viel Platz weg. Eine Montage ist allerdings ohne Werkzeug nicht möglich und auf jeden Fall bei

einem ausgefaserten abgerissenen Ende kompliziert.

Auch beim Loslassen eines Bremsgriffs ist immer Feingefühl angesagt. Wenn sich nämlich das Bremsseil nicht wieder völlig zurück zieht, weil die Zugkraft an der jeweiligen Bremse nicht ausreicht, weil das Seil nicht richtig in der Ummantelung gleitet, oder weil irgendetwas Hinderliches den freien Teil des Seils blockiert, dann wird das Bremsseil locker und springt aus der ersten Führungshülse.

Beim nächsten Bremsen greift man dann vollkommen ins Leere! Das ist noch gefährlicher als ein Bremsseil, das gerade zu Reißen beginnt. Wenn sich die Bremse beim Loslassen also irgendwie komisch anfühlt, sofort anhalten und überprüfen, was dahinter steckt. Meist ist die „Reparatur“ ganz einfach: Das Bremsseil und seine Ummantelung wird wieder in die richtige Position gebracht und das Hindernis beseitigt. Weiter geht's.

Ingolf Biehusen

Zu Besuch in München

Wenn Frankfurts Fußballprofis nach München fahren, kann es böse enden – wie erst kürzlich bei der NullzuFünf-Klatsche für die Eintracht in der Allianz-Arena. Wenn ein Fahrradlobbyist aus Frankfurt nach München fährt, gibt das keine solche Demütigung, es geht nicht nach Kopenhagen, längst nicht alles an der Isar ist für Radfahrer:innen besser geregelt als am Main. Aber ein paar Dinge machen sie in München einfach gut! Sie nehmen dort auch mal richtig Geld in die Hand, um Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr zu bauen, und zwar in Stein, Asphalt und Beton, nicht nur in Farbe! Wir

zeigen hier ein paar Beispiele aus der Bayern-Metropole – zur Nachahmung empfohlen!

Einige aktuelle Merkmale Münchens möchte ich zum besseren Verständnis vorausschicken. München ist mit knapp 1,5 Millionen ziemlich exakt doppelt so groß an Einwohnern wie Frankfurt, und die Bevölkerung wächst seit einigen Jahren um fast 30.000 pro Jahr (!), obwohl jedes Kind weiß, dass der Wohnungsmarkt dort der teuerste des Landes ist. München ist schon seit Jahrzehnten die am dichtesten besiedelte Metropole in Deutschland. Es hat die größte absolute Anzahl an Einpendlern, per Auto oder

mit Bahn und Bus. Der öffentliche Nahverkehr war vor Corona an der Belastungsgrenze. Die Baustellendichte ist nervtötend, noch krasser als in Frankfurt, man baut dort keine Wolkenkratzer wie bei uns, dafür aber einen Wohn- und Geschäftskomplex neben dem anderen, und dann auch noch einen zweiten S-Bahn-Tunnel. Entschleunigte Idylle geht anders! Trotzdem wird munter und massenhaft Rad gefahren, teilweise auch recht sportlich. Der „Modal Split Verkehrsmittelwahl“ ist mit 18% Radverkehrsanteil ungefähr genauso hoch wie bei uns.

Bertram Giebeler



links: München ist im Gegensatz zu Frankfurt eine ausgesprochene Autostadt, dort wird alles produziert was Motoren hat, vom PKW (BMW) über LKW (MAN) bis zum Panzer (Krauss-Maffei). Trotzdem hat die Stadt ehrgeizige Ziele in Sachen Verkehrswende! Hier eine auffällige „Infoskulptur“ dazu am Siegestor.

oben: Auch das geht in München, und bei ständig steigender Bewohnerdichte und immer mehr Onlinehandel sollte es überall die Regel sein: UPS-Paketauslieferung per Firmen-Lastenrad.



oben: Fast fertig gebaut, noch im November soll die feierliche Eröffnung folgen: der „Arnulfsteg“, nur für Fuß- und Radverkehr, Kosten zweistelliger Millionenbetrag, überspannt in elegantem Schwung das riesige Gleisvorfeld des Münchner Hauptbahnhofs. Hier die südliche Auffahrt mit einer Wenderampe.

rechts: Hier die nördliche Auffahrt, ausgeführt als Spiralarampe. Erschlossen wird ein neues großes Wohn- und Gewerbegebiet auf dem ehemaligen Gleisvorfeld, architektonisch stilvoller wandt mit dem Frankfurter Europaviertel.

Bertram Giebeler (10)





links: Hier wurde der Radweg auf angemessene Breite ausgebaut: Leopoldstraße / Ludwigstraße, absolute Radverkehrs-Arterie in Uni-Nähe.

oben: Hier rattern noch die Baumaschinen, aber bald ist er fertig: der neue 2,80 Meter breite Radweg der Blumenstraße am Altstadttring, verkehrlich etwa vergleichbar dem Anlagenring / Cityring in Frankfurt.



oben: Hier eine von fünf Pop-Up-Bikelanes in der Münchner Innenstadt. Echt ein Segen, dass es die gibt, fand der Autor, sonst wäre das Radfahren im Regierungs- und Museumsviertel noch viel stressiger, fast schon unmöglich. Leider hat eine Mehrheit im Magistrat sie Ende Oktober wieder abgeschafft. Der ADFC protestiert, zu Recht!

rechts: Das war mutig: an der Fraunhoferstraße, einer wichtigen Verbindung von der City in den Münchner Süden, gibt es jetzt rot eingefärbte Radstreifen auf beiden Seiten, auf ganzer Länge. Vorher waren das alles Parkplätze!



oben: Eine Fahrradstraße an sich ist noch keine Sensation, aber: diese hier, im Stadtteil Nymphenburg, ist Bestandteil einer 7 Kilometer langen schnurgeraden tangentialen Radroute, die ausschließlich aus Fahrradstraßen und autoverkehrsfreien Wegen besteht und nur ganz wenige Ampelquerungen hat.

links: Die schnurgerade Route (siehe oben) durch Münchens Nordwesten wird munter von Alltagsradler:innen frequentiert. Das südwestliche Ende ist bei Schloss Nymphenburg, das nordöstliche an dieser Fuß-, Fahrrad- und Straßenbahnbrücke über die Stadtautobahn „Mittlerer Ring“ in Schwabing-Nord.

Reise mit Bahn und Rad – immer ein Abenteuer

Mutter, Vater, Tochter, Sohn, drei Fahrräder und ein Hänger unterwegs von Amrum nach Frankfurt Hauptbahnhof

Felix (8) und Lea (4) finden Bahnreisen im Fahrradabteil gut

Bianka Schlun (2)

Es ist kurz nach sechs Uhr morgens. Im Juli auf Amrum etwas kühl noch, aber es wird ein schöner Tag werden. Der Zeltplatz liegt noch ganz ruhig da. Die meisten Taschen haben wir schon gestern gepackt, manche hängen schon an den Fahrrädern. Unser Plan: Abfahrt gegen 8 Uhr, Fähre um 9 Uhr, Zug um 11:10 Uhr in Dagebüll, Umstieg in Niebüll und Ankunft in Frankfurt am Main gegen 19 Uhr. Bis dahin müssen wir noch zwei kleine Zelte abbauen und einpacken. Unsere Kinder schlafen noch.

Neunmal sind wir nun schon nach Amrum mit Fahrrad und Bahn von Frankfurt gereist. Wir sind quasi Experten für die schwierigen Punkte auf dieser Strecke. Denn in der Theorie ist es ganz einfach. Praktisch ist es etwas abenteuerlicher.

Wir, das sind Mutter (Bianka), Vater (Markus), Sohn (Felix 8), Tochter (Lea 4) mit drei Fahrrädern und einem Hänger für die Kleinste.

Vom Zeltplatz geht es wie geplant zum Schiffsanleger. Mit den reservierten Tickets können wir auf die Fähre. Dort wird angezeigt, dass alle Fahrgäste, die von Dagebüll weiter nach Niebüll wollen, gleich den ersten Zug nehmen sollen. Dieser Zug ist normalerweise nicht zu schaffen, aber dieses Mal wartet er. Denn umsteigen in Niebüll ist nicht lustig: über zwei Aufzüge und durch Menschenmengen zusammen mit den Kindern zum Anschlusszug. Auf dem Bahnsteig in Dagebüll stehen schon acht Fahrräder und viele Koffer. Wir schieben unsere Räder zu den hinteren Abteilen, auch dort stehen einige Velos, doch wir kommen noch rein. Um Platz zu schaffen, müssen wir fremde Koffer stapeln, sonst haben wir keine Chance.

Wir stehen dann im Gang (nicht schlimm bei rund 15 Minuten Fahrzeit) und steigen als erste mit einigen Taschen und dem Hänger aus. Ab dann herrscht Chaos: die Leute reißen ihre Koffer hinter den Fahrrädern hervor und stürmen

raus. Ich habe keine Chance, wieder in den Zug zu kommen, um weiter Sachen rauszuholen. Ich bin etwas erschreckt nach dem entspannten Urlaub, aber wir haben zum Glück Zeit und holen unser Gepäck ganz zum Schluss aus dem Abteil. Mein Mann fragt beim Mobilitätsservice nach, wo Wagen 16 ungefähr halten wird, damit wir dann an der richtigen Stelle stehen.

Dann fährt der Zug ein und das große Geflitze beginnt

Der Zug aus Sylt hat etwas Verspätung, die Kinder werden ungeduldig, ich aber bin ganz froh noch etwas an der frischen Luft zu sein. Als der Zug einfährt, beginnt das große Geflitze. Unser Wagen befindet sich nämlich auf der anderen Bahnsteigseite als angenommen. Mein Mann flitzt, er hat einen Rucksack auf dem Hänger, mein Sohn flitzt mit seinem Rad, ich flitze, meine Tochter flitzt ohne Rad. Schafft sie das? Ich sehe eine Hebebühne für eine Rollstuhlfahrerin, die noch einsteigen muss. Das gibt uns noch Zeit, und wegfahren wird der Zug wohl nicht ohne uns. Tatsächlich schaffen wir es, alles einzuladen. Wir sind drin. Aufatmen.

Ich wundere mich jedoch etwas über die Reservierungsanzeige im Zug, weder bei den Rädern noch bei den Sitzen stimmt sie mit unserer Reservierung überein. Auf Nachfrage erfahren wir vom Zugchef, dass irgendjemand alle Reservierungen ab Dagebüll gelöscht habe. Was? Dann müssen wir uns für die lange Reise bis Frankfurt auf jeden Fall neue Sitzplätze suchen. Das ist auch kein Problem, aber was ist mit den Rädern? Deren Plätze sind teilweise doppelt reserviert, und so bemühen wir uns, alles möglichst schmal zu packen. Unser Hänger passt zusammengeklappt zwischen die Fahrräder. Aus vier mach drei, das Kinderrad kann man notfalls auch noch irgendwo dazwischen schieben.

Bald sind wir in Hamburg. Da steigen immer Radfahrende zu. Aus dem Fenster sehe ich die Leute flitzen. Aber huch, was ist das denn? Vier Menschen mit Weste und Aufdruck: Fahrradhelder. Wow, das ist ja eine prima Idee. Ein bisschen tun sie mir aber auch leid, was für ein Job, den ganzen Tag von Gleis zu Gleis sprinten. Alle Radler:innen sind nun drin. Etwas abgehetzt, aber es hat geklappt, mit Hilfe der Radhelfer:innen noch besser. Wir fahren weiter, halten am schönen Bahnhof Uelzen und mein Sohn erkennt sofort Maschen: ein gaaanz großer Güterbahnhof. Da war auch mal die Sendung mit der Maus auf einer Sommerreise.

Immer wieder steigen Radler:innen ein, mein Mann und andere helfen den Einsteigenden, erklären das Dilemma mit den Doppelreservierungen, alles klappt, alle entspannt, alles gut.

Doch dann kommts.

Doppelreservierung: Krach um die Fahrradplätze

In Hannover gibt es einen Zugführerwechsel und vier Räder werden eingeladen. Die Herrschaften möchten unbedingt auf die von ihnen reservierten Fahrradplätze und machen einen Riesenkrach. Es gibt eine große Diskussion. Die neue Zugchefin weiß offensichtlich nichts von der Doppelreservierung und macht eine Durchsage: Alle, die in Wagen 16 eine Fahrradreservierung haben, sollen bitte sofort dort erscheinen. Großes Ticket-Geraschel und Gedrängel. Mein Mann und mein Sohn gehen hin. Letzterer kommt sichtlich aufgewühlt nach kurzer Zeit zurück und erzählt, dass zwei Räder in ein anderes Abteil wechseln müssen. Er befürchtet, dass es unsere sind, weil sie auf falschen Plätzen stehen. Aber ein Herr, der zwischendrin eingestiegen war, erklärte sich netterweise dazu bereit, in Göttingen zu wechseln und entscheidet:

„Bevor eine Familie mit den ganzen Urlaubstaschen umziehen muss, mach ich das.“

Fahrgäste beschenken sich gegenseitig mit Gummibärchen

Meine Tochter ist unbeeindruckt und kommuniziert mit dem Herrn, der hinter uns sitzt. Sie malt etwas für ihn und sie schenken sich gegenseitig Gummibärchen. Es gibt eine rege Unterhaltung darüber, was sie gerne isst, was sie schon malen kann und wer bei uns zu Hause wo schläft etc.

Nach dem Halt in Göttingen läuft alles ganz entspannt. In Schlüchtern haben wir einen geplanten Aufenthalt von 30 Minuten, dürfen auch aussteigen und draußen herum flitzen. Lea sucht Bernd, so heißt der Herr, der hinter uns sitzt. Sie findet ihn, schnappt sich seine Hand, und er erzählt uns von seinen Kindern und Enkelkindern. Draußen ist es schwülwarm, die Vorbereitung auf Frankfurt, denn dort sind die Temperaturen ähnlich.

Als wir wieder an unseren Platz kommen, steht dort eine Packung M&Ms. Der junge Mann vom Sitz vor uns hat sie großzügigerweise dort für die Kinder deponiert.

Weiter geht's über Hanau, wo ein Ehepaar sehnsüchtig aus dem Fenster schaut. Sie müssen vom Frankfurter Hauptbahnhof wieder zurück fahren. Ebenso ein Mann am Südbahnhof, er könnte von hier aus weiter zum Riedberg. Und wir fahren wirklich sehr langsam durch den Südbahnhof. Vielleicht wär das ja mal was: Optionale Ausstiege für Radler, je nachdem ob es spontan möglich ist. Wir brauchen es nicht, aber andere wären froh.

Bernd unterstützt uns beim Ausladen in Frankfurt. Hier wieder das gleiche Spiel, alle



Gut angekommen: Markus, Lea, Felix und Bianka im Frankfurter Hauptbahnhof

Taschen und Räder raus. Doch dank Kopfbahnhof haben wir genügend Zeit, denn der Lokführer muss zu dem Führerstand am anderen Ende des Zugs laufen, bevor es weitergeht. Alle Taschen an die Räder. Und zum Schluss machen wir noch ein Foto auf dem Bahnsteig und winken allen wie wild zum Abschied zu.

Fazit: Es ist immer wieder aufregend, es klappt immer, wenn auch manchmal anders als geplant, und wir treffen immer wieder viele nette Leute im Zug. Also wir werden es wieder tun, aber es wäre doch wirklich schön, wenn das mal besser klappen würde mit den Verbindungen für Radreisende!
Bianka Schlun

Fahrradmitnahme im ICE

Positiv überraschte mich die Deutsche Bahn, als ich mit meinem Fahrrad Ende September mit ihrem neuen Angebot „Fahrradmitnahme im ICE“ von Frankfurt am Main nach Kiel und zurück fuhr. 10 reservierungspflichtige Fahrradstellplätze gibt es im Wagen hinter dem Zugführer, geteilt durch eine Schiebetür zum Fahrgastraum. Man muss frühzeitig eine Fahrkarte mit einer Platzreservierung für das Fahrrad und eine Fahrradkarte kaufen. Trotz Komfort-Check-in wird man, wegen der Radmitnahme, vom Schaffner noch einmal kontrolliert. Wünschenswert wäre die Integration der Fahrradkarte mit Reservierung in den Barcode der Fahrkarte für den Komfort-Check-in. Alles hat gut geklappt und vielleicht gibt es ja bald noch mehr Fahrradstellplätze im ICE – wäre jedenfalls super...
Gabriele Völz

Impressum

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

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

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

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

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

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

Druck: Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG,
Frankfurt am Main, **Auflage:** 4.600

Redaktionsschluss für die Jan./Feb.-Ausgabe: 29. Dezember 2020

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 18)
www.fahrrad-boettgen.de

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

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 6)
www.zweirad-ganzert.de

Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH
Otto-Fleck-Schneise 10a
www.gfr-cycling.de

Internationaler Bund/Bike Point
Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein
Leverkuser Straße 31
(Am Bahnhof FFM-Höchst)
(Anzeige Seite 32)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 24)
www.mainvelo.de

Montimare
Hanauer Landstraße 11–13
www.montimare.de

Per Pedale
Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 10)
www.perpedale.de

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

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

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

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

„Radfahrende sollen erstmal Steuern zahlen, bevor sie etwas fordern!“

Wer sich fahrradpolitisch engagiert, bekommt früher oder später dieses Argument gegen Radverkehrsmaßnahmen aller Art präsentiert. Alternativ wird auch gerne direkt eine „Fahrradsteuer“ gefordert, damit man als radelnder Mensch überhaupt einen „Anspruch“ auf einen Radweg oder Fahrradbügel „erwirbt“.

Was im ersten Moment durch die z.B. tatsächlich gezahlten Kfz- und Kraftstoffsteuern logisch klingt, wird auf den zweiten Blick zur einfach widerlegbaren Behauptung: diese Steuern decken nämlich nicht ansatzweise die immensen Summen, die jedes Jahr in Deutschland für den autozentrierten Straßenbau, die Instandhaltung usw. ausgegeben werden und die die Einnahmen aus dem Kfz-Bereich bei weitem übersteigen. So wurden 2019 laut Bundesfinanzministerium rund 9,3 Milliarden Euro an Kfz-Steuer eingenommen. Dem gegenüber stehen laut Bundeshaushalt ca. 10 Milliarden Euro an Ausgaben auf Bundesebene für Straßen, Parkplätze etc., die nicht vom Bund bezahlt werden, sind darin noch nicht enthalten.

„Externe Kosten“

Sie tauchen in den offiziellen Bilanzen eines Verkehrsmittels nicht auf und werden gerne verschwiegen, weil sie vom Verursacher entkoppelt betrachtet werden. Sie werden von der Gesellschaft, über Steuermittel, getragen oder an zukünftige Generationen vererbt. Laut der Allianz pro Schiene betragen die externen Kosten in Deutschland für 2017 149 Milliarden Euro, der Löwenanteil entfällt dabei mit 94,5% auf den Straßenverkehr.

Auch die „externen Kosten“ wie Umweltschäden, Bereitstellung von kostenfreien/subventionierten Parkplätzen in Städten oder auch

die aus Steuergeldern verteilten Subventionen wie z.B. die Steuerbegünstigung für Diesel (jährlich ca. 7,3 Milliarden Euro) wie pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen (jährlich mindestens 3,1 Milliarden Euro) sind da ebenfalls nicht mit eingerechnet. Dazu kommen noch die Folgekosten- und Schäden der jährlich rund 300.000 Kollisionen (Hauptverursacher:innen bei rund 240.000 davon: Kfz-Fahrerinnen und -Fahrer) mit Personenschaden und 3.000 getöteten Personen im Straßenverkehr.

Diese Kosten, dazu zählen auch Einsätze von Polizei, Rettungsdiensten und Krankenhausaufenthalten, tragen wir alle, z.B. über unsere Mehrwert- & Einkommensteuer oder Beiträge zu Krankenversicherungen. Dabei ist es egal, ob man ein Auto besitzt oder nicht. Gleiches gilt natürlich auch für Personen ohne Fahrrad. Erstaunlicherweise kommt dieses Argument aber nur bei Radverkehrsanlagen und nicht wenn es um den ÖPNV oder Fußverkehr geht.

Wem gehört die Straße?

Was kann man also aus dieser Diskussion mitnehmen? Zum einen gehört der öffentliche Raum uns allen als Menschen, ganz unabhängig vom Verkehrsmittel. Und da es in der jährlichen Steuererklärung bislang kein Kästchen „Habe kein Auto, bin steuerbefreit“ zum Ankreuzen gibt, kann man das „Radfahrer zahlen keine Steuern“

2020

Name _____
Vorname _____

3 **Steuernummer** _____

4 Soleil keine ISNR, vorhanden: eTIN E, Lohnsteuerbescheinigung(en) / eTIN E, weiterer Lohnsteuerbescheinigung(en) _____

Anlage F
Fahradfahrende haben zur Steuererstattung eine Anlage F abzugeben.

stf. Person / Ehemann / Person A
 Ehefrau / Person B

Erstattung sämtlicher Steuern für Fahrradfahrende

Angaben zu gezahlten Steuern

5 Steuerklasse 168 EUR Ct

6 Lohnsteuer	140	
7 Solidaritätszuschlag	150	
8 Kirchensteuer	142	
9 Umsatzsteuer	160	
10 Körperschaftsteuer	170	
11 Einfuhrumsatzsteuer	180	
12 Gewerbesteuer	190	
13 Kapitalertragssteuer	195	
14 Sonstige Steuerarten	200	
14	210	
15	220	

Antrag auf Erstattung

16 Hiermit beantrage(n) ich/wir die Erstattung sämtlicher an Bund, Länder und Kommunen gezahlten Abgaben und Steuern.

17 ja nein

18 **Ergänzende Hinweise an das Finanzamt**

19 _____
20 _____
21 _____
22 _____
23 _____
24 _____
25 _____
26 _____
27 _____
28 _____
29 _____

2020AnF

Kein echtes Dokument, aber im Kopf vieler Autofahrender fest verankert: die totale Steuerbefreiung für Radfahrende

Quelle: ADFC Köln

getrost als schlechten Versuch abtun, eine wichtige Debatte über die notwendige Verkehrswende unsachlich zu sprengen. Und selbst wenn die Einnahmen höher wären als die Ausgaben: Steuern sind per Definition nicht zweckgebunden.

Es liegt außerdem im ureigenen Interesse einer Kommune, Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV zu stärken. Man reduziert Lärm sowie schwere Unfälle und verbessert gleichzeitig spart man auch noch Steuergelder ein, weil Radverkehrsanlagen im Vergleich zur Infrastruktur für Kfz nur einen

Bruchteil kosten und im Verhältnis deutlich mehr Personen von A nach B befördern können.

Vor allem der Bund versucht, mit zugegebenermaßen bisher mäßigem Erfolg, über die Erhebung der Steuern lenkend in die persönliche Verkehrsplanung der Bürgerinnen und Bürger einzugreifen. Auch der volkswirtschaftliche Nutzen von Radverkehr ist aus den genannten Gründen unterm Strich deutlich höher als beim Autoverkehr, weshalb es eben keine „Fahrradsteuer“ o.ä. gibt und diese auch aufgrund der Vorteile des Radfahrens nicht sinnvoll ist. *Ansgar Hegerfeld*

Quellen mit vielen weiteren Informationen:

- www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html
- www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-2016
- www.rbb24.de/panorama/beitrag/2020/09/berlin-fragen-antworten-fahrrad-steuer-radweg.htm

['kvirder][®]
www.kvirder.de



Dein Rad,
deine Story,
dein Leben.

#kvirder

Dein Lastenrad-Shop
in Frankfurt

Meisterwerkstatt & Verkauf
Linnéstraße 27 | 60385 Frankfurt
Sonia Quirder | +49 69 94943409
werkstatt@kvirder.de
www.kvirder.de



RADSPORTH AUS

KRIEGELSTEIN

GmbH



Z E G



ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925
REPARATUREN & ERSATZTEILE

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

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



www.radsporthaus-kriegelstein.de


200€
geschenkt*

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

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

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