

FRANKFURT

aktuell

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



Gewerbegebiete und Radverkehr

Bisher fehlen Konzepte für eine nachhaltige Mobilität (Seite 6)

Weihnachtsfeier
ADFC Frankfurt am Main e.V.
Mittwoch, 8.12., 19 Uhr
Saalbau Gallus
siehe Seite 8



e-motion e-Bike Welt Frankfurt-Süd

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

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



☎ 069 24 24 78 87

✉ frankfurt-sued@emotion-ebikes.de

📍 Strahlenberger Weg 16
60599 Frankfurt a.M.



Editorial

Schreibt doch mal was zum Thema Licht, jetzt, um diese Jahreszeit, wurden wir aufgefordert. Da wird viel geblendet, hieß es, darauf sollten wir ruhig einmal hinweisen. Das tun wir hiermit, und das nicht zum ersten Mal. Viele von euch haben ihre Velos mit sehr guten Lichtanlagen ausgestattet, kommen damit auch nachts auf unbekanntem Waldwegen zurecht, können Wegweiser rechtzeitig erkennen und sind, besonders wichtig, im Gegenverkehr gut zu sehen. Wer jedoch nicht nachts auf unbekanntem Waldwegen unterwegs ist, sich nicht im Dunkeln an Wegweisern orientieren muss, sondern in der auch abends hell erleuchteten Stadt Rad fährt, merkt oft nicht, ob der Scheinwerfer so eingestellt ist, dass er den unbekanntem Waldweg ausleuchten würde, oder ob er den Gegenverkehr blendet. Letzteres tut er viel zu häufig, und das wird

mit den modernen lichtstarken Lampen für die, die euch begegnen, zum Problem – sie fahren geblendet in ein dunkles Loch, in dem ihnen auch der eigene, richtig eingestellte Scheinwerfer kurzfristig keine Erleuchtung verschaffen kann. Das ist nicht nur unangenehm, sondern kann auch zu einer Gefahr werden – eben dann, wenn ein Hindernis auf dem Radweg nicht rechtzeitig erkannt werden kann. Deshalb der Appell an euch: Stellt den Scheinwerfer so ein, dass er vor eurem Vorderrad auf die Fahrbahn leuchtet. Und nicht ins Gesicht Entgegenkommender.

Und zu den Radfahrenden, die ganz ohne Licht unterwegs sind, verlieren wir hier ausnahmsweise mal kein Wort. Solcher Unsinn ist schlicht lebensgefährlich – für sie selbst und für andere. Aber das setzen wir inzwischen als bekannt voraus und schweigen dazu.

Nicht ganz ungefährlich ist es zurzeit auch am hellen Tag. Auf unseren roten Radstreifen sammelt sich das Herbstlaub und wird dort vom Regen zu einer rutschigen Masse durchweicht. Während die Fahrbahn für den Autoverkehr sauber und trocken vor uns liegt, ist die daneben verlaufende Fahrbahn für den Radverkehr feucht und rutschig. Das hat bereits zu Stürzen von Radfahrer:innen geführt. Da wünsche ich mir schon, dass die kleinen Kehrmaschinen, die zurzeit das Laub einsammeln, öfter die Radspuren unter ihre Saugrüssel nehmen. Gerade in der Dunkelheit ist das vermatschte Laub nur schwer von der Fahrbahn zu unterscheiden. Hier hilft auch ein guter, richtig eingestellter Scheinwerfer kaum.

Unser Tipp: „Uffbasse!“, immer und überall. Aber das wisst ihr ja.

Peter für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e. V.

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

www.adfc-frankfurt.de
twitter.com/adfc_ffm
facebook.com/adfc.ffm
instagram.com/adfc.ffm

Öffnungszeiten Geschäftsstelle:

Mittwoch + Freitag: 17.15–19.00 Uhr
26.11.–17.12. nur freitags, danach
Winterpause. Weitere Infos:
www.adfc-frankfurt.de/infoladen

Vorstand

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

Kontoverbindung

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

Arbeitsgruppen / Themen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Radreisen: Elke Bauer
radreisen@adfc-frankfurt.de

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

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

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

Stadtteilgruppen

Nord: Sigrid Hubert

Nordwest: Stephan Nickel

West: Klaus Konrad

Süd: Erich Lücker

Beauftragte

Fahrgastbeirat: Jürgen Johann

Firmen-Events: Wehrhart Otto

GrünGürtel: Ernesto Fromme

Goethe-Uni: Lars Nattermann

Kontakte

Elke Bauer e.bauer@web.de

Anke Bruß
anke.bruss@adfc-frankfurt.de

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

Ernesto Fromme
ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

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

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

Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

Simone Markl
simone.markl@adfc-frankfurt.de

Lars Nattermann
lars.nattermann@adfc-frankfurt.de

Dr. Susanne Neumann
☎ 0177/78 52 57 0
susanne.neumann@
adfc-frankfurt.de

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

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

Ralf Paul ☎ 069/49 40 92 8

Wolfgang Preisung
☎ 061 92/9 51 7 617
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de

Denis Reith
denis.reith@adfc-frankfurt.de

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

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

Svea Birte Schuch
☎ 069/58 90 190
birte.schuch@adfc-frankfurt.de

Alexander Schulz
☎ 0176 496 85 85 9
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de

Karin Soldan ksoldan@gmx.de

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

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

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

Das Schild „Autofahrende aussteigen und schieben“ wäre an dem Ende dieser Straße wohl passend, weiter ginge es nur mit geländetauglichen Fahrzeugen

privat

Rückbau der öffentlichen Schlammfelder

Wieso umweltfreundliche Radverkehrsförderung auch Asphaltwege benötigt

Eigentlich möchte man nur die Alltagswege zur Arbeit, zum Super- oder zum Wochenmarkt oder zu seinen Freundinnen und Freunden mit dem Fahrrad zurücklegen. Was bei trockener Witterung höchstens eine staubige Angelegenheit ist, kann bei dem wieder bevorstehenden nassen Teil des Jahres schnell zur ungeplanten Schlamm Schlacht werden.

Der Grund sind die vielen unbefestigten Wege in Parks und zwischen den kümmerlichen Resten unserer vertrockneten Wälder, die bei Nässe schneller in ihre Bestandteile zerfließen, als man seine Gamaschen anlegen kann. Den Slalomkurs gibt es dank der Schlaglöcher und Rillen noch als Bonus. Dabei braucht es für einen Ausbau der Radnetze bzw. Lückenschlüsse oft gar keine neuen Wege, es würde reichen, einige der

bestehenden Schotter- und Schlammfelder ganzjährig und für jedes Rad (egal ob Hollandrad, Lastenrad oder Velomobil!) befahrbar zu machen. Das hilft nicht nur Pendlerinnen und Pendlern auf dem Fahrrad, sondern bei ausreichender Breite gleichzeitig auch dem Fußverkehr und insbesondere Menschen mit Rollatoren, Kinderwagen und Rollstühlen. Schließlich macht es auch zu Fuß, wenn man Kinder mal ausklammert, wenig Spaß ständig Pfützen ausweichen zu müssen, in der Stadt auf Gummistiefel angewiesen zu sein und auf den noch nicht ganz durchgeweichten Rändern der Wege zu balancieren.

Natürlich müssen nicht gleich alle Wege asphaltiert werden: durch Beobachtungen, eigene Erfahrungen und Auswertungen (z. B. über Strava Metro und weitere Zählungen) ist bekannt, welche Routen

für den Alltagsverkehr wichtig sind und welche eher weniger genutzt werden. Hierbei gilt wie üblich: die Menschen suchen sich die für sie besten Wege in aller Regel ganz alleine, und genau diese Wege sollten priorisiert befestigt werden.

Dabei muss es auch nicht der schwarze Asphalt sein, der bei Straßen standardmäßig und ohne Diskussionen, bei Rad- und Fußwegen aber nach wie vor nur ungern eingesetzt wird. Gerne kann es der erstmals am Deutschherrnufer verbaut helle Asphalt sein, der sich deutlich weniger aufheizt, damit Insekten schützt und trotzdem die Vorteile einer wasserfesten Oberfläche bietet (wir berichteten in FFA 3/2021). Die Farbe ist egal, Hauptsache der Weg schwimmt nicht bei Regen weg.

Dass sich Umweltschutz und Asphalt nicht pauschal ausschließen, sollte leicht nachvollziehbar sein:

jeder mit dem Fahrrad, zu Fuß oder auch mit dem ÖPNV zurückgelegte Weg vermeidet eine Autofahrt und damit Unmengen an Lärm, Reifenabrieb, Abgasen und auch Unfälle. Genau diese Vermeidung von unnötigen Umweltbelastungen sollte eigentlich auch im ureigensten Interesse eines Umweltaamtes oder auch eines Landesforstbetriebes sein. Trotzdem hörte und hört man selbst bei den aktuell geplanten Raddirektverbindungen (früher „Radschnellwege“), zum Beispiel zwischen Darmstadt und Frankfurt, immer wieder das alte Motto „Kein Asphalt im Wald!“. Das ist rational nicht erklärbar, schließlich käme bei Autobahnen oder Landstraßen niemand auf die Idee, für Abschnitte in Wäldern auf Schotter- oder Schlammfelder zu setzen, auf denen Autofahrende nur noch mit Schrittgeschwindigkeit oder schiebend vorwärts kommen würden.

Auch wenn so ein asphaltierter Weg in der Installation teurer ist als die wasserlösliche Alternative (offizieller Name: „wassergebundene Decke“), liegen die Vorteile auf der Hand: sie können bei jedem Wetter und ganzjährig genutzt werden, sind deutlich langlebiger und müssen nicht permanent aufwendig gepflegt und erneuert werden. Letzteres wird in der Praxis gerne vergessen, ist aber eigentlich für den Erhalt zwingend erforderlich. Außerdem können die Wege problemlos mit wenigen KFZ für die Müllentsorgung, Grünpflege usw. befahren werden, ohne dass sie gleich unter dem Gewicht der Fahrzeuge zerbröseln.



Wo viele Jahre – je nach Wetterlage – eine Schlamm- oder Schotterpiste durch den Günthersburgpark führte, ist endlich eine befestigte, breite Passage entstanden, die bei jeder Witterung gut befahrbar ist

Torsten Willner

Dass das Argument der Flächenversiegelung bzw. Bodenverdichtung bei wasserfesten Oberflächen in der Praxis haltlos ist, wurde bereits in FFA 4/2021 ausführlich erklärt. Auch in Würzburg wurden von 2009 bis 2014 verschiedene wassergebundene Decken aus unterschiedlichen Materialien auf einer Teststrecke installiert (siehe Abbildung „Teststrecke Ludwigs-kai“), die radelnden und laufenden Menschen befragt und der Verschleiß dokumentiert. Das Ergebnis, veröffentlicht in der Broschüre „Neue Materialien für wassergebundene Wegedecken. Beispiele und Erfahrungen“ (www.adfc-ffm.de/=f6Av, Seite 7) ist wenig überraschend: „Aus Expertensicht stellen alle wassergebundenen Bauweisen bei Radwegnutzung keine empfehlenswerte Alternative dar.“

Die Position des ADFC Frankfurt ist daher klar: wer den Radverkehr fördern möchte, muss witterungsbeständige und ganzjährig befahrbare Wege anbieten. Das kostet zwar im ersten Moment ein paar Euro mehr, rentiert sich aber sowohl finanziell als auch verkehrs- und damit umweltpolitisch sehr schnell. Nur wenn man komfortabel, auf direktem Weg und ohne Schlammbad sein Ziel erreichen kann, wird das Fahrrad für viele zur echten ganzjährigen Alternative zum Auto. *Ansgar Hegerfeld*



Radwege statt ungenutzter Parkmöglichkeiten

Wie wir mit Autos den überfälligen Lückenschluss auf der Eschersheimer Landstraße fordern

Foto-AG ADFC Frankfurt

Der Abschnitt der Eschersheimer Landstraße zwischen Hängelstraße und Humserstraße bzw. „Am Grünhof“ ist schon lange ein Streitpunkt in der Lokalpolitik: bisher gibt es dort keine Radinfrastruktur, obwohl sich ADFC und einige Parteien im Ortsbeirat dafür einsetzen. Manche Beteiligte warnen dagegen gerne vor Staus, die dort angeblich entstehen würden, wenn man einen Fahrstreifen zu einem Radfahrstreifen umwidmen würde.

Was viele nicht wissen: z.B. vor dem Sinaipark (Fahrtrichtung Norden) darf man ganz legal, rund um die Uhr und natürlich kostenfrei sein Fahrzeug auf dem rechten Fahrstreifen parken. Das Haltverbot dort wurde vor circa 10 Jahren entfernt, seitdem traut sich aber trotzdem niemand, dort zu stehen. Gegenüber, also Richtung Süden, wurden in den letzten Jahren immer wieder größere Baustellen eingerichtet, für die auch problemlos für längere Zeiträume ein Fahrstreifen einzogezogen wurde. Hier wurden Rückstaus bis auf die A661 befürchtet – diese Befürchtungen gelten natürlich nur bei einem Radweg und nicht bei Baustellen. Dass bei Baustellen vieles möglich ist, was bei Radwegen undenkbar wäre, hatten wir schon in Frankfurt aktuell 3/2021 erklärt.

Der ADFC hatte deshalb an einem Freitag Nachmittag den **Test** gemacht: was passiert, wenn man im Berufsverkehr einen Fahrstreifen auf der Eschersheimer

Landstraße mit geparkten Autos blockiert? Gemeinsam mit dem VCD und dem Radentscheid nahmen wir mehrere Carsharing-Autos, parkten sie vor dem Sinaipark, luden die Presse dazu ein und schauten was passiert.

Das **Ergebnis**: ab unserem Eintreffen gegen 16.30 Uhr wurde gelegentlich gehupt, weil manche der Autofahrenden sowohl etwas überrascht von den ungewohnten Hindernissen als auch mit dem Reißverschlussystem überfordert waren. Ansonsten passierte nichts, die Welt ging natürlich nicht unter. Immer wieder kam ein Schwung von 20-30 Autofahrenden (eine Ampelphase), danach herrschte wieder Ruhe. Das ist nur logisch und war zu erwarten, schließlich ist weiter südlich zwischen Eduard-Rüppell-Straße und Spenerstraße normalerweise auch ein Fahrstreifen zugedockt – je nach Uhrzeit auch legal.

Fazit: geparkte Autos und Baustellen sind hier kein Problem für den Verkehrsfluss, nur ein Radweg würde laut manchen Politikerinnen und Politikern zu Problemen führen.

Es kamen auch viele mehr oder weniger überraschte Radfahrende an uns vorbei, von denen einige die Aktion begrüßten. Hier scheint die, wenn auch qualitativ eher mäßig gute, Radinfrastruktur im neuen Abschnitt nördlich der Hängelstraße Wirkung zu zeigen und Menschen aufs Rad zu locken.

Wir fordern daher weiterhin den Lückenschluss auf dieser wichti-

gen Nord-Süd-Achse, allerdings mit einer besseren Lösung als im bereits umgebauten Abschnitt nördlich der Hängelstraße. Anstatt schmaler „Schutzstreifen“, die zwischen Türzone der geparkten Autos und dem viel zu dicht überholenden Kraftverkehr liegen, sollte ein Fahrstreifen zu einem breiten Radfahrstreifen umgewidmet werden. Dabei sollte, wie schon auf der umgestalteten Konrad-Adenauer-Straße erstmals in Frankfurt umgesetzt, dem Kraftverkehr nur die notwendige Mindestbreite und der gesamte restliche Platz dem Radfahrstreifen zugewidmet werden. Das ließe sich recht einfach und mit verhältnismäßig geringem Aufwand kostengünstig mit Markierungen und nachträglich installierten Trennelementen umsetzen.

Idealerweise kombiniert man diese längst überfällige Umgestaltung mit dem Bau der für das Jahr 2022 geplanten neuen Querungsmöglichkeit über die Eschersheimer Landstraße am Sinaipark. Dafür wird die Fahrbahn streckenweise ohnehin verlegt und neu gebaut. Der Magistrat verwies 2019 auf die notwenige Aufstockung der Planungskapazitäten durch den Radentscheid. Hier ist zum Glück einiges passiert und die neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind eingestellt und arbeiten bereits an Projekten. Der Ball liegt also aktuell bei der Stadt, auch wenn es dieser Abschnitt nicht in den Radentscheid-Maßnahmenkatalog geschafft hat.

Ansgar Hegerfeld



Mehr Informationen zum Test in Würzburg gibt es unter adfc-ffm.de/=1PCP

Peter Sauer



Gwinnerstraße, Gewerbegebiet Seckbach: Das lädt nicht dazu ein, mit dem Rad zur Arbeit zu kommen. Null Radweg, knüppelhartes Kopfsteinpflaster, alte Schienen zum Reinrutschen, Schwerverkehr **Peter Sauer (2)**

Mit dem Rad zur Arbeit – oft ein harter Job!

Es fehlt ein Konzept für nachhaltige Mobilität in den Gewerbegebieten

Wenn „mit dem Rad zur Arbeit“ bildlich dargestellt werden soll, kommt dabei oft ein flott-dynamischer Jungmanager(innen)typ auf dem Rad vor der Kulisse der Hochhauskyline heraus. Dabei ist für viele das äußere Umfeld ihrer Arbeit alles andere als chic. Gewerbegebiete, die nicht so sehr von Büros, sondern von Industrie und Logistik geprägt sind, bieten normalerweise keine attraktive Aufenthaltsqualität, auch wenn sie heute gern euphemistische Bezeichnungen wie „-Park“ oder „-Campus“ tragen.

Wenn Industriegebiete schon nicht schön sind, sollten sie doch wenigstens gut erreichbar und durchfahrbar sein, auch mit dem Fahrrad – sollte man meinen. Wegen des hohen Anteils an Schwerverkehr sollte die Sicherheit des Radverkehrs besonders beachtet werden, separate Radwege oder geschützte Radstreifen sollten Standard sein. Daran hapert es aber nahezu überall. Auch an das Tempo des Straßenverkehrs geht bislang niemand so recht heran, obwohl gerade auf Gebietserschließungsstraßen ohne Durch-

gangsverkehr niemand schneller als 30 unterwegs sein müsste. Wir gehen die wichtigsten Industriegebiete innerhalb Frankfurts einmal durch, von Westen nach Osten.

Industriepark Höchst

Ganz im Westen liegt gleich das größte Industriegebiet Frankfurts, der Industriepark Höchst (IPH) auf dem Gelände der ehemaligen Farbwerke Hoechst mit Hauptbetrieb Sanofi. Der IPH ist ein geschlossener Komplex mit Werkstoren und Sicherheitskontrollen. Das gilt auch für den einige Kilometer entfernten Ableger „Chemiepark Griesheim“, Hauptfirma Clariant. Es gibt im IPH eine Gruppe aktiver Radfahrer:innen, sie nennen sich „Industrieparkradler“, die sich um die Belange radfahrender Berufspendler und Berufspendlerinnen kümmern. Das ist schon mal sehr gut und sollte anderswo Schule machen. Radfahren ist auf dem Gelände bei gebotener Vorsicht gut möglich, die Erreichbarkeit der Werkstore von außen ist zumindest im näheren Umfeld nicht schlecht, allerdings ist der Sindlinger Kreisler vor dem IPH-Tor West nur etwas für Wagemutige.

Sonderfall Flughafen

In West-Ost-Richtung ist das nächste große Gewerbegebiet der Flughafen – ein Sonderfall, mit dessen Radverkehrsbedingungen sich seit Jahren eine eigene Arbeitsgruppe beim Regionalverband Frankfurt-Rhein/Main beschäftigt, allerdings ohne in diesem total autoorientierten Umfeld nennenswerte Infrastrukturverbesserungen für den Radverkehr zu erreichen. Immerhin soll die komplizierte Kreuzung vor dem Terminal 2 eine Fuß- und Radverkehrsbrücke in Ost-West-Richtung bekommen.

Rödelheim

Das Industriegebiet Rödelheim, größter Betrieb *Continental Teves*, wird hauptsächlich erschlossen vom Straßenzug Guerickestraße/Am Seedamm/Gaugrafenstraße. Es gibt an Am Seedamm/Gaugrafenstraße trotz beachtlicher Straßenbreite überhaupt keine Radverkehrsinfrastruktur, eine geschützte oder separate schon gar nicht, und natürlich Tempo 50. An der Guerickestraße hat man sich damit beholfen, den nicht besonders breiten Bürgersteig kurzerhand zum

gemeinsamen Geh- und Radweg umzudeklariieren. Bei *Continental Teves* ist diese unbefriedigende Situation der Personalabteilung und dem Betriebsrat schon 2018 unangenehm aufgefallen, der zuständige Ortsbeirat 7 wurde darauf angesprochen. Notorischer Problemfall ist auch die komplett radweglose und stark befahrene westliche Heerstraße, über die von Praunheim aus das Industriegebiet erreichbar ist.

Kalbach, beim Frischezentrum

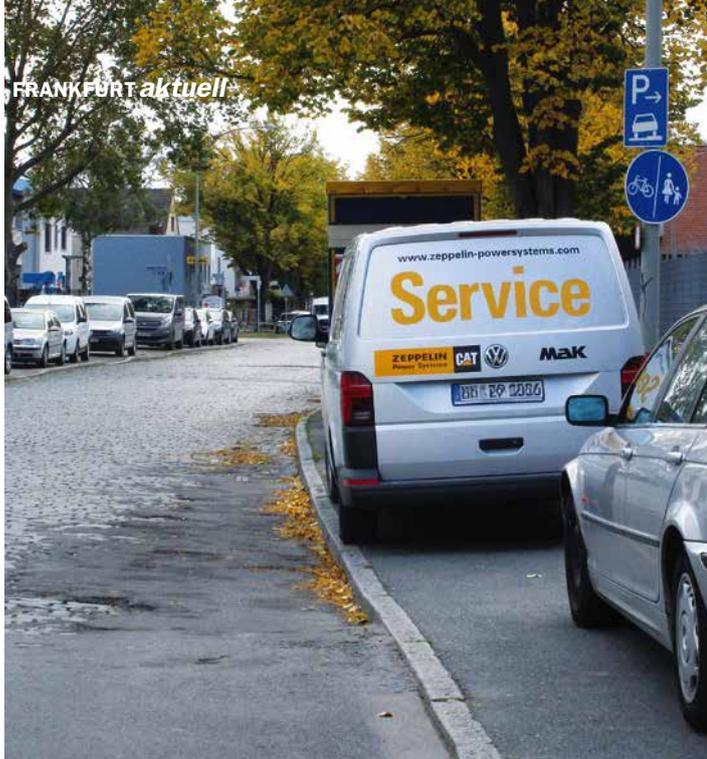
Das relativ neue Gewerbegebiet Am Martinszehnten in Kalbach beim Großmarkt „Frischezentrum“ wird erschlossen durch die Straße Am Martinszehnten, die auf der westlichen Seite einen Zwei-Richtungs-Radweg aufweist. Im Gebiet selbst ist die Haupt-Erschließungsstraße die sehr großzügig dimensionierte, aber trotzdem radweglose Heinrich-Lanz-Allee. Hier würde die Ausweisung der sehr breiten Bürgersteige als Gehweg – Radverkehr frei schon helfen, denn der Schwerverkehr ist dort schon erheblich. Außerdem wäre Tempo 30 angezeigt.

Nieder-Eschbach

Das Gewerbegebiet Nieder-Eschbach, direkt neben den bekannten Einkaufszentren *IKEA* und *Hornbach*, wird hauptsächlich erschlossen durch die dreiviertelkreisförmige Berner Straße. Diese hat nur auf einem kurzen Teilstück einen Radweg, und auch das nur in einer Richtung. Ansonsten ist die ganze Gewerbezone frei von jeglicher Radverkehrs-Infrastruktur. Obwohl in dieser eher tertiären Gewerbezone der Schwerverkehrsanteil nicht ganz so hoch ist wie andernorts, wären mehr Radwege oder Radstreifen nötig, um tatsächliche und subjektiv empfundene Sicherheit zu gewährleisten. Der Verkehrsdruck ist erheblich, der Straßen-Seitenraum ist komplett zugeparkt, und es gilt Tempo 50!

Preungesheim, August-Schanz-Straße

Das kleinere Gewerbegebiet August-Schanz-Straße am Nordrand von Preungesheim wird erschlossen von der acht-förmigen August-Schanz-Straße, zu der man über die Homburger Landstraße und über die Straße Am Dachsberg per Fahrrad Zufahrt hat. Zusätzlich führt ein Fußweg durch einen klei-



Paris-Roubaix-Anmutung an der Kruppstraße, Fechenheim-Nord: Radweg zugeparkt, Straße grottenschlecht, kryptische Beschilderung.

nen Park zur Siedlung auf der ehemaligen US-Housing-Area Berkersheim. Diese einzige Straße ist eine Einbahnstraße mit Tempo 50. Als erstes sollte das geändert werden – Tempo 30 und Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung! Zu kritisieren ist außerdem der radweglose Zustand des kurzen aber wichtigen Stücks der Homburger Landstraße von der Unterführung unter der A661 bis zur Einmündung der August-Schanz-Straße und das Fehlen einer Querungshilfe in Höhe dieser Einmündung für den Radver-

kehr aus Richtung Frankfurter Berg / Bonames.

Der industrielle Osten

Im industriellen Osten Frankfurts liegen seit langer Zeit gleich vier Gewerbegebiete: südlich von Bahn und Hanauer Landstraße der Osthafen mit Franzius- und Intzestraße sowie der Oberhafen mit der Carl-Benz-Straße als Hauptstraße, im Osten ergänzt durch das geschlossene Betriebsgelände der Alessa-Chemie (vormals Cassella). Nördlich von Bahn und Hanauer liegen

die Gewerbegebiete Fechenheim Nord mit Hauptstraße Wächtersbacher Straße und Seckbach, erreichbar über die Borsigallee. In den letzteren zwei Gewerbegebieten hat sich aus ansässigen Unternehmen eine „Standortinitiative FFN“ (Frankfurter Osten Nachhaltig) gebildet, die in Zusammenarbeit mit Stadt und Wirtschaftsförderung diese Zone im Sinne von Nachhaltigkeit weiterentwickeln will, wozu dann natürlich auch ein Konzept für nachhaltige Mobilität gehören müsste. Eine treibende Kraft in dieser Standortinitiative ist übrigens das Druckhaus Zarbock, in dem *Frankfurt aktuell*, das Mitglieder magazin des ADFC Frankfurt, gedruckt wird.

In allen vier Gewerbegebieten, in denen Rechenzentren des Frankfurter Internet-Knotens eine immer wichtigere Rolle spielen, gibt es in Sachen nachhaltige Mobilität viel zu tun. Das fängt mit dem baulichen Zustand an. Kopfsteinpflaster, gefühlt aus der Kaiserzeit, zermürbt die Bandscheibe. Gibt es überhaupt einen Radweg und ist dieser nicht sowieso zugeparkt, sorgen Schlaglöcher und Wurzelaufrüche für jähle Stöße von unten. Was ein LKW locker wegsteckt an mangendem Fahrkomfort, ist auf dem Fahrrad eine Zumutung.

Auch das bloße Erreichen der Gebiete insgesamt, über die Dauerbaustelle im Riederwald oder die

zwar radwegbewehrte, aber lärm- und abgasbelastete Hanauer Landstraße, traut sich nicht jeder auf dem Rad zu. Dabei gibt es für einige Ziele in den Gewerbegebieten durchaus Alternativen für den Radverkehr. Als eine Soft-Maßnahme sollte – möglicherweise über die Standortinitiative FFN – eine Infobroschüre und eine entsprechende Webseite mit den derzeit schon bestehenden Wegealternativen an die Beschäftigten verbreitet werden. Das könnte so manchen schon aufs Rad bringen. Am Flughafen hat eine solche Karte beachtliche Wirkung gezeigt.

Dass das Fahrrad die Hauptlast einer Verkehrswende dort bewerkstelligen kann, ist unrealistisch, erst recht nicht für den Liefer- und Lastverkehr. Insgesamt sind diese Gewerbegebiete flächenmäßig groß, die einzigen dicht getakteten Schienenverkehrslinien U7/U4 auf der Borsigallee und die Straßenbahn auf der Hanauer Landstraße (die nordmainische S-Bahn dauert noch) bringen die Menschen nicht sehr dicht an ihren Arbeitsplatz. Viele Beschäftigte haben lange Pendlerwege. Ein Konzept für nachhaltige Mobilität in den Gewerbegebieten des Frankfurter Ostens müsste ein multimodaler Ansatz sein, der eine bessere ÖV-Anbindung und eine technisch ertüchtigte Verknüpfung ÖV-Fahrrad vorsieht. *Bertram Giebeler*

Fernverkehr Nahverkehr Radverkehr

Bald braucht niemand mehr sein Fahrrad die Treppe hochzutragen, um vom Uni-Klinikum über die Main-Neckar-Brücke ins Gutleutviertel auf der anderen Mainseite zu kommen. Die Rampe vom Radweg – dem zwischen Klinikum und Trambahn – zur Brücke vor dem Klinikum steht kurz vor der Vollendung. Die Brückenbauabteilung des ASE hat geliefert! Auch auf der anderen Mainseite der Brücke soll sich in den nächsten Jahren für Fuß- und Radverkehr etwas tun. Die extrem schmale und steile Auffahrtsrampe, an der es schon so einige Unfälle gab, soll durch eine vernünftig begeh- und befahrbare Rampe zur Gutleutstraße ersetzt werden. *Bertram Giebeler*





Bild 1: Die Sanierung der Königsteinerstraße schreitet voran



Bild 2: Behinderung durch Dauerbaustelle am Bolongaropalast

Klaus Konrad (3)



Bild 3: Slalomkurs auf der Leunastraße, dazu Baustelle an der Ecke Hostatostraße

Radfahren in Unterliederbach und Höchst

Zunächst etwas Positives aus Unterliederbach: Der nächste Abschnitt bei der Sanierung der Königsteiner Straße zwischen Peter-Bied-Straße und Adelonstraße ist kurz vor der Fertigstellung (Bild 1). Nun hoffen wir, dass der letzte Abschnitt von der Adelonstraße kurzfristig in Angriff genommen wird, damit ein ungehindertes Radfahren ermöglicht wird.

In Höchst ist Radfahren schwierig, da sich hier Radfahrende, Fußgänger:innen und Busse den engen Verkehrsraum teilen müssen. Zwar

wird immer wieder Abhilfe versprochen, aber es tut sich wenig. Ich möchte hier drei Schwerpunkte herausgreifen.

Die gesamte Bolongarstraße ist so ein Beispiel. Leider gibt es erst von der Ecke Königsteiner Straße bis zur Ludwig-Scriba-Straße einen schmalen kombinierten Rad-/Fußweg, der aber durch eine Dauerbaustelle am Bolongaropalast unterbrochen wird, die für erhebliche Behinderung sorgt (Bild 2).

Ein weiterer Knackpunkt ist die Leunastraße, sie wird sehr stark von radfahrenden Berufspendlern

und Freizeitradlern benutzt. In Süd-Nord-Richtung gibt es einen kombinierten Rad-/Fußweg, auf dem im Slalomkurs parkende Autos und Schaltkästen umfahren werden müssen. Der Weg wird zum Teil auch in Gegenrichtung genutzt. Hinderlich ist hier die Dauerbaustelle an der Ecke Hostatostraße (Bild 3). Bis jetzt wurde aber nur die eine Seite der Straße betrachtet, in der Gegenrichtung gibt es keinen sicheren Radweg. Vor etwa 10 Jahren gab es wohl Pläne, einen Radstreifen im gesamten Leunakreis auf der Fahrbahn anzulegen. Diese

Pläne aber sind scheinbar in einer Schublade verschwunden.

In der Presse wurde bereits über die Schwierigkeiten für Radfahrende durch Busverkehr in der Adolf-Haeuser-Straße im Abschnitt zwischen Leunastraße und Dalberg-Straße berichtet. Zumindest in der Gegenrichtung könnte für Radfahrende und Fußgänger:innen über einen Weg vom Bahnhofsvorplatz vorbei am Busbahnhof entlang des Bahndamms bis zur Bahn-Unterführung nachgedacht werden, den es schon einmal mal gab.

Klaus Konrad

Einladung zur Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Liebe Mitglieder und Förderer des ADFC! Wir laden euch herzlich zu unserer Weihnachtsfeier am Mittwoch, den 8. Dezember 2021, 19.00 bis 22.00 Uhr, ein. Dieses Jahr treffen wir uns zum ersten Mal im Saalbau Gallus, Fritz-Bauer-Saal, Frankenallee 111, 60326 Frankfurt. In gemütlicher Runde lassen wir beim Knabbern an selbst gebackenem und selbst gekauftem Gebäck sowie bei diversen Getränken das Jahr Revue passieren. Ab 17.30 Uhr (und natürlich zum Schluss) freuen wir uns über fleißige

Helferlein. Und ihr dürft euch schon jetzt auf einige der üblichen Programmpunkte und Leckereien freuen (Vorfriede ist bekanntlich die schönste Freude). Wer etwas Spezielles zum Gelingen beitragen möchte, melde sich bitte unter birte.schuch@adfc-frankfurt.de. Unser Verkehrspolitischer Sprecher Bertram Giebeler wird einen Rückblick auf unsere Aktivitäten im Jahr 2021 vorbereiten. Hierzu passende Fotos könnt ihr gerne an bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de senden.

Die Veranstaltung findet unter Berücksichtigung der **2G-Regel** statt. Bitte bringt den entsprechenden Nachweis mit!

Bis zur Feier wünschen wir euch einen schönen und sicheren Fahrradherbst.
Euer Vorstand des ADFC Frankfurt e. V.



TERMINE

Mi. 17.11.	V	Verkehrs-AG
Do. 18.11.	N	Radlertreff im Norden
Mo. 22.11.	VS	Vorstandssitzung
Fr. 26.11.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mi. 01.12.	G	AG Kartographie & GPS
Mo. 06.12.	F	Foto-AG
Mi. 08.12.	Weihnachtsfeier ADFC Frankfurt SAALBAU Gallus, 19.00 Uhr	
Mo. 13.12.	VS	Vorstandssitzung
Di. 14.12.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi. 15.12.	V	Verkehrs-AG
Mo. 03.01.	F	Foto-AG
Mi. 05.01.	G	AG Kartographie & GPS
Mo. 10.01.	VS	Vorstandssitzung
Do. 13.01.	Koordinationstreffen der Tourenleiter:innen, 19 Uhr (Ort steht noch nicht fest)	
Mi. 19.01.	V	Verkehrs-AG
Do. 20.01.	N	Radlertreff im Norden
Di.	W	Radlertreff im Westen: fällt b.a.w. aus

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE/KONTAKTE

F	19.30 Uhr	Infoladen, Fichardstraße 46
G	19.00 Uhr	Infoladen, Fichardstraße 46
N	19.00 Uhr	Infos unter: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00 Uhr	Gaststätte Ginnheimer Höhe, Diebsgrundweg Info unter: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion	Info: Telefon 069-46 59 06	
Frankfurt aktuell	frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de	
S	19.00 Uhr	Info unter: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V	19.30 Uhr	Infoladen, Fichardstraße 46 oder Videokonferenz
VS	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
W	19.00 Uhr	Info unter: 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

Infoladen – Sonderöffnungszeiten

Wegen der großen Nachfrage nach Unterschriftsbögen für das **Volksbegehren zur Verkehrswende** bietet der Infoladen während der Winterpause 2021/22 Sonderöffnungszeiten an.
Näheres unter www.adfc-frankfurt.de/infoladen.

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.

DIE WENDE



Im idyllischen Kurpark des schweizerischen Bad Ragaz war diese drastische Vision einer Verkehrswende zu sehen. „Schlamassel“ nannte der Künstler Ottmar Hörl sein Werk, das er für die Skulpturen-Triennale „Bad RagARTz“ 2021 schuf. Leider nur für einen Sommer. Peter Sauer

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

Redaktionsschluss für unsere Januar/Februar-Ausgabe:
23. Dezember 2021



MainVelo
Spezialräder

MainVelo.de

>> Vorstand aktuell <<

Nach jeder Mitgliederversammlung setzt sich der neu gewählte Vorstand zusammen und berät gemeinsam darüber, wer welche Aufgaben übernehmen möchte. So war es auch, als ich im Februar 2016 erstmals in den Vorstand des ADFC Frankfurt gewählt wurde. Die Alt-Vorständler hatten sich bereits Gedanken über die mögliche Aufgabenverteilung gemacht und meinten, dass das Amt der Pressesprecherin bei mir gut aufgehoben wäre. „Warum eigentlich nicht?“, dachte ich. Schließlich schreibe ich recht gern, kann mich unfallfrei ausdrücken und hatte vor einigen Jahren einige wenige journalistische Erfahrungen sammeln können. Seitdem steht mein Name als Pressekontakt auf unserer Webseite und auf Seite 3 jeder Ausgabe von „Frankfurt aktuell“.

Die Presseanfragen erreichen mich telefonisch oder per E-Mail. Häufig kommen sie von Redaktionen der Printmedien, die ein Statement oder ein Interview zu einem bestimmten Thema haben möchten. Dabei geht es in erster Linie

Interviews zu Verkehrspolitik und Mobilitätswende

um Verkehrspolitik und eine Mobilitätswende. In der Vergangenheit gab es aber auch schon mal Anfragen zum Diebstahlschutz oder zur Radtouristik. Den überwiegenden Anteil der Anfragen beantworte ich nicht selbst, sondern ich reiche sie an passendere Ansprechpartner:innen weiter. Gerade zur Verkehrs-

Was macht eigentlich die Pressesprecherin so?

Seit fünf Jahren bin ich, Susanne Neumann, Pressesprecherin des ADFC Frankfurt. Damit ist es höchste Zeit, euch von meinen Aufgaben und Tätigkeiten zu berichten.

litik und zum Diebstahlschutz haben wir weitaus kompetentere Menschen als mich im Kreisverband. Außerdem verfüge ich als Vollzeit-Berufstätige nicht über so viel freie Zeit, wie ich sie für das Ehrenamt manchmal gerne hätte.

Hin und wieder fragen auch Fernsehsender – meist der Hessische Rundfunk (HR) – für ein Statement vor der Kamera an. Dann wird es oft hektisch, denn Fernsehsender fragen recht kurzfristig an und möchten innerhalb eines Tages eine Rückmeldung, ob sich jemand aus unserem Kreisverband vor die Kamera stellen mag. Aber bisher konnte ich solche Anfragen immer vermitteln und habe auch schon selbst vor der Kamera des HR gestanden. Ich finde es nach wie vor komisch, mich selbst im Fernsehen zu sehen – vor allem, wenn ich dann Tage danach auf eine Sendung angesprochen werde, wie es beispielsweise mal meine Obsthändlerin auf dem Erzeugermarkt lobend gemacht hat: „Ich habe Sie neulich in der Hessenschau gesehen. Das fand ich richtig gut, was Sie gesagt haben!“. Besonderes Highlight in Sachen Video- bzw. Filmdreh war und ist aber immer noch der ganztägige Drehtag für

die Sendung „Alles Wissen“ des HR, bei dem ein Taxifahrer und ich uns über unsere – teilweise sehr konträre – Sicht auf den Rad- und Autoverkehr ausgetauscht haben. Auch die Möglichkeit, in einem Werbefilm für die Eurobike mitzuwirken, die im kommenden Jahr erstmals in Frankfurt stattfinden wird, hat mir sehr gefallen.

Natürlich warte ich nicht nur auf Anfragen der Medien, sondern ich trete auch mit ihnen selbst in Kontakt. Zu jeder unserer Veranstaltungen und Aktionen schicke ich eine Pressemitteilung an Redaktionen von Zeitung, Rundfunk und Fernsehen. Damit mache ich nicht nur auf unsere Aktivitäten aufmerksam, sondern erhoffe mir auch eine Berichterstattung darüber. Die Pressemeldungen schreibe ich zum Teil selbst, zum anderen Teil werden sie aber auch von den verantwortlichen Aktiven vorformuliert. Ich unterstütze sie dabei, die Pressemeldung in die Endform zu bringen und sie per E-Mail zu verschicken.

Neben Medienvertretern gibt es aber noch eine weitere Gruppe von Menschen, die uns im Vorstand gerade in den vergangenen Wochen häufig mit der Bitte um eine

Stellungnahme oder ein Interview kontaktiert hat. Wie Ihr wisst, gibt es seit einiger Zeit einige Stiftungsprofessuren für Radverkehr in Deutschland, wie beispielsweise Professor Dr. Dennis Knese von der Frankfurt UAS, der in Frankfurt aktuell 4/2021 vorgestellt wurde. Aus diesem Grund gibt es immer mehr Studierende, die für ihr Projekt oder Forschungsvorhaben zum Radverkehr unsere Meinung als ADFC Frankfurt hören möchten.

Studierende interessiert die Meinung des ADFC

Dabei geht es um Themen wie Mobilitätswende, Bedürfnisse der Radfahrenden, smarte Mobilität durch verbesserte Information, aber auch Parkraummanagement. Ich persönlich finde es sehr interessant, Radverkehr und Mobilitätswende auch mal aus wissenschaftlicher, und damit nicht alltäglicher Sicht betrachten zu können.

Das war ein kleiner Einblick in meine Tätigkeit als Pressesprecherin des ADFC Frankfurt. Wenn Ihr weitere Fragen habt oder Anmerkungen loswerden möchtet, schreibt mir einfach: susanne.neumann@adfc-frankfurt.de

P.S.: Ich betreue natürlich auch noch unseren Twitter-Account, aber das betrifft Social Media – und von unseren Social-Media-Aktivitäten berichten wir Euch gern ein anderes Mal. *Susanne Neumann*

>> kontakt@adfc-frankfurt.de

43.525

Für so viele beim STADTRADELN erstrampelte Kilometer überreichte Jan Annendijck (Radfahrbüro der Stadt Frankfurt) unserer Teamkapitänin Christiane Beckort die Urkunde zu Platz 1 in der Kategorie „radelaktivstes Team“. Bei der durch das Umweltamt Frankfurt organisierten sehr schönen Preisverleihung am sonnigen 21. September im Palmensaal gab es nicht nur anerkennende Worte, sondern auch eine spannende Führung durch das (fast) neue, farbenfrohe Schmetterlingshaus. Und für alle Teammitglieder: 1 x freien Eintritt in den Palmengarten! Die Karten dafür gibt's im Infoladen des ADFC in der Fichardstraße 46. *Birte Schuch*



Er hinterlässt breite rote Spuren!

Klaus Oesterling, Verkehrsdezernent von 2016 bis 2021, konnte mit Mut und Geschick viel für den Radverkehr bewegen

Klaus Oesterling auf der ADFC-bike-night 2021

Foto-AG ADFC Frankfurt



Zu Anfang der letzten Magistratsperiode, im Frühjahr 2016, wussten wir beim ADFC noch nicht so recht, mit wem wir es zu tun bekommen würden. Die SPD war gestärkt aus der (vorletzten) Kommunalwahl hervorgegangen. Klaus Oesterling war bekannt als Urgestein der Frankfurter SPD – seit 1990 (!) Stadtverordneter, seit 2004 Fraktionsführer, scharfzüngiger Debattenredner, Spezialgebiet Verkehrspolitik, daher auch eine Generation lang SPD-Vorkämpfer im Verkehrsausschuss. Es bekam das Verkehrsressort zugesprochen, noch im Alter von 64 Jahren, quasi als Krönung seiner jahrzehntelangen Aktivität an vorderster Front der Frankfurter Kommunalpolitik.

Sein Vorgänger (und jetzt auch wieder Nachfolger) Stefan Majer (GRÜNE) war als aktiver und engagierter Alltagsradler bekannt. Klaus Oesterling galt eher als „Mann des öffentlichen Nahverkehrs“, schon sein Vater war Betriebsleiter von Frankfurts Straßenbahn und U-Bahn, er brauchte keinen Führerschein und keinen Dienstwagen, aber mit dem Thema Radverkehr wurde sein Name nicht in Zusammenhang gebracht – damals, 2016.

Das hat sich geändert – heute, 2021! Zunächst einmal wurde schnell klar, dass er kein Automann ist (wie auch – ohne Führerschein) und dass es unter seiner Dezernentenschaft kein Rollback geben würde gegenüber dem, was sein Vorgänger Majer für den Radverkehr erreicht oder initiiert hatte. An einigen Entscheidungen konnte man bald erkennen, dass Oesterling auch Dinge durchsetzte, die in den für den Radverkehr wichtigen Ämtern nicht beliebt oder zumindest umstritten waren, zum Beispiel die Doppelstock-Fahrradparker, der Schutz von Radstreifen vor Falschparkern durch flexible „Klemmfix“ Poller oder die Roteinfärbung von Rad- und Schutzstreifen.

Der „Quantensprung“ kam dann im Sommer 2018. Während der Radentscheid gerade dabei war, zehntausende Unterschriften für mehr und bessere Radwege in Frankfurt zu sammeln, passierten im „schwarzen August“ 2018 gleich vier Unfälle mit getöteten Radfahrer:innen.

Einer davon, am Börneplatz, war die direkte Konsequenz einer nicht vorhandenen Radverkehrs-Infrastruktur. Die Unfallkommission empfahl dringend, dem Radverkehr hier einen Schutzraum zu geben.

Das ging aber nur, wenn dem Autoverkehr eine Spur weggenommen würde – bislang ein absolutes Tabuthema, noch dazu an einer wichtigen Passage wie dem Börneplatz. Klaus Oesterling brach das Tabu, berief sich auf die dringende Empfehlung der Unfallkommission, fackelte nicht lange mit irgendwelchen Koalitionsab-sprachen, ließ die Ämter in einem bis dato nie erlebten Tempo den Kreuzungsbereich umplanen und ummarkieren auf Kosten einer Autospur und zum Schutz der Maßnahme Klemmfixe aufstellen. Die Rückstaueffekte beim Autoverkehr hielten sich in vertretbaren Grenzen, der Beifall aus der Fahrrad-Community war unüberhörbar. Diese hatte durch die 45.000 Stimmen für den Radentscheid bewiesen, dass sie keine kleine Minderheit mehr ist, sondern potenziell wahlentscheidend.

Ab dann ging es Schlag auf Schlag weiter, die ganze Strecke vom Mainufer bis zum Friedberger Platz (und in Gegenrichtung) bekam einen Radstreifen auf Kosten einer Autospur, und es wurde dabei tief in den roten Farbtopf gegriffen, nach dem Motto: wenn wir schon was für den Radverkehr tun, dann soll das auch jede:r sehen. Der „Rote Teppich“ war für Frankfurts Radfahrer:innen geradezu eine Sensation. So ging es auch anderswo weiter, wenn nötig auch auf Kosten einer Autospur. Und dann kam noch der ein Jahr lang

autofreie Mainkai dazu. Die zahlreichen grellroten Radstreifen sind nur der spektakulärste Bestandteil der Radverkehrsförderung seitdem, auch beim Thema Abstellanlagen – Bügel und Doppelstockanlagen – oder Falschparkervergrämung geht es zügig voran. Die wegweisende grün-weiße Beschilderung mit ihren 8.000 Schildern, noch unter Majer konzipiert, wurde mit dem nötigen Nachdruck innerhalb einer Magistratsperiode komplett realisiert. Frankfurt stieg beim ADFC-Fahrradklimatest auf einen der vordersten Ränge auf.

Nicht bei allen ADFC-Forderungen wollte Klaus Oesterling mitziehen, Pop-Up-Bikelanes wie in Berlin oder München lehnte er beispielsweise ab. Aber er hat eine Erkenntnis in Frankfurt zum politischen Durchbruch verholfen, und das mit praktischer Konsequenz: der Straßenraum muss neu und gerechter aufgeteilt werden, und zwar zugunsten des Fuß- und Radverkehrs!

Jetzt, im Ruhestand, kann er aus dem Fenster von Frankfurts U-Bahnen und Straßenbahnen zusehen, wie immer mehr Radfahrer:innen wie selbstverständlich auf den roten Radstreifen pedalierten und ihr Rad sicher in der Abstellanlage platzieren. Wir als ADFC tun unser Möglichstes dafür, dass er auch mit einem neuen Dezernenten anderer Partei-farbe Jahr für Jahr mehr davon zu sehen bekommt. Das wird unser Dank an Klaus Oesterling sein!

Bertram Giebeler





Lyon liegt am Zusammenfluss der Flüsse Rhone und Saone. Viele Touristen fahren auf dem Weg zum Mittelmeer achtlos vorbei. Dabei ist Lyon eine würdige Partnerstadt für Frankfurt und eine der attraktivsten Metropolen Europas!

Drei Partnerstädte im Vergleich

In Lyon wurde auf Einladung des Goethe-Instituts über den Radverkehr in Lyon, Mailand und Frankfurt diskutiert

Das Goethe-Institut in Lyon lud im September Protagonisten des Radverkehrs aus den drei Partnerstädten Lyon, Mailand und Frankfurt zu einer Diskussion ein: wie hat sich die jeweilige Situation für Radfahrer:innen in den letzten Jahren entwickelt? Wird mehr Rad gefahren? Hat sich die Infrastruktur für das Radfahren verbessert? Der Autor dieser Zeilen, des Französischen einigermaßen mächtig, nahm die Einladung an. Im Goethe-Institut, mitten in der Lyoner City gelegen, fanden sich etwa 30 Zuhörer:innen ein – nicht allzu viele, aber durchaus hochkarä-

tige, wie der neue und junge Mobilitätsdezernent der Stadt Lyon, Valentin Lungenstrass, der sich ehrgeizige Ziele in der Radverkehrsförderung auf die Fahnen geschrieben hat.

Als Ergebnis muss schon konstatiert werden, dass rein mengenmäßig der Radverkehrsanteil in Frankfurt deutlich höher ist als in Mailand oder Lyon. Aber da kann sich durchaus einiges verschieben. Mailand setzt in erster Linie auf ein weit ausgebauter Bike-sharing-System mit derzeit 17.000 Leihrädern. In den sehr dicht

bebauten mediterranen Städten, wo es in den Häusern kaum Platz zum sicheren Abstellen eines individuellen Fahrrades gibt, spielt Bike-Sharing eine größere Rolle als in Deutschland. Mailand ist topographisch und von Dichte und Entfernungen eigentlich ideal zum Rad fahren, aber es mangelt noch ganz massiv an einer sicheren und komfortablen Infrastruktur.

In Lyon gibt es ebenfalls ein Sharing-System, aber im Stadtbild sind mehr private Fahrräder zu sehen – und es sind erfreulich viele geworden! Das „Maison du Vélo“, das etwa dem ADFC-Infoladen mit zusätzlicher kleiner Werkstatt entspricht, wird von der Stadt gefördert. Lyon galt bisher in Frankreich nicht unbedingt als Fahrrad-Hochburg, weniger jedenfalls als Straßburg, Lille oder Paris. Die westlich von Rhone und Saone gelegenen Stadtteile sind auch sehr bergig, aber die Mehrheit der Lyoner lebt in der ausgedehnten Ebene im Osten der Stadt. Hier besteht die Radverkehrs-Infrastruktur zunächst einmal aus für Fahrräder freigegebenen Busspuren, die für sonstige Kraftfahrzeuge tabu sind. Übrigens gibt es moderne Oberleitungs-Busse in Lyon – auch das ist Elektromobilität! Sehr weit verbreitet ist die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung. Radwege und Radstreifen gibt es auch einige, aber weniger als bei uns, was wegen der engeren und dichteren Straßenräume nicht verwunderlich ist.

Es gibt auch einige durchaus spektakuläre Infrastrukturen speziell für Rad- und Fußverkehr. Die wichtigste ist der Tunnel unter dem auf einem Bergrücken gelegenen Viertel Croix-Rousse. Hier wurden zwei von vier Fahrspuren (eine von zwei Tunnelröhren) einer Schnellstraße dem Autoverkehr entzogen und für Bus, Fahrrad und Fußverkehr umgebaut. Es entstand ein fast zwei Kilometer langer gut ausgeleuchteter Tunnel – im topografisch schwierigen westlichen Teil Lyons eine enorme Erleichterung für den Alltags-Radverkehr. Gelungen ist auch die neu ausgebaute, angstraumfreie Unterquerung >>



Dazu gehörte erheblicher politischer Wille: eine von zwei Tunnelröhren am Croix-Rousse-Tunnel gehört jetzt dem Umweltverbund!



Zweckarchitektur kann auch schön sein: Brücke über die Rhone für den Umweltverbund.

Mitten durch statt außen herum

Radschnellwege und Siedlungsgebiete: Rad-Direktverbindungen sind keine „Fahrrad-Autobahnen“

Vereinzelt werden Stimmen laut, nach denen Radschnellwege nicht durch Siedlungsgebiete geführt werden sollten. Doch das ist für die Kommunen und die Bevölkerung nicht vorteilhaft, sondern nachteilhaft. Denn Ortschaften können massiv profitieren, indem sie für den überörtlichen Radverkehr besser erreichbar werden, argumentieren ADFC-Landesvorsitzender Xavier Marc und Landesgeschäftsführer Norbert Sanden in diesem Beitrag.

In Hessen gibt es Pläne für den Bau von 19 Radschnellverbindungen und Rad-Direktverbindungen, zusammengefasst häufig als „Radschnellwege“ bezeichnet. Derzeit ist noch kein einziger dieser Wege durchgängig befahrbar und nur an einem, am Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt, wird tatsächlich gebaut.

Es wird daher noch einige Jahre dauern, bis alle Radschnellwege nutzbar sein werden. Die Gründe für die lange Realisierungsphase sind vielfältig. Es ist Aufgabe der hessischen Verkehrspolitik, eine Lösung der langen Dauer herbeizuführen, damit Radschnellwege einen Beitrag zur Verkehrswende werden leisten können. Hier verweisen wir auf den sehr guten Artikel „Radschnellverbindungen in Hessen – ein Zwei-

schenbericht“ im VSVI-Journal: adfc-hessen.de/=5QAI

Zu den hemmenden Faktoren zählen die inzwischen vereinzelt vernehmbaren Auffassungen unter Bürger:innen, dass es sich bei Radschnellwegen um „Fahrradautobahnen“ handele, dass tausende von Radfahrer:innen mit überhöhter Geschwindigkeit in Anliegerstraßen unterwegs sein würden und sich die Verkehrssicherheit dadurch verschlechtere.

Tatsächlich ist es so, dass Radschnellwege ihren Namen von der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit von Fahrrädern ableiten. In Hessen wird von einer mittleren Reisegeschwindigkeit (inklusive aller Halte) von 20 km/h und von einer Spitzenfahrgeschwindigkeit von 25 km/h ausgegangen. Das entspricht dem verkehrsrechtlichen Rahmen, der für Pedelecs gilt. Diese Geschwindigkeiten liegen deutlich unter der Tempobeschränkung von 30 km/h, die oft für den motorisierten Verkehr in Anliegerstraßen gilt. Außerdem verursacht Radverkehr keine Belästigung durch Abgase oder Lärm. Radschnellwege können also – sachlich betrachtet – nicht mit dem Bild einer „Autobahn“ in Verbindung gebracht werden.

Dort, wo dies sinnvoll ist, um ein besonders großes Potenzial an



Ein Abschnitt des Radschnellwegs von Darmstadt nach Frankfurt verläuft in Langen mitten durch Wohnbebauung

Ansgar Hegerfeld

Nutzer:innen anzusprechen, müssen Radschnellwege selbstverständlich auch durch Siedlungsgebiete geführt werden können. Davon können Ortschaften massiv profitieren, indem sie für den überörtlichen Radverkehr deutlich besser erreichbar werden. Vorstellungen, dass ausgerechnet der Radverkehr aus Ortschaften herausgehalten und über „Umgehungsstraßen“ geführt werden soll, sind absurd. Sie können nur dazu dienen, die Absicht zu verschleiern, Veränderungen nicht zuzulassen, die Dominanz und Vorrechte des Anlieger- und Durchgangsaufverkehrs

weiterhin aufrecht zu erhalten und Kfz-Parkplätze zu schützen.

Selbstverständlich müssen auch beim Ausbau der Radschnellwege die Verkehrssicherheitsbelange von Fußgänger:innen, Schüler:innen und behinderten Menschen beachtet werden. Als ADFC setzen wir uns weiterhin auch dafür ein.

Wir appellieren an Kommunalpolitiker:innen, die Planung und den Bau von Radschnellwegen mutig und zügig voranzutreiben, und sichern dabei unsere öffentliche Unterstützung zu!

Xavier Marc, Norbert Sanden

>> des Perrache-Bahnhofs zwischen der City und dem nagelneuen Confluence-Viertel am Zusammenfluss von Rhone und Saone. Hier steht auch eine auffällige Rhone-Brücke, ausschließlich für Straßenbahn, Rad- und Fußverkehr.

Lyon und Mailand gehören zu den „ältesten“ Partnerstädten Frankfurts. Die drei Städte werden, wenn die Schnellstrecke Turin-Lyon durch die Westalpen demnächst fertig gebaut ist, wie ein Dreieck mit Hochgeschwindigkeitszügen miteinander verbunden sein. Städtepartnerschaft macht besonders dann Sinn, wenn die beteiligten Städte positive Errungenschaften voneinander übernehmen. In Sachen Radverkehr gibt es viel Austauschpotential. Das Lyoner Goethe-Institut, eigentlich eine Kultureinrichtung und kein Instrument der Kommunalpolitik, hat einfach mal einen Anfang gemacht. Fortsetzung sollte folgen! Bertram Giebel



Diskussionsrunde zum Radverkehr im Lyoner Goethe-Institut. V.l.n.r.: Hannah Kabel, Goethe-Institut (stehend am Mikrofon); Benoit Beroud, Moderator; Isabelle Becque, Maison du Vélo Lyon; Bertram Giebel, ADFC Frankfurt; Frederico Del Prete, Legambici Milano – per Video zugeschaltet.

Goethe-Institut Lyon



Bereits in den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts haben auch David Bowie und Mick Jagger diesen Song aufgenommen und im Video dazu auf einer leeren Straße getanzt, im Hintergrund immer ein wenig bedrohlich die Scheinwerfer einiger Autos, deren Fahrer offensichtlich nur darauf warten, dass die beiden Jungs die Straße endlich freigeben. Daran erinnert mich der *Parking Day* an einem Samstagnachmittag im September in der Töngesgasse. Am Stand des VCD spielt eine Combo

flotte Musik, ein Paar (später auch mehrere) tanzt auf der Straße, dahinter, fast schon drohend, eine Reihe Autos, wartend. Huptöne aber signalisieren Ungeduld, verhelfen jedoch nicht zum Vorankommen in der engen Straße. Wird die Fahrbahn zwischendurch wieder freigegeben, bleiben die Tanzpaare am Rand der Straße, rollen auffallend viele großkalibrige Monster zwischen den Ständen der *Parking Day*-Initiatoren durch. Darunter sind deutlich sogenannte Poser auszumachen, die diesen Eindruck

durch lautes Aufheulen ihrer PS-starken Vehikel bestätigen. Damit wird für entgegenkommende Radfahrende in der engen Straße eine echte Drohkulisse aufgebaut, die auch Fußgänger:innen erschreckt aufblicken lässt (was von den Autolenkern – es sind fast ausschließlich Männer – offensichtlich auch beabsichtigt ist).

Neben VCD, Greenpeace, Stadtbücherei und BUND ist auch der ADFC Frankfurt, wie in den letzten Jahren schon, mit einem eigenen Stand beim *Parking Day* vertreten.

Neben dem kostenlosen Fahrrad-Check der Technik-AG, der gut angenommen wird, liegt der Schwerpunkt der Arbeit in diesem Jahr darin, Passant:innen zu einer Unterschrift für den Volksentscheid zur Verkehrswende Hessen zu bewegen. Angesichts des Chaos' in der samstäglichen Töngesgasse scheint das den meisten der Angesprochenen nur folgerichtig zu sein, so dass rund 200 von ihnen den Antrag für das Volksbegehren ausfüllen. Ein erfolgreicher Samstagnachmittag in einer übervollen Innenstadt, in der sich Fuß-, Rad- und Autoverkehr gegenseitig behindern und damit die Notwendigkeit einer Verkehrswende mehr als deutlich machen. Nicht nur, um in den Straßen tanzen zu können. Aber auch dafür. *Peter Sauer*

PS: Die Firma Samen-Andreas half bei der Begründung des *Parking Day*, indem sie kurzfristig Kübelpflanzen an die Standbetreiber:innen verlieh. Dafür hier noch einmal herzlichen Dank an *das Frankfurter Gartenfachgeschäft*.

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

Pedelecs von Riese & Müller, Simphon und I:SY Stadt, Trekking- und Tourenräder

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

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

Kinder- und Jugendräder

von Woom, Puky und Stevens

Falträder von Brompton und Riese & Müller

Qualifizierte Beratung und Service

aus einer Hand seit 35 Jahren

www.perpedale.de



SCAN ME

VERKAUF: ADALBERTSTRASSE 5 • 60486 FRANKFURT

WERKSTATT: ROBERT-MAYER-STR. 54 • 60486 FRANKFURT



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



Foto-AG ADFC Frankfurt

Wir wollen gesehen werden!

Das war das Motto der „Kidical bike-night“ am Freitag 29. Oktober. 300 Teilnehmer:innen (Kinder Eltern, Helfer:innen, Aktive) starteten am Mainkai. Auf der kurzen Auftaktkundgebung sprach Susanne Kern aus, was Kinder und Eltern zu dieser Aktion motivierte: „Je besser der Ausbau der Radwege und damit die Sichtbarkeit von Radfahrer:innen ist, desto sicherer sind wir auf unseren täglichen Wegen. Je besser die Sicherheit und Sichtbarkeit von uns Fahrradfahrer:innen ist, desto mehr Familien werden auch im Winter die Kinder mit dem Rad zur Schule fahren lassen und auf Elterntaxis verzichten! ...wir fordern die Stadt unter anderem auf, Radwege unbedingt prioritär im Winterdienst zu behandeln.“

Über Mainufer, Hafentunnel, Hauptbahnhof, Sachsenhausen und Alte Brücke ging es nach knapp acht Kilometern wieder zum Mainkai zurück. Eine tolle Sache, nicht nur für die Kinder! *Bertram Giebeler*

Wichtiges Fahrrad-Messejahr

2022 findet erstmals die EUROBIKE in Frankfurt statt

Nächstes Jahr wird messemäßig für Fahrradfreunde hochinteressant. Nicht nur die VELO soll wieder stattfinden, auch die EUROBIKE, die weltgrößte Fahrrad-Fachmesse, kommt ab 2022 jährlich (!) nach Frankfurt. Dem bisherigen Standort Friedrichshafen mangelt es an Ausstellungsfläche und an Hotellerie, sodass die Messen Friedrichshafen und Frankfurt ein Joint-Venture namens „fairnamic“ gründeten. Friedrichshafen bringt die jahrzehntelange Expertise in der Fahrrad- und Outdoorsport-Branche mit, Frankfurt die zentrale Lage und die größere Infrastruktur.

Es wird die westliche Hälfte des Messegeländes belegt werden, also die Hallen 8 bis 12. ADFC, Sportverbände, Eventveranstalter und auch die Stadt Frankfurt sind mit fairnamic im Gespräch über die passende „Begleitmusik“ in Frankfurt und Umgebung. Die EUROBIKE will über das Messegelände hinaus auch in die Stadt und Region ausstrahlen, und das ist auch gut so, denn sie ist von Stimmung und Ausstellerklientel mal was ganz Neues für Frankfurts Messelandschaft: so viele sportive Leute auf einmal sieht man selten!

VELO und EUROBIKE werden ihre Konzepte abstimmen müssen. Der ADFC wird auf beiden Veranstaltungen sichtbar präsent sein.

Schon mal im Kalender vormerken:

VELO Frankfurt 11.–12.6.2022, Eissporthalle

EUROBIKE 13.–17.7.2022, Messegelände Frankfurt



Drei weitere Kilometer

Der Radschnellweg im Süden Frankfurts wird länger

Der Andrang war überraschend groß. Trotz kühler Witterung fanden viele Interessierte den Weg zum Langener Leukertsweg, auf dem die Eröffnung des dritten Teilstücks des Radschnellwegs Darmstadt-Frankfurt gefeiert wurde. Vom Egelsbacher Bahnhof bis hinein nach Langen ist die Route asphaltiert und ordentlich markiert, sie verlängert damit den Schnellweg um rund drei Kilometer in Richtung Frankfurt. Doch an diesem Samstag stoppten Corona-Kontrollen, eine große Bühne des Hessischen Rundfunks und Infostände von ADFC, Regionalverband, RMV, Verkehrswende Hessen, etc. sowie Bratwurststand und „Coffee-Bike“ den Radverkehr auf der neuen Piste, die nun vorübergehend zum Festplatz geworden war.

Langens Bürgermeister spricht im HR-Interview davon, dass es ohne den Wegfall von Autoparkplätzen nicht weitergehen könne mit dem Radschnellweg, dass er dies

befürworte, dass er sich sogar ein Fahrradparkhaus am Bahnhof vorstellen könne – die Zeichen stehen auch in Langen auf Radverkehr. Vorerst jedoch müssen Schnellradfahrende, von Egelsbach auf perfektem Asphalt heranbrausend, eine Engstelle am Stadtrand langsam passieren, bevor sie auf einer breiten Wohnstraße weiter halbwegs flott voran kommen (siehe auch Foto auf Seite 13). Doch kurz darauf schon zeigt eine durch Baumaßnahmen geänderte Vorfahrtsregelung zugunsten des Radverkehrs, wem hier Priorität eingeräumt wird. Leider endet die neue Piste dort. Die Beschilderung jedoch wird entlang eines alten, aber befahrbaren Rad-/Fußweg weitergeführt, der Weg nach Frankfurt ist leicht zu finden. Auf den Waldwegen dann, noch dazu mit einsetzendem Regen, wird aber schnell wieder deutlich, wie wichtig eine gut ausgebaute Strecke für komfortablen Radverkehr ist. *Peter Sauer*



Andrang in Langen: So sieht ein Radschnellweg aus, wenn auf ihm eine Eröffnungsfeier stattfindet

Peter Sauer (2)

Beruf, Leidenschaft und Hobby

Fahrradwerkstatt in Nied mit
pädagogischem Anspruch



Sie sind die Macher: Manfred Gerth und Nermin Velagić

Projektgruppe Kind in Nied

Öffnungszeiten:

dienstags von 18–21 Uhr und
donnerstags von 15–18 Uhr

Jugendberatung

Projektgruppe Kind in Nied e.V.

Birminghamstraße 119
65934 Frankfurt am Main
Tel: 069 / 38 999 213
jugendberatung.kindinnied@
gmail.com

Es begann vor über 40 Jahren, erst ganz klein, heutzutage ganz groß. Zuerst in Bauwagen und gestapelten Containern, seit 2008 in einem großzügigem und architektonisch interessant gestalteten Gebäude, bietet die Projektgruppe Kind in Nied jungen Menschen Hausaufgabenbetreuung, Jugendberatung und eine große Palette von Freizeit- und Werkstattaktivitäten an. Kinder und Jugendliche aus dem Stadtteil haben die Möglichkeit, sich im Jugendhaus auf unterschiedlichste Arten kreativ zu beschäftigen oder handwerklich auszuprobieren.

Als einer der Gründer des gemeinnützigen Vereins ist Manfred Gerth schon von Anfang an dabei. Auch die Fahrradwerkstatt hat er 1989 aus dem Nichts aufgebaut. Er unterstützt heutzutage als „Minijobber“ immer noch die Werkstatt, obwohl er schon seit ein paar Jahren in Rente ist. Fahrräder zu reparieren, zu schrauben und handwerklich zu arbeiten vereinen Hobby und Leidenschaft, so Manfred Gerth. Eine gewerblich-technische Fach-

ausbildung hilft natürlich auch. Auch Nermin Velagić ist mit Leidenschaft dabei. Er ist hauptamtlich in der Projektgruppe *Kind in Nied e.V.* als Sozialpädagoge beschäftigt, u.a. betreut er neben der Jugendberatung zwei Mal in der Woche die Fahrradwerkstatt. Der „Helfer als Helfer“, mit diesem Motto unterstützen sie die jungen Menschen.

Schlauch wechseln, Werkzeug richtig benutzen: Das Ziel ist auch ein pädagogisches

Sie werden bei der Fahrradreparatur angeleitet oder schauen dabei zu und lernen z. B., wie ein Schlauch gewechselt wird oder wie bestimmte Werkzeuge benutzt werden. Das Ziel ist damit immer auch ein pädagogisches, denn Beziehungen zum jungen Menschen können beim gemeinsamen „Tun“ besonders gut auf- und ausgebaut werden. Der persönliche Zugang zu ihnen ist einfacher, Schwierigkeiten in der Schule, mit Freunden oder auch Eltern können vertrauensvoll ange-

sprochen werden. Bei Bedarf werden Unterstützungs-Angebote gemacht und ggf. weiterführende Maßnahmen eingeleitet.

Nermin Velagić hält seine zerrissene Arbeitshose hoch: „Hier wird immer alles recycelt. Aus dieser alten Hose werden Putzlappen für die Werkstatt.“ Er lacht und berichtet weiter, dass viele gespendete, nicht mehr zu reparierende Fahrräder ausgeschlachtet werden und dadurch ein großes Ersatzteillager zur Verfügung steht. Aber auch über das Fundbüro der Stadt oder die Staatsanwaltschaft landen Fahrräder im Jugendhaus, die, bei gutem Zustand, verschenkt werden. „Früher war es ganz selbstverständlich, Fahrräder nicht wegzwerfen, alles wurde repariert oder wiederverwertet“, so Manfred Gerth. Ein großer Nebenraum dient als Fahrrad- und Ersatzteillager, die Speichenräder hängen sauber geordnet unter der Decke. Alles wird am Ende verwertet, neu zusammengesetzt oder als Einzelteil verschenkt. Durch die Vielzahl der Teile und der erstaunlich großen

Anzahl an unterschiedlichen Modellen und technischen Lösungen stellt dabei jedes Rad eine neue Herausforderung dar. Mit viel Kombinationsgeschick entstehen so wahre Patchwork-Kunstwerke *made in Nied*. Der Bedarf ist groß, so wird das Angebot der Werkstatt ca. 500 Mal im Jahr von jungen Menschen, die zwischen 13 und 25 Jahre alt sind, genutzt, manche kommen auch noch mit 30. Meist sind es Jungen und Männer, zunehmend auch Mädchen und Frauen. Einige haben sich vom Umgang mit der Technik inspirieren lassen, mit pädagogischer Unterstützung ein Berufsbild entwickelt und sich handwerkliche Ausbildungen gesucht.

Gerade im Stadtteil Nied können sich viele Menschen neue, teure Fahrräder nicht leisten. Deshalb verschenkt die Fahrradwerkstatt gute und funktionsfähige oder recycelte Räder an Besucher und benachteiligte Familien mit Kindern, inklusive einem Eigentumsbeleg.

Wer helfen möchte: Fahrradspenden werden jederzeit gerne entgegengenommen. *Dagmar Berges*



Im Ersatzteillager hängen die Felgen geordnet an der Decke



Der Schrank mit den Spezialwerkzeugen ist bestens sortiert, ...



... was man den noch brauchbaren Schläuchen nicht sofort ansieht.

Dagmar Berges (4)

ADFC Hochtaunus wählt neuen Vorstand und sammelt Ideen für Aktivitäten

Die Mitgliederversammlung des ADFC Hochtaunus e.V. konnte nach den Einschränkungen durch die Corona-Pandemie am 8. Oktober nunmehr in Präsenz mit über 40 Teilnehmenden in Bad Homburg stattfinden. Patrik Schneider-Ludorff begrüßte die Mobilitätsbeauftragte des Hochtaunuskreises, Lisa Meier-Ebert und den stellvertretenden Landesvorsitzenden des ADFC Hessen, Ansgar Hegerfeld, als besondere Gäste.



Der neue ADFC-Hochtaunus-Vorstand beim ersten Zusammentreffen an der frischen Luft: hinten (v.l.) Richard Jost (Beisitzer), Susanne Bittner (2. Vorsitzende), Rainer Kroker (Beisitzer), Thorsten Fogelberg (Beisitzer), Ralf Gandenberger (Kassierer), Carsten Heinemeyer (Beisitzer). Vorne (v.l.): Andrea Warneck (Beisitzerin), Patrik Schneider-Ludorff (1. Vorsitzender), Didier Hufler (Beisitzer), Stefan Pohl (Beisitzer – per Bildverarbeitung ergänzt)

privat

Zu Beginn stellte Frau Meier-Ebert ihr Tätigkeitsfeld vor und berichtete über die derzeitigen Aktivitäten des Hochtaunuskreises. Von besonderer Bedeutung ist das Radverkehrskonzept des Kreises, bei dem es einige Verbesserungen in der Radinfrastruktur geben soll.

Wie alle Vereine litt auch der ADFC unter den Einschränkungen durch Corona, so dass eine große Zahl von Radtouren und Veranstaltungen ausfallen musste. Nach Ende des Lockdowns machten die Mitglieder von den wieder aufgenommenen Touren mit begrenzter Teilnehmerzahl rege Gebrauch. Durch die Umstellung auf Online-Treffen konnte sich der ADFC sowohl im Kreis als auch in seinen Ortsgruppen in wichtige Themen einbringen. Darunter fällt insbesondere das Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises, das der neu gegründete Arbeitskreis Radverkehr intensiv diskutierte und zu dem er umfangreiche Verbesserungsvorschläge machte. Auch aus den Ortsgruppen wurde über zahlreiche Aktivitäten berichtet. So wurden in Bad Homburg, Oberursel und Königstein vor der Kommunalwahl die politischen Parteien zu Themen des Radverkehrs befragt und dies transpa-

rent auf den Internetseiten der Ortsgruppen und in der Presse dargestellt. Ein weiteres Highlight war der Fahrradklima-Test des ADFC im Herbst 2020, bei dem diesmal so viele Personen teilnahmen, dass zum ersten Mal alle Gemeinden des Hochtaunuskreises in die Wertung kamen.

Vor den Vorstandswahlen dankten die Anwesenden besonders dem bisherigen Kreisvorsitzenden Günther Gräning und den ausscheidenden Vorstandsmitgliedern Jutta Schulz, Harald Seebach und Günter Krüger für ihr langjähriges Engagement im Vorstand des ADFC Hochtaunus und überreichten Sonnenblumen.

Danach wurde Patrik Schneider-Ludorff zum ersten Vorsitzenden gewählt. Damit übernimmt ein alter Hase die Führung des Vereins, der bereits seit seinem 18. Lebensjahr Mitglied des ADFC ist und bisher das Amt des zweiten Vorsitzenden und des Verkehrspolitischen Sprechers bekleidete. Zur zweiten Vorsitzenden wurde Susanne Bitter (Oberursel), zum Kassenwart Ralf Gandenberger (Bad Homburg) gewählt. Besonders erfreulich ist, dass sich gleich sieben Personen als Beisitzer:innen beworben haben, um

die Aufgaben des Vorstands auf mehr Schultern zu verteilen. Gewählt wurden: Andrea Warneck (Bad Homburg), Thorsten Fogelberg (Bad Homburg), Carsten Heinemeyer (Kronberg), Didier Hufler (Königstein), Richard Jost (Bad Homburg), Rainer Kroker (Oberursel) und Stefan Pohl (Usinger Land). Der neue Vorstand stellte schon Ideen für Aktivitäten des ADFC Hochtaunus vor und nahm Vorschläge der Mitglieder auf.

Der stellvertretende Landesvorsitzende Ansgar Hegerfeld stellte abschließend noch das vom ADFC Hessen gemeinsam mit weiteren Verbänden und Radentscheiden erarbeitete Verkehrswendegesetz vor, das eine deutliche Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV in Hessen anstrebt. Für das zur Umsetzung des Gesetzes erforderliche Volksbegehren werden seit Anfang September bereits Unterschriften gesammelt. Informationen zum Volksbegehren und den Möglichkeiten der Beteiligung finden sich unter verkehrswende-hessen.de. Didier Hufler steht für alle Themen, Fragen und Ideen rund um das Volksbegehren im Hochtaunuskreis gerne zur Verfügung (didier.hufler@adfc-hochtaunus.de). Ralf Gandenberger



Holger Schlichting

Hofheim bewegt sich

Am Samstag, 30. Oktober, folgten 80 Radfahrende dem Aufruf von „Hofheim bewegt sich“, der Nahmobilitäts-AG der Hofheimer Lokalen Agenda und dem ADFC und demonstrierten für eine bessere Anbindung der Hofheimer Ortsteile. In einer kurzen Ansprache vor dem Hofheimer Rathaus wurden Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer gefordert. Eine gleichberechtigte Planung für Fußgänger und Radfahrer ist dringend notwendig, um die Lebensqualität in der Stadt zu steigern und die Mobilitätswende zu unterstützen. Mit Klingeln, Tröten und Musik ging es durch die Hofheimer Innenstadt und über die L3011 nach Lorbach und zurück. Dank des Polizeigeleits konnten die Radler:innen und die mitfahrenden Kinder entspannt die Herbststimmung im Lorbachtal genießen. Holger Schlichting



Radelnde Schüler:innen sollten hier Vorfahrt haben

Wehrheim Die Schulstraße als für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße von der Wehrheimer Hauptstraße aus hat Zubringerfunktion für die Limeschule (Grundschule) in Wehrheim. Der ADFC hat vorgeschlagen, der Limesstraße gegenüber der einmündenden Straße Am Bürgerhaus Vorfahrt zu geben und dies durch Markierungen zu unterstützen. Nach Beratungen der Gremien mit Verkehrsexperten und der Polizei wurde nun tatsächlich dem ADFC-Vorschlag entsprochen und die Vorfahrt geändert. Radfahrende haben nun entgegen der Einbahnrichtung auf der Limesstraße zur Schule hin Vorfahrt. Unterstützt wird dies durch weitere Fahrbahnmarkierungen, die weitgehend den ADFC-Vorschlägen entsprechen.

Jedoch scheint vielen Autofahrenden immer noch nicht klar zu sein, dass man vor Beginn der ei-

gentlichen Einbahnstraße in Fahrtrichtung Hauptstraße – hier können auch Anlieger mit Kraftfahrzeugen auf einem kurzen Stück entgegen kommen – auf der rechten Seite – rechts des Mittelstreifens! – fährt. Immer wieder ist zu beobachten, dass Autofahrer:innen weiterhin auf der nun abmarkierten Gegenfahrbahn, also links, fahren. Rund ein Drittel der Fahrer:innen fährt auf der Gegenfahrbahn UND auf dem entgegenkommenden Fahrradstreifen im Kurvenbereich – trotz roter Flächen, Fahrrad-Symbolen, Pfeilen und Erdnägeln auf der Fahrbahn.

Der ADFC hatte nun angeregt, auch Fahrtrichtungspfeile für den Kraftfahrzeugverkehr aufzubringen. Zunächst soll aber wohl beobachtet werden.

Unser Urteil (abgesehen von der Umsetzung in Tippelschritten): Sehr gut! *Stefan Pohl*



Bahnhofstraße: Bei Sanierung Fahrradförderung vergessen

Wehrheim Ein kurzes Stück der Bahnhofstraße – vom Bahnübergang bis zur Gerhart-Hauptmann-Straße – wurde grundsaniiert. Der große Querschnitt der Straße wurde nicht geändert, nur die Fahrbahn erneuert. Nun hat man eine wunderbar glatte, einheitliche und irre breite Fahrbahn, doch leider ohne Schutzstreifen für Radfahrer.

Die Bahnhofstraße ist auch eine Hauptachse für den Radverkehr. Künftig wird sie noch wichtiger: Es sollen Radwege geradeaus bis zur Anschlussstelle Wehrheim-Süd, zur Saalburg hoch und weiter nach Bad Homburg gebaut werden. Schon allein für die Fahrt zum Bahnhof Wehrheim lohnen sich Maßnahmen für den Radverkehr. Wir haben es mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m und zwei jeweils 0,5 m breiten Rinnsteinen zu tun, das reicht für breite Schutzstreifen auf beiden Seiten, ohne dass der

Verkehr beeinträchtigt wird. Zwar soll die Bahnhofstraße in den nächsten Jahren nochmal komplett umgestaltet werden, aber wenn man schon ein Stück neu macht, das noch dazu in dem betroffenen Abschnitt für Schutzstreifen wunderbar geeignet ist, sollte man das auch umsetzen.

Der ADFC hat sich an den Fahrradbeauftragten der Gemeinde und die Mobilitätsbeauftragte des Hochtaunuskreises gewandt und ist gespannt, was dabei herauskommt. Hier können mit reinen Markierungsmaßnahmen sehr schnell nicht nur deutliche Verbesserungen erreicht werden, es wäre auch ein prominent sichtbares, klares Zeichen pro Radverkehr.

Unser Urteil: Sehr schlecht – aber nichts, was man nicht leicht heilen könnte. Vielleicht springt am Ende doch noch ein „Gut“ oder „Sehr gut“ heraus! *Stefan Pohl*

Unterstützung der Politik für Arbeit des ADFC?

Der Stellenwert des Radverkehrs in Hofheim

Der ADFC Hofheim, Eppstein, Kriffel hat am 30. April 2021 die Fraktionen der Hofheimer Stadtverordnetenversammlung angeschrieben und um Unterstützung gebeten. Hintergrund ist die schleppende Bearbeitung von Mängelmeldungen des ADFC an die Stadtverwaltung. Im Herbst 2018 hat der ADFC der Hofheimer Stadtverwaltung eine Liste mit 76 Mängeln der Radverkehrs-Wegweisung übermittelt. Davon waren im April 2021 erst sechs Punkte behoben.

Die Fraktionen der bisherigen und mutmaßlich auch neuen Koalition CDU, SPD, FWG und FDP reichen von keiner Reaktion (FWG), der Auffassung, dass die Punkte in der Stadtverwaltung alleine behandelt werden müssen (FDP), der Absicht der Behandlung der Problempunkte in den Ortsbeiräten (SPD) bis zur Absicht einer effizienteren Gestaltung der Arbeitsabläufe in der Stadtverwaltung (CDU). Die Reaktion der

Opposition fällt unterschiedlich aus: Während die BfH aufgrund des hohen Einarbeitungsaufwands durch neue Mitglieder derzeit keine Stellungnahme abgeben können, ist dies für die LINKE aufgrund krankheitsbedingter Ausfälle auch nur pauschal möglich: auf einzelnen Ortsverbindungen soll der Radverkehr gefördert werden. Lediglich die GRÜNEN wollen sich dafür einsetzen, dass die Mängel im Laufe der Wahlperiode zügig behoben werden.

Dieser Umgang mit dem Verkehrsträger Radverkehr ist definitiv unzureichend. Stattdessen wurden in der Vergangenheit für den Radverkehr in den Haushalt eingestellte Mittel zum behindertengerechten Umbau von Bushaltestellen umgewidmet. Dies ist wichtig, aber keine Förderung des Radverkehrs.

Manche der vom ADFC aufgezeigten Mängel (z. B. Bordsteinabsenkung an der Ecke Quer-

spange/Ländchesweg) stehen seit 2008 auf der Liste und sind bis heute nicht behoben. Die regelmäßig äußerst dürftige Oberfläche der Neuburgstraße in Lorsbach ist der am schlechtesten befahrbare Abschnitt des 271 Kilometer langen Hessischen Radfernwegs R8. Dieses sind Maßnahmen in der Zuständigkeit der Hofheimer Stadtverwaltung. Andere Kommunen, wie z. B. Wiesbaden, nehmen schlechte Platzierungen im Fahrradklima-Test zum Anlass, die Infrastruktur für den Radverkehr zu verbessern. In Hofheim verweist man stattdessen gerne auf die seit über 30 Jahren ausstehende Realisierung des Radwegs zwischen Hofheim und Lorsbach durch das Land Hessen. Das ist zwar eine wichtige Maßnahme, doch zu einer Förderung des Radverkehrs gehören neben großen Maßnahmen auch die Behebung kleiner Mängel – es mangelt an beidem. *Holger Küst*

Wer hilft uns, die **Verkehrswende** einzuleiten?

ADFC Hochtaunus sucht Ansprechpartner:innen vor Ort für Verkehrswende Hessen

Der Herbst brachte mit der „Auto-schau“ in Königstein mit Pool-nudeltour, dem Tag des Fahrrads in der Adenauerallee, den neuen Feierabendtouren in Oberursel, mit Stadtradeln und Neubürgertouren sowie mit Fahrradwende-Infostän-

den in Steinbach zahlreiche Möglichkeiten für Neueinsteiger:innen, Codierungen vorzunehmen und Unterschriften für die Verkehrswende zu sammeln.

Didier Hufler koordiniert die verschiedenen Aktionen im Hochtaunuskreis. Hierbei baut sich gerade eine gute Zusammenarbeit mit dem ADFC MTK auf. Auf unserer Mitgliederversammlung sprach Ansgar Hegerfeld zum Thema und stellte die Materialien vor.

Für den Hochtaunuskreis suchen wir nun weitere Mitstreiter:innen in den Ortsteilen der 13 Hochtaunus-Kommunen.

Idealerweise kannst Du mal Unterschriften sammeln oder kennst einen Ort, an dem wir in einem Laden oder am eigenen Zaun eine Sammelstelle einrichten können (mehr auf [verkehrswende-hessen.de/sammelstellen/](https://www.verkehrswende-hessen.de/sammelstellen/)). Vielleicht

hast Du auch Verbindungen zur Meldestelle in deinem Ort? Offen sind wir auch für Vorschläge zu Aktionen zum Unterschriften sammeln. Bitte wendet Euch an:

didier.hufler@adfc-hochtaunus.de.

Unterschiedene Bögen können an den Sammelstellen im Hochtaunuskreis oder bei Aktionen gesammelt werden und bei den Ansprechpartner:innen vor Ort oder beim ADFC Hochtaunus e.V., Susanne Bittner, Henricusstraße 6, 61440 Oberursel. Auch wenn die Verkehrswende-Initiative eine Adresse in Kassel hat, solltet ihr die Bögen nicht dorthin senden – sie kommen postwendend wieder zu mir zurück. Wir sortieren die unterschriebenen Bögen für die Gemeinden, lassen sie dann von den Verantwortlichen gegenzeichnen und reichen sie erst danach weiter an die zentrale Sammelstelle.

Susanne Bittner



Sammelstelle für Anträge zum Verkehrswende-Volksbegehren in Oberursel

Susanne Bittner (2)



Unterschriften sammeln auf dem Berliner Platz in Kronberg



Didier Hufler kümmert sich um die Verkehrswende-Initiative im Hochtaunuskreis

privat

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

BRONZE-GEWINNER

UMWELTORIENTIERTES
UNTERNEHMEN DES JAHRES



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



ZARBOCK

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



Umweltorientiertes
Unternehmen des Jahres

Neuer Fuß- und Radweg „von Lidl zu Aldi“ in Bad Soden

Was lange währt, ist jetzt vollbracht: Die Stadt Bad Soden hat einen 530 Meter* langen, asphaltierten und beleuchteten Fuß- und Radweg entlang des Bahndamms gebaut. Das Vorhaben hat in der Umsetzung über vier Jahre gedauert. Rechnet man die Aktivitäten davor noch dazu, waren es gute zehn Jahre. Die Baukosten hierfür belaufen sich auf 1.169.000 Euro*, von denen rund 74.000 Euro* vom Land Hessen im Rahmen des Förderprogramms Gewässerentwicklung und Hochwasserschutz und weitere 419.000 Euro* im Rahmen des Förderprogramms Nahmobilität getragen werden. Rund 78.000 Euro* steuert der Main-Taunus-Kreis aus dem Kreisinvestitionsfonds bei.

Weder Kosten noch Mühe wurden gescheut

Mindestens genauso wichtig wie die neuen 530 Meter sind für den Radverkehr die Gestaltung der Wegeverbindungen davor und danach bzw. das Radwegekonzept der Stadt, in das diese wertvollen 530 Meter logischerweise eingebettet werden sollten. In Bad Soden gibt es sowohl im Stadtentwicklungskonzept (mit Unterstützung von as+p im Jahr 2013 erstellt) als auch im aktuellen Mobilitätskonzept (mit Unterstützung von PTV Group erstellt) sehr viele gute Ideen zum Radverkehr. Was hier kommt, ist nichts anderes. Nur aus dem Sattel gedacht.

Heute 530 Meter, morgen die ganze Stadt

... Ich fahre heute in einem Jahr, aus Frankfurt kommend, immer am Bahndamm entlang aus Sulzbach hinein nach Bad Soden, wo mich schon das große auf die Straße gemalte Fahr-

radstraßen-Symbol begrüßt. Heute fahre ich hier nicht ins Musikerviertel, sondern geradeaus. Wo sich der Radweg gabelt, biege ich zur Königsteiner Straße ab. Über den butterweich abgesenkten Bordstein (bis hierhin ist das alles schon Realität) fädele ich mich über einen Mini-Kreisel in die Gartenstraße ein, wo mich wieder ein Fahrradstraßen-Symbol in die Brunnenstraße führt, vorbei an der Hasselgrundhalle, zu der nun immer mehr Besucher:innen mit dem Rad kommen. Auch die Kreuzung Alleestraße / Gartenstraße / Brunnenstraße ist mit einem Mini-Kreisel gestaltet, in den ich mich genauso einfädeln kann wie Verkehrsteilnehmer:innen auf vier Rädern. Die Brunnenstraße ist eine verkehrsberuhigte Zone, wie überhaupt der komplette Stadtkern zwischen Königsteiner Straße und Alleestraße. Um den Radverkehr zu kanalisieren, wurde die Verbindung von der Kelkheimer Straße zum Bahnhof (Martin-Luther-Weg, Wiesenweg) als Fahrradstraße ausgewiesen. Die nutze ich, und wiederum über einen Mini-Kreisel komme ich legal in die Bahnhofsstraße und stelle dort mein Rad kurz ab. Danach fahre ich über den als Platz und nicht als Straße gestalteten Bahnhof auf direktem Weg hinter der Messer-Zentrale in die Salinenstraße, wo mich gleich wieder das Fahrradstraßen-Symbol anlacht. Bis zur Mendelssohn-Bartholdy-Schule werde ich durchgängig auf Fahrradstraßen geführt (Am Eichwald ist eine davon). Immer dasselbe Fahrradsymbol auf der Straße, immer dieselbe Ausweisung von Lückenparkplätzen für die Anwohner:innen wie in der Gartenstraße, damit man bei Gegenverkehr immer gut auswei-



Beginn einer Vision: Der neugestaltete Radweg in Bad Soden
Gabriele Wittendorfer

chen kann. Der einzige Unterschied: Hier ist jetzt richtig was los in Sachen Radverkehr, denn es ist 16 Uhr und die Schule ist gerade aus...

Durchgängigkeit, Einheitlichkeit und Komfort – so macht Radfahren Spaß

Was diese Vision besonders macht: sie ist günstiger, schneller umsetzbar und minimalinvasiver als die bisherigen 530 Meter. Durch die Umsetzung dieser Vision hätte sich jeder Euro für die 530 Meter gelohnt. Wie wir alle wissen, ist es die Inspiration, die den Unterschied macht zwischen 530 Metern und einer radfreundlichen Kommune. Bis auf die Minikreisel und den Bahnhofsvorplatz (Projekte, welche die Stadt unabhängig vom Radverkehr auf der Agenda hat) braucht es kaum bauliche Maßnahmen. Und das Beste: Hessen Mobil ist kaum tangiert. Fehlt also nur noch die entsprechende Ambition der Kommunalpolitik.

Gabriele Wittendorfer

* Alle diese Informationen sind aus dem städtischen Newsletter „Bad Soden am Taunus aktuell“ vom 24.9.2021

REGIONAL

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

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

Eschborn:

Kleiner Aktionstag bei sonnigem Herbstwetter

Seit über 25 Jahren findet in Eschborn der Fahrrad-Aktionstag statt. Aus anfänglich zwei, drei Ständen zum Fahrradcheck in Kooperation von ADFC und der städtischen AG fahrRad am Eschenplatz, entwickelte sich inzwischen ein Fest mit großem Zulauf auf dem Rathausplatz. Fahrradaffine Organisationen gesellten sich mit Ständen dazu, und dazu wurde ein entsprechendes Programm von und mit Rad geboten.

Da der Aktionstag nun zum dritten Mal hintereinander ausgefallen war (einmal wegen heftigem Regen, zweimal wegen Corona), stellte der städtische Mobilitätsberater A. Gilbert noch zum Ausklang der Radsaison gemeinsam mit der

ADFC-Ortsgruppe einen reduzierten Aktionstag auf die Beine: Infostände des ADFC und der Stadt Eschborn plus Codierstand und Unterschriftensammlung zum Volksbegehren „Verkehrswende-Gesetz“ sowie ein Fahrradcheck am Werkstattwagen des Fahrradgeschäfts Biketempel.

Nach dem morgendlichen Aufbau bei düsterem und kaltem Wetter brach schließlich die Sonne durch und gab ihr Bestes, alle Beteiligten etwas aufzuwärmen. Mit der Zeit bildeten sich Schlangen an den jeweiligen Ständen. Der „kleine Aktionstag im Herbst“ hatte großen Anklang gefunden! Unterm Strich war der Tag ein voller Erfolg: etwa 70 Codierungen wurden durchgeführt, mehr als 100 Unterschriften



zum Volksbegehren „Verkehrswende-Gesetz“ gesammelt und dutzende Fahrräder fürs Radeln im Winter gecheckt. Mit ein Grund für den großen Andrang war sicherlich, dass die Stadt Eschborn an diesem Tag großzügig die Kosten für eine Rahmen-Codierung für Eschborner Bürger übernommen hat. Deshalb war es für einige Zuspätkommer, deren Fahrräder trotz der Verlängerung der ursprünglich angekündigten Codierzeit um einhalb Stunden nicht mehr codiert werden konnten, auch besonders

schmerzlich. Dieser Aktionstag bestätigte zudem einmal mehr: Pedelecs haben längst den Fahrradmarkt erobert!

Besonders gefreut hat sich das Codierteam über die unerwartete zeitweise Verstärkung durch den „Frankfurter Codierpapst“ Alfred Linder. So konnte Andreas Riepen aus dem Codierteam des ADFC MTK wenigstens mal zwischen durch kurz in die Stulle beißen.

Wir freuen uns schon auf den nächsten Fahrradaktionstag im kommenden Jahr. *Helge Wagner*

Eppstein: Glasfaser-Risiken

Im Jahr 2020 wurden in vielen Stadtteilen Glasfaser-Leitungen verlegt. Die Kanäle der Leitungen wurden dann im Bereich von Fahrbahnen und Wegen provisorisch mit einem Pflaster abgedeckt, um eine Begeh- bzw. Befahrbarkeit zu erreichen. Leider gab es einige Stellen, an denen breite Spalte zu der Asphaltdecke oder anderweitige Mängel verblieben (siehe dazu *Frankfurt aktuell*, Ausgaben 5/2020 und 4/2021).

Nach mehreren Hinweisen auf drei besonders problematische Gefahrstellen an die Eppsteiner Stadtverwaltung wurde von dort zunächst die Verzögerungen mit Verweis auf die zuständige Firma begründet. Durch Probleme mit Subunternehmern zog sich die Beseitigung der Pflasterungen auf den Kanälen weiter hin. Eigentlich hätten die Pflasterungen vor dem Winter 2020/2021 beseitigt werden sollen. Anfang Oktober waren die Gefahrstellen noch immer vorhanden und eine Besserung kam nur schleppend in Sicht.

Nach einem nochmaligen Kontakt mit der Eppsteiner Stadtverwaltung kam endlich Bewegung in die Sache: die besonders kritischen Punkte wurden angegangen und der erste der drei Abschnitte wurde asphaltiert. In den anderen beiden Abschnitten wurden zumindest die Fugen so mit grobem Splitt verfüllt, dass dort keine Gefahrensituation für Radler:innen mehr besteht. Wir hoffen, dass auch hier die Asphaltierungen bis zum Winter abgeschlossen werden. *Holger Küst*



Gefahrstelle im Rossertweg

Holger Küst

Nahmobilitäts-Check in Hofheim

Am 29. September fand in der Hofheimer Stadthalle eine gemeinsame Sondersitzung des Ausschusses für Planung, Bauen, Umwelt und Verkehr sowie der Ortsbeiräte Marxheim und Kernstadt statt. Auf der Tagesordnung stand u.a. die Vorstellung der Ergebnisse des Nahmobilitäts-Checks. Dieser Nahmobilitäts-Check wurde von der Firma LK Argus Kassel durchgeführt. Im Rahmen der Ausarbeitung fand auch der Nahmobilitäts-Workshop statt (siehe *Frankfurt aktuell* 6/2020).

Der Einfachheit halber hatte man die Betrachtungen auf drei Vertiefungsbereiche beschränkt: Innenstadt und Schulgelände Brühlwiesen, Marxheim, östlich sowie westlich der B519/Rheingaustraße und B519 Niederhofheimer Straße/Elisabethenstraße/Alte Bleiche/Hattersheimer Straße/Rheingaustraße.

Für den Radverkehr wurde erkannt, dass an den Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen fehlen und abseits dieser Straßen keine attraktiven durchgängigen Verbindungen vorhanden sind. Ebenso fehlen Fahrradparker an den Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV. Ferner sind nicht alle Einbahnstraßen mit Tempo 30 für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Als wesentlicher Schwachpunkt im Hofheimer Radverkehrsnetz wurde insbesondere die fehlende Querverbindung zwischen der Kernstadt und Hofheim-Süd/Marxheim hervorgehoben, die seit vielen Jahren eine Forderung des ADFC ist und darüber Eingang in den Regionalen Flächennutzungsplan 2010 und in Folge auch in das Radverkehrs-Konzept des Main-Taunus-Kreises 2018 gefunden hat.

Die Beschränkung auf die Stadtteile Kernstadt und Marxheim missfiel Parlamentarier:innen mit Verweis auf die Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung. Die vielen kleinen genannten Maßnahmen möchten die Parlamentarier:innen mit finanziellen Aufwänden bewertet und priorisiert wissen, um dann darüber abstimmen zu können. Dazu wurde die weitere Diskussion des Pakets auf eine weitere Sondersitzung im selben Rahmen vertagt. Lassen wir uns überraschen. *Holger Küst*



Warten auf ihren Einsatz: die Westen der Ordner:innen – eine freundliche Leihgabe der Aktiven vom ADFC Frankfurt **Theo Sorg**



Vor dem Start unweit des Ritterweihers **Christina Romels**

Radelnde demonstrieren für ihre Rechte

Bad Vilbel: Eine Rückschau auf unseren Fahrrad-Aktionstag am 11. September 2021

Pünktlich um 11 Uhr setzten sich – es war ein Samstag – rund 100 Radlerinnen und Radler in Bewegung, die sich am Ritterweiher in Bad Vilbel eingefunden hatten. Wir hatten zur Viltour aufgerufen, einem Fahrradkorso durch Bad Vilbel, um für mehr Aufmerksamkeit für den Fuß- und Fahrradverkehr in der Verkehrspolitik zu werben.

Mehr Platz fürs Rad“ war das Motto, unter dem die Schar der Radelnden zunächst zum Südbahnhof, dann über die Frankfurter und Friedberger Straße bis zur Büdinger Straße geführt wurden. Von dort ging es zurück zum Marktplatz am Alten Rathaus, wo eine Abschlusskundgebung stattfand. Mit ihren Fahrradklingeln unterstrichen die Teilnehmenden ihre Forderungen: Ausbau der Radverbindungen insbesondere für den Alltagsverkehr, separate Wege für den Fuß- und den Radverkehr, sichere Wegführungen auch im Umfeld von Baustellen. Gut gesichert durch zahlreiche Ordner:innen aus den Reihen unserer Aktiven sowie der Ortspolizei verlief die Tour diszipliniert und ohne Zwischenfälle. Die meisten Autofahrer:innen, die durch die Kolonne für wenige Minuten aufgehalten wurden, zeigten sich verständnisvoll.

Bei der Kundgebung am Marktplatz erläuterte Wulfhard Bäumlein unsere Forderungen. Das Fahrrad muss eine attraktive Alternative im Alltagsverkehr sein – für Jung und Alt und nicht nur für die eingefleischten Fans des Radelns. Nur so kann eine Verkehrswende erreicht werden. Wir erkennen die bisherigen Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Bad Vilbel durchaus an, übersehen dennoch nicht die in unserer Stadt nach wie vor herrschenden Missverhältnisse. Dazu gab Wulfhard ein konkretes Beispiel: Für jeden Kfz-Parkplatz in der neuen Tiefgarage der VILCO habe die Stadt 50.000 Euro ausgegeben; dagegen machten sich die Ausgaben für Radwege doch sehr bescheiden aus.

Charlotte Rickert, Schülerin am Georg-Büchner-Gymnasium, setzte sich bei der Kundgebung für die Rechte der jungen Generation ein. Sie wies auf die vielfältigen Hindernisse und Gefährdungen der letzten Monate hin, die den Schülerinnen und Schülern auf ihren Schulwegen zugemutet worden seien. Sie machte auf die Bekenntnisse zur Bildungspolitik im Bundestagswahlkampf aufmerksam, bei denen offenbar völlig vergessen werde, dass dazu auch gute und sichere Schulwege gehören.

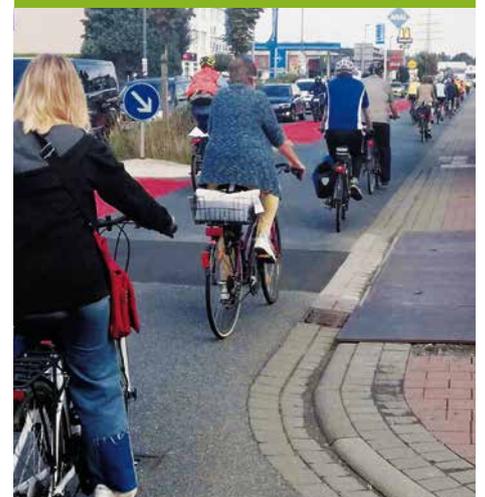
Nicht zuletzt betonte sie, dass viele Schülerinnen und Schüler das Fahrrad auch deshalb nutzen, um einen Beitrag zu einer dringend erforderlichen Verkehrswende zu leisten. Die junge Generation sei von den klimapolitischen Folgen der heutigen Politik besonders betroffen.

Gleichzeitig begannen wir – wenige Tage nach dem hessenweiten Start – auf dem Marktplatz mit der Sammlung von Unterschriften für das Volksbegehren mit dem Ziel eines hessischen Verkehrswendegesetzes. Dieses Gesetz soll, wie schon an anderer Stelle berichtet, die Kommunen in die Lage versetzen, zügiger bessere Bedingungen für den Radverkehr, den Fußverkehr und den ÖPNV zu schaffen. Getragen wird das Projekt von der gemeinsamen Initiative des VCD Hessen, des ADFC Hessen, von FUSS e. V. sowie der Radentscheide Darmstadt, Frankfurt, Kassel und Offenbach. Zahlreiche Teilnehmende machten mit ihrer Unterschrift deutlich, dass sie sich für eine Beschleunigung der Verkehrswende und die dazu notwendigen neuen rechtlichen Grundlagen aussprechen. Der Anfang der Sammlung in Bad Vilbel ist gemacht. Sie wird sich über einen Zeitraum von bis zu zwölf Monaten erstrecken und soll hessenweit mindestens 45.000 Unterschriften einbringen – und damit die Schwelle für die Zulassung des Volksbegehrens überschreiten.

Walter Baumann, Ute Gräber-Seißinger



Charlotte Rickert fordert: Zu einer guten Bildungspolitik gehören auch sichere Schulradwege **Christina Romels**



Eine lange Schlange von Radelnden auf der Friedberger Straße in Richtung Dortelweil **Jochen Waiblinger**

Jochen Waiblinger

Die drei Wochen Stadtradeln 2021 sind schon wieder Geschichte. Schön war es auch dieses Jahr. Auch wenn der Spätsommer ein nicht ganz so lupenreines Radelwetter im Angebot hatte wie im letzten Jahr, gab es doch reichlich Tage oder Stunden, zu denen die Lust aufs Radeln ungetrübt war.

Leider war die Begeisterung zur Teilnahme weniger ausgeprägt als im Vorjahr. Als Team waren wir mit 22 Personen unterwegs, statt mit 35 im Jahr 2020. Dafür haben wir im Durchschnitt häufiger in die Pedale getreten und somit am Ende doch beachtliche 10.398 km erstrampelt (Vorjahr 14.416 km). Damit haben wir wieder den zweiten Platz in Bad Vilbel errungen, also unseren Stammplatz verteidigt. In der Disziplin „Kilometer pro Kopf“ haben wir mit 473 Kilometern für unser Team wohl einen neuen Höchstwert erreicht und liegen damit innerhalb der 17 Bad Vilbeler Teams auf einem beachtlichen dritten Platz. Zwei Teams mit jeweils fünf Personen waren uns da voraus.

Mit im ADFC-Team war dieses Mal wieder ein begeisterter Radler, der schon 2019 auf sich aufmerksam gemacht hatte, als er nicht nur die 1000er-Marke, sondern auch die 2000er-Marke riss. Das hat er diesmal einfach wiederholt und 2042 Kilometer oder 20 Prozent unserer Teamleistung pedaliert. Sehr früh zeichnete sich daher ab, dass er wieder



unser Teambester werden würde. Herzlichen Glückwunsch zu dieser Leistung!

Unser Teambester des vergangenen Jahres war dieses Mal leider nicht am Start. Auf den dahinter liegenden Plätzen 2 bis 4 aber fanden sich wieder dieselben Verdächtigen wie im letzten Jahr ein. Bei nahezu gleichem Niveau blieb es bis zum Schluss spannend. Am Ende sicherte sich eines unserer Gründungsmitglieder mit 1158 km den zweiten Platz. Kleine Randnotiz: während im Profiradsport mit spätestens 35 Jahren Schluss ist, scheint fürs Stadtradeln der Leistungszenit zwischen 50 und 65 Jahren zu liegen – so zumindest die (zugegebenermaßen nicht repräsentative) Erkenntnis aus unserem Team.

Was gibt es insgesamt für Bad Vilbel zu resümieren? Das Schulteam des Georg-Büchner-Gymnasiums war, ähnlich wie in den vergangenen Jahren, bereits am zweiten Tag klar Favorit. Wie für unser Team gilt auch hier ebenso sowie für Bad Vilbel insgesamt, dass

zwar weniger Personen teilgenommen haben, diese aber im Durchschnitt mehr geradelt sind. So hat das Schulteam mit 114 (und damit 20 weniger) Radelnden seine Vorjahresleistung fast egalisiert und uns am Ende um sage und schreibe fast 14.000 Kilometer distanziert. Für Bad Vilbel insgesamt ist bei 298 Teilnehmerinnen und Teilnehmern (minus 10 Prozent) mit 76.611 Kilometern dennoch ein neuer Rekord aufgestellt worden – eine sehr respektable Leistung.

Am Ende noch ein kurzer Blick auf das deutschlandweite Stadtradeln: Da liegt Bad Vilbel mit einer Beteiligung von knapp einem Prozent der Bevölkerung und 257 Kilometer pro Radelnder/Radelndem relativ nahe am bundesweiten Durchschnitt. Erstaunlich ist, dass es Kommunen gibt, die bis zu 30 Prozent der Bevölkerung mobilisiert bekommen. Auch unsere Nachbarkommune Karben sticht mit einer Teilnahme von gut 8 Prozent der Bevölkerung schon deutlich hervor. Da wäre es doch mal interessant, genauer hinzuschauen und Anregungen zu bekommen, wie sich dort die Leute motivieren lassen.

Wie auch immer: Allen herzlichen Dank für die Teilnahme, viel Spaß beim Radeln auch in den anderen 49 Wochen des Jahres und auf ein Neues im nächsten Jahr!

Christian Martens

Attraktiv auch für ADFC-Mitglieder in Bad Vilbel

Zum Artikel „Super organisiert“ in Frankfurt aktuell 5/21, Seite 6

Frankfurt aktuell, die Mitgliederzeitschrift des ADFC Frankfurt, schien uns Aktiven in Bad Vilbel schon lange attraktiv auch für unsere Mitglieder zu sein. Aufgrund der räumlichen Nähe zu Frankfurt ist zu vermuten, dass doch etliche von uns als Berufspendelnde oder in der Freizeit regelmäßig auch per Rad in Frankfurt unterwegs sind.

Wir begannen 1997, auch alle Bad Vilbeler Mitglieder regelmäßig mit der Zeitschrift zu versorgen. Ich erinnere mich noch an Zeiten im letzten Jahrtausend, in denen wir mit handgeschriebener Adresse rund 50 Exemplare verteilten. Ausgehend von diesen zarten Anfängen war es ein längeres Stück Weg bis heute. Relativ bald bot Peter Schepko aus Frankfurt

an, auch für uns regelmäßig Adressaufkleber zu erzeugen, basierend auf der aktuellen Mitgliederliste. Dann fassten wir den Beschluss, auch unsere Mitglieder in Karben mit dem Magazin zu versorgen.

Anfangs steuerten wir immer mal wieder Gastbeiträge bei, daraus wurde im Laufe der Zeit eine Übereinkunft, dass wir ein bis zwei Seiten als Regionalseiten füllen – eine Idee, die auch von ADFC-Aktiven im Hochtaunuskreis, im Main-Taunus-Kreis und in Offenbach aufgegriffen wurde. Dank vieler kreativer Köpfe in unseren Reihen ließen sich immer genügend Themen finden, um die entsprechenden Artikel beisteuern zu können.

Ich würde behaupten wollen, dass wir hier eine Win-win-Situation geschaffen haben, indem Informationen und Entwicklungen aus der

zentralen Großstadt und dem Umland einfach und in sehr ansprechender Weise ausgetauscht werden. Wir sind auf jeden Fall sehr froh darum, unseren Mitgliedern auf diesem Wege eine regionale Mitgliederzeitschrift präsentieren zu können.



In Bad Vilbel und Karben steckt Frankfurt aktuell regelmäßig in Briefkasten oder Zeitungsbox

Christian Martens

Durch stetiges Mitgliederwachstum sind es nun über 200 Exemplare, die wir alle zwei Monate aus Frankfurt beziehen und die langsam den Gepäckträger an seine Belastungsgrenze bringen. Für die innerörtliche Verteilung war uns die Professionalität und ehrenamtliche Basis der Frankfurter, die in oben genanntem Artikel gewürdigt wird, schon immer Vorbild und Anspruch zugleich. Dank fleißiger und sehr zuverlässiger Helfer:innen für mittlerweile acht Austeilbereiche und weil sich bei Bedarf immer schnell neue Leute finden ließen, können wir, so meine ich, guten Gewissens behaupten, unserem Anspruch gerecht zu werden. Und so möchte ich genauso wie Dagmar Berges und Anne Wehr mit dem Satz enden: Und das ist einfach klasse. Christian Martens

Radentscheid Offenbach rollt roten Teppich zur Verkehrswende aus

Die Freude über den Erfolg war allen anwesenden Unterstützer:innen des Radentscheids anlässlich der Übergabe von 5.854 Unterschriften an den Magistrat anzusehen und mit lautem Fahrradklingeln angekündigt. Bei der Übergabe der 13 Aktenordner appelliert Radentscheid-Sprecher Jochen Teichmann an Oberbürgermeister Dr. Felix Schwenke, die zentralen Forderungen des Radentscheids nach einem durchgängigen, leistungsfähigen Radwegenetz, mehr Sicherheit für die Mobilität von Fußgänger:innen und Radfahrenden einen erkennbaren Umsetzungsschub in der Kommunalpolitik zu erhalten. Und nicht ohne Stolz verweist er darauf, dass weit mehr als doppelt so viele Stimmen wie die gesetzlich erforderlichen 2.845 das „Bürgerbegehren Radentscheid“ das von den Unterschriften

ten stärkste Bürgerbegehren in der Geschichte Offenbachs“ ist. Mit Blick auf die Stadtverordnetenversammlung, die nach der Übergabe der Unterschriften in der Stadthalle stattfand, ist laut Teichmann damit ein wichtiger Meilenstein erreicht, um nun einen Bürgerentscheid und „mit ganz konkreten Schritten eine notwendige Verkehrswende für Offenbach einzuleiten“.

Das von allen Beteiligten gefeierte Ziel der hohen Unterschriftenzahl wurde noch im letzten Jahr besonders befördert durch die von Susanne Haas organisierten Kinder-Fahrrad-Korsos, die durch Vincent Paul Kolipost initiierten Juniorlisten für Kinder und Jugendliche, auf denen 382 unterzeichneten, die Pop-up-Radweg-Aktion auf der Waldstraße in Offenbach, verschiedene Rad-Demos, Teilnahme an Stadtteilstellen und vielem mehr.



Übergabe der Unterschriften an den Magistrat der Stadt vor der Offenbacher Stadthalle. Oberbürgermeister Schwenke (auf dem roten Teppich am Mikrophon) verspricht, die Forderungen des Radentscheids, unabhängig von der juristischen Relevanz, bestmöglich zu unterstützen und umzusetzen.

Radentscheid Offenbach

Nicht unerwähnt blieben bei der Aufzählung von Beiträgen zum Erfolg die den Radentscheid-Aktivist:innen „Mut machende Unterstützung“ durch Mitglieder des ADFC, des VCD, des BUND und der Lokalen Agenda 21 Offenbach und den vielen Offenbacher Einzelhändler:innen, die mit der Einrichtung von Unterschriften-Sammelstellen zum Erfolg beigetragen haben.

Vor dem ganz real ausgerichteten „roten Teppich“, über den mit Lastenrädern die Übergabe der Unterschriften inszeniert wurde, warben die drei Vertrauenspersonen des Radentscheids, Kai Kotzian, Dr. Harry Neß und Jochen Teichmann in einem Pressegespräch für das Anliegen einer besseren Radinfrastruktur in Offenbach. Für sie fällt besonders ins Gewicht, dass die damit verbundenen zentralen „Forderungen nach besserer Luft, mehr Lebensqualität und weniger Lärm in ihrer Umsetzung nicht länger warten können“. Sie hoffen, dass von der städtischen Verwaltung jetzt schnell die Rechtmäßigkeit zur Durchführung eines Bürgerentscheids geprüft und die Zeit vom Magistrat und den Stadtverordnetenfraktionen genutzt wird, um in bereits begonnenen Gesprächen mit Vertretern des Radentscheids die Realisierungsschritte auszuzuloten. Kai Kotzian präzisiert, dass die Stadtverordneten und der Magistrat im Ergebnis ihrer Prüfung „einen Grundsatzbeschluss zum Ausbau des Radwegenetzes verab-

schieden“, der hinterlegt ist mit einer entsprechenden Haushaltsstelle, einer verantwortlichen Ansprechperson im Magistrat, einer Aufstockung des Personals und der Haushaltsmittel sowie einem über die Legislaturperiode notwendigen Budgetansatz. Für die Bürgerinnen und Bürger muss durch „jährlich öffentlich gemachte Rechenschaftslegung“ deutlich werden, so Dr. Harry Neß, „was in dieser laufenden Legislaturperiode von den zentralen Forderungen in konkrete Maßnahmen umgesetzt ist“.

Das verlangt seiner Auffassung nach schon der „Respekt vor dem großen ehrenamtlichen Engagement“ von über 30 Aktiven, die seit dem 3. Februar 2020, in mehr als 2.000 Stunden den Bürgerentscheid organisiert und für ihn „Unterschriften in allen Stadtteilen unermüdlich sammelten“. Das zählt nach seinen Worten „eigentlich doppelt“, denn die Initiative musste mit den Erschwernissen und Verzögerungen durch Corona umgehen. Aus Sicht der drei Vertrauenspersonen Kotzian, Neß und Teichmann ist deshalb auch der Erfolg des Radentscheids gleichzeitig ein „Gemeinschaftswerk der Stadtgesellschaft Offenbachs“, der „Ausdruck eines Willens auf dem Weg zu einer klimaneutralen Stadt“. Das ist Grund genug, so der Tenor aller an der Aktion des Tages Beteiligten, „sich heute einfach nur zu freuen und entspannt zu feiern“.

Radentscheid Offenbach



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

Ansprechpartner: Jochen Teichmann Tel. 0179 7610641

Dr. Harry Neß Tel. 0170 8654917

Weitere Informationen unter <https://radentscheid-offenbach.de>

Offenbach: Fahrradstraßen und -achsen markiert

Das Projekt Bike Offenbach bringt die neuen Fahrradachsen und -straßen weiter auf den Weg. Die Markierungsarbeiten für schnellere und sichere Radverbindungen in Offenbach begannen Ende September 2021 auf der Achse 1 und verliefen sukzessive von Süden nach Norden. Damit wurden die Schumannstraße ab dem Seniorenpflegeheim bis zum Odenwaldring sowie die Weikertsbloch-, Beethoven-, Lortzing- und Brinkstraße bis zum Starkenburgerling fahrradfreundlicher gestaltet.

Im Oktober folgten dann die Arndt- und Schäferstraße und die komplette Tempelseestraße auf der Achse 3, von der Bismarckstraße bis zum Hessenring. Auf der Achse 2 wurde, neben einem Abschnitt im Vorderwaldweg, auch die Senefelderstraße markiert: Nachdem die Stadtwerke Offenbach dort die Fahrbahndecke saniert haben, erhält die ehemalige Test-Fahrradstraße neue Markierungen, und die *Dooring Zone* wird mit einer schrägen Schraffur ausgewiesen. Danach haben alle Fahrradstraßen in Offenbach ein einheitliches, gemeinsam mit der Hochschule für Gestaltung (HfG) erarbeitetes Design.

Dass bei dem Projekt alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden, zeigt das Beispiel Arndtstraße: „Das ist eine wichtige Fußverbindung zum Offenbacher Hauptbahnhof“, erklärt die städtische Radverkehrsbeauftragte Ivonne Gerds. „Daher dürfen die Autos nicht mehr auf dem Gehweg stehen, sobald die neue Beschilderung für die Fahrradstraße montiert ist.“ Durch die Parkplätze auf der Straße verringert sich die Fahrbahnbreite der Arndtstraße, was wiederum dazu beiträgt, dass die Autos künftig langsamer unterwegs seien.

Entlang der Achse 4 wurden Markierungen, die im vergangenen Jahr aufgrund der Hochbaumaßnahmen in der Geleitsstraße nicht aufge-

bracht werden konnten, in die bestehende Fahrradstraße bis zur Luisenstraße fortgeführt. Die Arbeiten in der Luisenstraße sind aufgrund der aktuellen Bauvorhaben für Ende Oktober terminiert und hängen von der aktuellen Witterung ab.

Breitere Schutzstreifen entlang der Seligenstädter Straße

Auf der Achse 6 fanden Markierungsarbeiten auf der Seligenstädter Straße statt. Das Vorhaben war bei zwei Infoveranstaltungen im Oktober 2020 und März 2021 mit den Bürgerinnen und Bürgern besprochen worden. Dabei favorisierten die Teilnehmenden eine Variante, die im Anschluss auch die Verkehrskommission der Stadt Offenbach empfahl: Zugunsten des Radverkehrs wird das Parken nur noch auf jeweils einer Straßenseite zugelassen – und zwar dort, wo auch vereinzelt Bäume stehen. Die neuen Schutzstreifen sind deutlich breiter als in ihrer Standardvariante geplant. Im Gegensatz zu Radfahrstreifen dürfen sie auch überfahren werden – etwa, wenn sich ein Bus und ein Lastwagen im Gegenverkehr begegnen. Für beidseitige Radfahrstreifen, die grundsätzlich nicht überfahren werden dürfen, ist die Seligenstädter Straße nach den Vorgaben der aktuellen Richtlinien zu schmal.

Weitere Fahrradstraßen entstehen in unmittelbarer Nähe in der Krotzenburger Straße und Germaniastraße, die den Stadtteil Bieber mit der Innenstadt verbindet. „Die Umsetzung dieser Maßnahme auf der Achse 6 von Bike Offenbach, die auch die Anbindung an die Nachbarkommune Obertshausen verbessert, ist ein großer Gewinn für den Radverkehr“, betont Gerds. In den Fahrradstraßen hat der Radverkehr Vorrang, Radelnde dürfen nebeneinanderfahren und es gilt maximal Tempo 30 für alle. Für Autofahrende bedeutet das zudem in Offen-



Markierungsarbeiten in der Beethovenstraße zeigen den Fortschritt bei Bike Offenbach

bach: Anlieger frei, der Durchgangsverkehr muss andere Routen wählen. Radfahrende wiederum sollten die blau markierte *Dooring Zone* meiden, denn hier könnten Türen aufschlagen.

„Unsere Erfahrung mit *Bike Offenbach* hat gezeigt, dass eine gewisse Eingewöhnungsphase nötig ist, bis neue Verkehrsregelungen allgemein erkannt und akzeptiert werden“, sagt Projektmanager Ulrich Lemke von den Stadtwerken Offenbach. „Daher bitten wir alle Verkehrsteilnehmenden um etwas Geduld und Verständnis.“ Das Team von *Bike Offenbach* freut sich schon darauf, die neuen Wege gemeinsam mit möglichst vielen Menschen zu erfahren.

Nicole Unruh

www.bikeoffenbach.de #bikeoffenbach

Infoveranstaltung zum autofreien Schillerplatz

Wie könnte ein weitgehend autofreier Schillerplatz aussehen? Warum wird die Luisenstraße zur Fahrradstraße? Diese und ähnliche Fragen diskutierten rund 30 interessierte Bürgerinnen und Bürger am 16. September mit den Verantwortlichen des Projekts *Bike Offenbach* und des Quartiersmanagement südliche Innenstadt/Senefelder-Quartier.

Der Schillerplatz soll in einem einjährigen Verkehrsversuch teilweise autofrei werden und so Raum für nachbarschaftlichen Austausch, Spiele und Miteinander bieten. Die

geänderte Verkehrsführung, die bei der Veranstaltung zu erleben war, wird ab Herbst/Winter 2021 mit mobilen Kunststoffelementen gekennzeichnet. Auf der angrenzenden Luisenstraße stehen voraussichtlich ab Ende Oktober die Markierungsarbeiten zur Fahrradstraße an. „Wir hoffen, dass sich durch diese beiden Maßnahmen der Verkehr im Viertel insgesamt reduziert, und werden das auch messen lassen“, erklärte Projektmanager Ulrich Lemke am Infostand von Bike Offenbach.

Der Schillerplatz solle den Charakter eines

Quartiersplatzes erhalten, an dem die Nachbarschaft zusammenkomme, sagte Tobias Kurtz, Projektleiter des Städtebauförderprogramms Sozialer Zusammenhalt (vormals HEGISS), das seit 2013 in der südlichen Innenstadt und dem Senefelderquartier Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität und des Zusammenlebens unterstützt. „Dabei setzen wir auf die Erfahrungen der Leute, die hier wohnen, und laden sie in Zukunft noch öfter zum Austausch auf den Schillerplatz ein.“

Nicole Unruh

Die Qualität der Tourenleitung verbessern

Tourenleiter-Ausbildung des ADFC-Frankfurt am 25. und 26.09.2021

Organisiert vom ADFC Frankfurt und Trainer Christian von Staden (ADFC LV Rheinland-Pfalz), konnte in diesem Jahr wieder ein Tourenleiter-Training in Form eines Kombiseminars für bereits aktive Tourenleiter („Alte Hasen“) in Frankfurt stattfinden, an dem insgesamt 16 ADFC-Tourenleiter:innen (überwiegend aus Frankfurt) teilgenommen haben.

Eigens organisierte Kombiseminare haben gegenüber den regulären, vom ADFC-Hessen angebotenen Basis-Tourenleiter-Kursen den Vorteil, dass sie den bereits in der Praxis erprobten Tourenleiter:innen die Kursinhalte in komprimierter Form (zwei anstelle von drei Unterrichtstagen) vermitteln und den Teilnehmer:innen aus dem Raum Frankfurt eine kurze Anfahrt ohne Fremdübernachtung ermöglichen; das spart Zeit und Geld für alle Beteiligten und auch für den ADFC.

Darüberhinaus bietet der Besuch (nur) am 2. Tag des Kombiseminars auch die Möglichkeit, lediglich die Refresh-Inhalte zur Verlängerung des TourGuide-Zertifikats (siehe unten) mitzubekommen.

Hintergrund

Tourenleiter-Seminare werden vom ADFC schon seit mehreren Jahren angeboten. Sie möchten die Qualität der Tourenleitung verbessern und die Teilnehmer:innen auf einen gemeinsamen Wissensstand zum Thema „Tourenleitung“ bringen. Das Seminar beinhaltet 3 Module („Grundlagen zur Tourenplanung“, „Kommunikation und Leiten von Gruppen“ sowie „Recht und Versicherungen für Tourenleiter“) und schließt mit einem Zertifikat zum „ADFC-TourGuide“ ab. Bestandteil des Kurses ist auch eine Trainings-Radtour, bei der das theoretisch Erlernete in die Praxis umgesetzt wird. Das Seminar setzt außerdem

einen 9-stündigen Erste-Hilfe-Kurs bei einer medizinischen Hilfsorganisation (z.B. ASB oder Rotes Kreuz) voraus. Der Erste-Hilfe-Kurs kann aber auch innerhalb von drei Monaten nach dem Tourenleiter-Seminar nachgeholt werden.

Das „ADFC-TourGuide“-Zertifikat ist nach Erlangung drei Jahre gültig und muss dann durch einen eintägigen Refreshkurs um weitere drei Jahre verlängert werden.

Ausblick

Der ADFC Bundesverband plant, die Zertifizierung aller Tourenleitenden zum „ADFC-TourGuide“ zur Pflicht zu machen, zumindest für solche, die Touren auch mit Beteiligung von Nicht-ADFC-Mitgliedern anbieten wollen, was aber den Normalfall darstellt.

Allerdings wird es nach Aussage unseres Trainers Christian von Staden noch mindestens 3-5 Jahre dauern, bis eine entsprechende Entscheidung auf Bundesebene fallen wird und diese setzt die Zustimmung der ADFC-Landes- und Kreis-Verbände voraus.

Gerade langjährig erfahrene und praxiserprobte Tourenleiter:innen sehen den Zertifizierungsprozess durchaus kritisch und bezweifeln den Nutzen des Seminars. Schließlich haben sie schon viele Jahre erfolgreich Touren geleitet und dabei aufgetretene Probleme und Schwierigkeiten auch ohne Zertifizierung souverän gemeistert.

Mein Fazit zum Tourenleiter-Seminar

- Das Seminar beinhaltete eine 20-km-Trainings-Radtour, die nach Starkregen umgeplant und verkürzt werden musste. Hier zeigt sich: Neben detaillierter Planung werden Tourenleitende auch immer Flexibilität, Entscheidungstärke und Improvisationstalent beweisen müssen – Eigenschaften, die auf Erfahrung beruhen und nicht in einem theoretischen Seminar zu erlernen sind.
- Ungeachtet der weiteren Zertifikatsdiskussion: Die Kursinhalte sind interessant und für die Praxis hilfreich. Das zeigen auch die lebhaften Wortbeiträge während und nach der Veranstaltung. Völ-



Beim ADFC Frankfurt werden Touren von zertifizierten Tour-Guides geleitet
Thomas Koch

lig Neues darf man allerdings (bei gewisser Tourenleitungs-Erfahrung) nicht erwarten.

- Trotzdem ist die Teilnahme am Seminar empfehlenswert, weil einige Themen zur Sprache kommen (z.B. neue Verkehrsregeln und -schilder), die so nicht bekannt sind.
- Zum Seminar wird ein 75-seitiges Handbuch (PDF) zur TourGuide-Ausbildung ausgehändigt, das sehr positiv und anschaulich auf populäre Irrtümer und häufig gestellte (rechtliche) Fragen einght.

Abschließend soll nicht unerwähnt bleiben, dass zwei Teilnehmer:innen das Abschlusszertifikat nach der Schulung vom ADFC-Bundesverband nicht erhalten haben. Begründung: Ihre Teilnahme (nur) am 2. Tag (dem Refreshstag) war nicht ausreichend, da sie nicht bereits Inhaber eines TourGuide-Zertifikats waren. Sie hatten zwar in den vergangenen Jahren ein ADFC-MTB-TourGuide-Seminar besucht und ein entsprechendes Zertifikat erworben. Dieses MTB-Zertifikat wurde aber für die Schulung nicht anerkannt.

Hier wünscht man sich seitens des ADFC-Bundesverbandes eine klarere und vollständige Beschreibung der Eingangsvoraussetzungen zum Tourenleiter-Seminar, zumal dieses „Problem“ auch schon bei Schulungen in anderen Landesverbänden aufgetreten ist.

Thomas Koch, Leiter Team Touren

RADREISEN 2022

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

23. - 28.06.	RADSCHMETTERLING	Bei Rothenburg o.d.T.
13. - 18.07.	FÜNF FLÜSSE - RADWEG	Oberpfalz
31.07. - 06.08.	WIEN und Umgebung	per Rad entdecken
08. - 15.09.	OSTSEERADWEG	Travemünde – Stralsund

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 2022

alle Reisen inkl. Bahnfahrt bzw. Flug, Gepäcktransport, Ortskundiger Reiseleitung, Standquartier, Ü/F in ***-****-Hotels

22. - 29.01.	KLEINWALSERTAL	Winterwanderungen
29.03. - 04.04.	MALLORCA zu Fuß	Rund um Cala Ratjada
22. - 25.04.	FRÄNKISCHE SCHWEIZ	Rund um Gößweinstein
13. - 16.05.	WESTERWALDSTEIG	Herborn – Westerbürg
10. - 12.06.	RHÖN	Wanderwege Hessische Rhön
23. - 25.09.	PFALZ	Pfälzer Weinsteig + Deutsche Weinstraße
15. / 16.10.	MILTENBERG	Fränkischer Rotwein Wanderweg

UND WANDERTOUREN

Durch das Land der Loreley

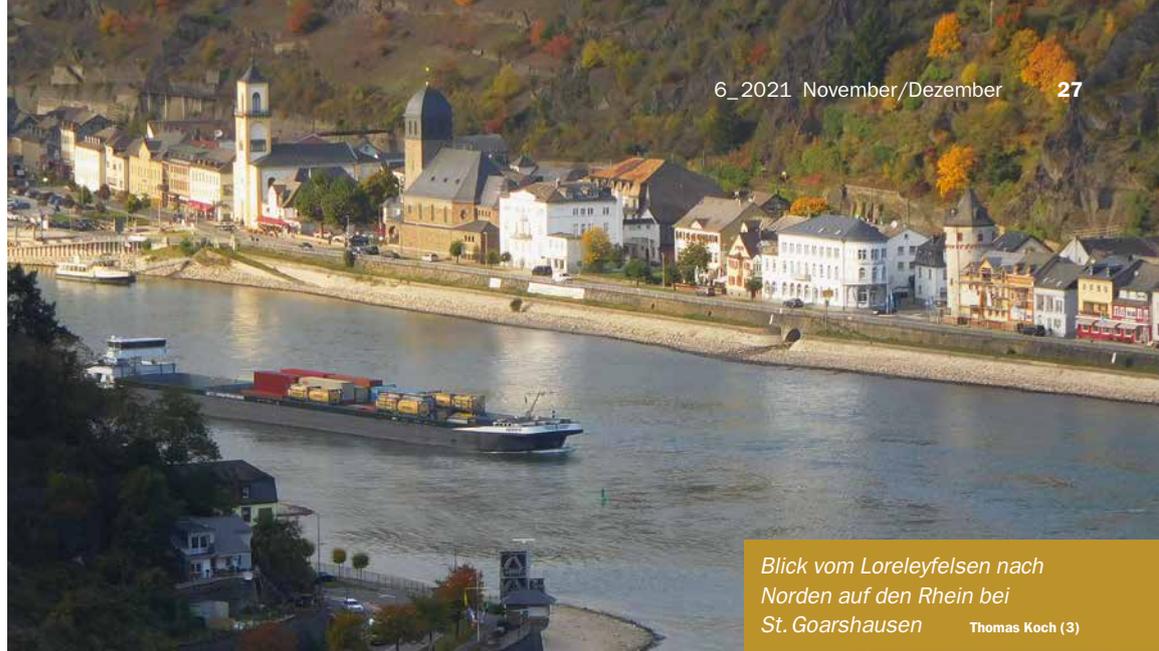
Drei erlebnisreiche Herbsttage in bester Stimmung

Rund 16 Teilnehmende begaben sich mit dem bewährten Tourenleiter:innen-Team Elke & Ulrich Bauer und Helmut Schulz auf Tour in den westlichen Taunus.

Tag 1

Kurz nach 8.00 Uhr trafen wir uns am Bahnhof, um den Zug nach Limburg zu erreichen. Der erwartete uns nach Plan auf dem richtigen Gleis, allerdings fehlte das Fahrradabteil! Aufgrund eines technischen Defekts konnte dieser Zug keinen Fahrradwaggon mitführen, so dass wir eine Stunde auf die nächste Bahn warten mussten. Das tat der guten Stimmung aber keinen Abbruch.

In Limburg angekommen, ging es dann ordentlich bergauf – Gelegenheit, bei noch sehr kühlen Temperaturen Betriebstemperatur zu erlangen. In Hahnstätten verließen wir das Aartal und folgten dem rund 45 km langen Loreley-Aar-Radweg von Ost nach West durch den westlichen Hintertaunus. Diese anspruchsvolle Berg- und Taltour durch Feld und Wald über Katzenelbogen und Retter forderte uns einiges ab, schließlich sollten an diesem Tag ca. 1.000 Höhenmeter bewältigt werden. Eine kurze Mittagspause fand in Miehlen statt, wo Kaffee und Kuchen die mitgeführte Selbstverpflegung ergänzte. Am Nachmittag nahm die Bewölkung zu und es setzte leichter Regen ein. Über Bogel und Bornich erreichten wir dann unsere Unterkunft in St. Goarshausen im Ortsteil Heide bereits gegen 16.30 Uhr. Wegen der schlechten Sicht war der geplante Besuch des nahen Loreleyfelsens aufgeschoben worden. Am Abend ließ uns dann ein opulentes 4-Gänge-Menü in unserem Hotel die Anstrengungen des Tages vergessen. Einige Teilnehmer:innen probierten auch noch eine lokale Spezialität aus, die im abgedunkelten Raum direkt am Tisch präpariert wurde: Rüdeshheimer Kaffee. Dazu wird etwas Weinbrand erwärmt und in einer Rüdesh-



Blick vom Loreleyfels nach Norden auf den Rhein bei St. Goarshausen

Thomas Koch (3)

heimer Kaffeetasse über zwei Stück Zucker gegossen, angezündet und verrührt. Der Zucker verbindet sich bei blauer Flamme mit dem Weinbrand. Das Ganze wird dann mit heißem Kaffee übergossen und mit einem Sahnehäubchen gekrönt – köstlich.

Tag 2

Der Tag startete mit einem reichhaltigen Frühstück, das keine Wünsche offen ließ. Bei neblig-kaltem Wetter fuhren wir über Bornich, Rettershain nach Espenschied. Eigentlich hatten wir uns schon mit den trüben Wetteraussichten abgefunden, wurden dann aber gegen Mittag eines Besseren belehrt: Die Sonne kam durch, löste Stück für Stück sämtliche Nebelschwaden auf und gab den Blick auf eine prächtige, farbenfrohe Taunus-Herbstlandschaft frei. Unser Weg führte uns steil abwärts zur Laukenmühle im Wispertal. Dem sehenswerten und kurvenreichen Tal folgten wir dann auf der Straße etwa 15 km bis Lorch zur Mündung in den Rhein, wo wir am Rheinufer die



Die Tage beginnen kühl und nebelig, doch die Sonne kommt

Mittagspause einlegten. Der östlichen Rheinuferstraße nach Norden folgend, passierten wir Kaub und den Loreleyfels und gelangten schließlich nach St. Goarshausen, wo wir uns bei Kaffee und Kuchen für den kommenden Anstieg stärkten.

Über das Hasenbachtal und Reichenberg erreichten wir das Taunus-Plateau und konnten jetzt, bei angenehmen Temperaturen und guter Sicht, die Loreley ansteuern. Dieser sagenumwobene Schieferfels an der Innenseite einer Rheinkurve ragt 132 Meter über dem Rhein und war schon immer wegen seiner engen Kurven, dem schmalen Flussbett und starker Strömung bei den Schiffern gefürchtet. Obwohl bis in die 1930er Jahre etliche Felsen in der Fahrrinne weggesprengt wurden, sind bis in die 1980er Jahre zwischen St. Goar und Bingen Lotsen eingesetzt worden. Der weitläufige Kultur- und Landschaftspark Loreley wartet mit zahlreichen Aussichtspunkten auf, die beeindruckende Ausblicke ins Mittelrheintal gewähren – wirklich ein Erlebnis. Nach rund 70 km mit einigen Steigungen konnten wir uns am Abend wieder an einem wohlschmeckenden Menü und Rüdeshheimer Kaffee erfreuen.

Tag 3

Am Sonntag starteten wir bei bewölkten Wetter die Rückfahrt in St. Goar, nachdem wir mit der Rheinfähre von St. Goarshausen zum linken Rheinufer übersetzt hatten. Der gut ausgebaute Radweg am Rheinufer führte uns über Oberwesel und Bacharach nach Bingen. Zahlreiche freigelegte Sand- und Kiesbänke im Strom zeugten von einem niedrigen Wasserstand, die Uferhänge waren mit

bunten, herbstlichen Farbtupfern versehen. Bei Bingen nahmen wir erneut die Fähre, um die Tour im Rheingau fortzusetzen. Wir passierten Geisenheim, Oestrich-Winkel und Eltville und legten bei Wiesbaden-Biebrich einen Kaffeestopp ein, bei dem sich die Sonne etwas zeigte. Hinter Kastel folgten wir dem Mainuferweg in Richtung Frankfurt. Nach wenigen Kilometern teilte sich die Radgruppe: Einem kleineren Teil waren die rund 70 km ohne nennenswerte Steigungen noch nicht genug. Sie radelten in Richtung Heimat weiter. Ein größerer Teil ließ die Tour stattdessen in einer Hochheimer Straußwirtschaft gemütlich ausklingen und nutzte dann bei einsetzender Dunkelheit die S-Bahn zur Rückfahrt.

Mein Fazit

Eine schöne und erlebnisreiche Herbsttour mit viel Spaß in einer netten Gruppe, die mir in Erinnerung bleiben wird. Herzlichen Dank an die Tourenleitung, ich freue mich schon auf die nächste Tour mit Euch!

Thomas Koch



Flott voran auf dem gut ausgebauten Rhein-Radweg

Die Winterreisen

In der vergangenen Saison konnten unsere Wintervorträge nur virtuell stattfinden. Wir hoffen, dass wir sie nun wieder als Präsenzveranstaltung durchführen können.

Saalbau Bornheim, Arnsburger Straße 24,
1.Stock/Rose-Schlösinger-Raum
(U4/Bus 32 „Höhenstraße“)

Es gelten die **G2-Regeln** der Corona-Verordnung! Der Eintritt ist frei, um eine Spende wird gebeten.



Dienstag, 25. Januar 2022, 19.30 Uhr
Paul Tiedemann, ADFC Frankfurt am Main

Grenzerfahrung

Ich berichte von einer Radtour rund um Deutschland, die ich vom 23. Mai bis zum 3. August 2016 unternommen habe. Die Tour sollte gleichsam wie ein Passengeritus den Übergang von meiner aktiven Berufstätigkeit in den Ruhestand markieren.

Ich bin hart entlang der Staatsgrenze gefahren und habe mich immer wieder mit der Frage beschäftigt, warum die Grenze gerade hier verläuft und nicht anderswo. Das habe ich dann im Internet recherchiert.

In meinem Tagebuch habe ich auch einige Gedanken aufgeschrieben. Manche davon haben etwas mit meinem Leben zu tun, andere mit den Weltläufen; manche regen die Zuhörer:innen vielleicht zu eigenem Nachdenken an, andere sind schlicht etwas verrückt. Alle sind sie aber authentisch.

Dienstag, 22. Februar 2022, 19.30 Uhr
Michael Bunkenburg & GPS-Gruppe,
ADFC Frankfurt am Main

GPS-Navigation für Fahrradfahrer:innen

Besonders beim Fahrradfahren und Wandern werden Navigationsgeräte immer beliebter. Der erste Teil des Vortrags gibt eine Übersicht über die Technik und die GPS-Geräte.

Vorbereiten einer Tour: Routenplanung (Kurzüberblick)

Im zweiten Teil stellen Mitglieder der GPS-Gruppe Möglichkeiten zur Routenplanung vor. Sehr oft ist es sinnvoll, eine Tour vorzuplanen. Es werden besonders weit verbreitete Apps, Programme und Portale* in Kurzform vorgestellt. Zuhörerinnen und Zuhörer erhalten eine gute Übersicht, wie das jeweils funktioniert und was für sie in Frage kommt.

* Details dazu im Januar-Heft

Dienstag, 15. März 2022, 19.30 Uhr
Florian Keiper, FahrradBande Berlin

Einfach mal losfahren – könnte gut werden

Gesagt, getan! Im April 2019 fuhr Floki von seiner Berliner Haustür los gen Osten. Über die Türkei, Georgien, Russland und Kasachstan ging es nach Kirgistan. Um von dort über den Pamir Highway Richtung Iran zu radeln. Die Erlebnisse der Tour hat er in einem kurzweiligen und unterhaltsamen Vortrag zusammengefasst.

Ein Radreisevortrag, der ohne Hochglanzfotos und Zeitrafferaufnahmen auskommt, dafür aber durch wunderbare Geschichten von kleinen Abenteuern, herzlicher Gastfreundschaft und zauberhaften Begegnungen mit Menschen besticht. Ein Vortrag, der Lust macht, endlich selbst wieder auf große Entdeckungsreise zu gehen.

■ Weitere Informationen unter www.adfc-frankfurt.de/winterreisen

Professionelle Beratung in folgenden Rechtsgebieten:

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 75699-0
Telefax +49 (0) 69 75699-105

E-Mail: info@wshp.law | Web: www.wshp.law


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

Leser:innen MEINUNGEN

Frankfurt aktuell 5/2021

„Kidical Mass goes Spielstraße & Kidical Bike Night“

Da lese ich in einer deutschsprachigen Fahrradzeitschrift eine Überschrift: KIDICAL MASS GOES SPIELSTRASSE & KIDICAL BIKE NIGHT!

Goes it still ... äh, gehts noch? Danke ich! Eberhard Weber

Anmerkung der Redaktion:
Dass Bewegungen, die im angelsächsischen Raum entstanden sind (Critical mass, Kidical mass,

etc.), dazu führen, dass auch hierzulande Autoren diese Begriffe zu – zugegeben etwas gewagten – Wortspielen nutzen, sollte nicht dazu führen, dass wir uns von der deutschen Sprache abwenden. Ganz im Gegenteil sehen wir uns als Vertreter einer lesbaren, klaren Ausdrucksweise, die nicht dem pseudomodernen Neusprech verfällt. Aber manchmal passiert es dann doch.

Frankfurt aktuell 5/2021 „Verkehrsplanung, gendergerecht“

Es hat mich sehr verblüfft, unter dem Stichwort „gendergerecht“ die Schilderung von herkömmlichen Mutter-/Vaterrollen zu finden, als seien diese naturgegeben und unveränderlich. War es Ironie, Sarkasmus, oder wurde das schlicht übersehen? Haben die Lektor:innen drüber weggelesen, oder stellt es wirklich die vorherrschende Auffassung des AFDC dar?

Worum es in dem Artikel eigentlich geht, ist familiengerechte Verkehrsplanung, und das ist auf jeden Fall ein wichtiges und richtiges Anliegen – nur: dazu ist es unerheblich wer aus der Familie Kinderfürsorge und Haushaltspflichten übernimmt. Ulli Seip

Anmerkung der Autorin Monika Schmidt:

Natürlich folge ich Deiner Meinung und bin gerade als Frau per se nicht gendergerecht. Ich habe Wirtschaftsingenieur mit 3 Studentinnen unter fast 80 Männern studiert, bin 1989 in einem Industriebetrieb Abteilungsleiterin geworden und bin Motorrad gefahren: Nur drei Ausnahmen von der Gender-Regel.

Deshalb hat es mich so gereizt, heute von einer Verkehrsplanung zu erzählen, die noch von einer Trennung von Mann und Frau ausgeht. Diese Verkehrsplanung heißt in der Wissenschaft „gendergerecht“ oder „genderrelevant“.

Geschäftsführer:in für den ADFC Hessen e.V. gesucht

Führung und Weiterentwicklung des ADFC auf regionaler und landesweiter Ebene

Unter der aktuellen Landesgeschäftsführung hat sich der ADFC Hessen in den letzten Jahren gut entwickelt und ist als Interessensvertretung der Radfahrer:innen und Unterstützer der Verkehrswende in einem breiten Netzwerk von Politik, Hochschulen, Verbänden, Initiativen und Medien etabliert und in der Öffentlichkeit gut bekannt.

Im Zuge einer Nachfolgeregelung wird ab dem 1. Juli 2022 eine engagierte Persönlichkeit als Landesgeschäftsführer:in gesucht, die gemeinsam mit erfahrenen Mitarbeiter:innen, ehrenamtlichen Referent:innen, dem wissenschaftlich-politischen Beirat, mit Aktiven in den Kreis- und Ortsverbänden und dem Landesvorstand diese erfolgreiche Entwicklung weiter vorantreibt.

Die Position wird als unbefristete Vollzeitstelle (39 WS) ausgeschrieben, eine Teilzeitbeschäftigung (32 WS) ist möglich. Regelmäßiger Arbeitsort ist die Landesgeschäftsstelle in Frankfurt am Main, wobei eine Kombination mit mobilem Arbeiten denkbar ist. Das Gehalt richtet sich nach Ausbildung und Berufserfahrung. Dabei orientieren wir uns am TVöD 13 kommunal. Zusätzlich bieten wir eine RMV-Jahreskarte sowie die Möglichkeit, Fahrradleasing in Anspruch zu nehmen.

Senden Sie uns bitte bis zum 15. Januar 2022 Ihre Bewerbungsunterlagen als PDF-Datei mit dem Betreff „Bewerbung Geschäftsführung ADFC Hessen“ an

norbert.sanden@adfc-hessen.de

Die ausführliche Stellenausschreibung findet sich unter adfc-hessen.de/=5zK7



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 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

Satz und Layout: Peter Sauer

Druck: Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG,
Frankfurt am Main, **Auflage:** 4.800

Redaktionsschluss für die Januar/Februar-Ausgabe: 23. Dez. 2021

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V.

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillinggasse 8–14
(Anzeige Seite 24)
www.fahrrad-boettgen.de

E BIKE Advanced Technologies GmbH

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

Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 20)
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. 9)
www.mainvelo.de

Montimare

Hanauer Landstraße 11–13
www.montimare.de

Per Pedale

Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 14)
www.perpedale.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH

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

terranoa Zimmermann Touristik KG

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

Fahrradhaus Wagner

Woogstraße 21
(Anzeige Seite 14)
www.fahrradwagner.de

Fahrradhaus XXL

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



Autospielteppich, Straßenpuzzle, Traktorbuch?

Eine Fahrradbücherkiste entsteht beim ADFC Oberursel!

Endlich mal (Kinder-)Bücher zum Fahrrad mussten her. Bücher rund ums Radfahren für verschiedene Altersgruppen und Interessen sammle ich daher in der ADFC Hochtaunus Radbücherkiste zum Stöbern. Alle Bücher sind aktuell lieferbar – aber nicht alle habe ich Probe gelesen. Auf der Buchmesse bekam ich noch ein paar Tipps zu Büchern, in denen die Protagonisten das Rad nutzen. Wir wollen einen Mix an Büchern, mit dem Schwerpunkt Kinderbücher, zusammenstellen. Ein paar zur Stadtplanung oder auch aus der Überraschungstüte vor Redaktionsschluss haben sich dazu gesellt. Jugendbücher sind noch extrem dünn gesät. Radreisebücher habe ich bewusst ausgeklammert, ein paar Radrouten in Rhein-Main und Taunus sind Beifang.

Vielleicht habt Ihr Lust, Euch von den Titeln inspirieren zu lassen und weiter zu suchen. Gerne schaue ich mir Eure Tipps an. Und denkt dran: Weihnachten steht vor der Tür. Da sollte sich doch ein lesenswertes Geschenk finden lassen.

Susanne Bittner

Autor:in	Titel
Susanne Gernhäuser	Alles über das Fahrrad (Wieso, Weshalb, Warum)
Tina Braun	WAS IST WAS Junior Band 28. Im Straßenverkehr
Frauke Nahrgang	Mein Laufrad (Wieso, Weshalb, Warum junior)
Günther Jakobs	Klingeling Fahrradfahren ist entenleicht
Katrin M. Schwarz	Radprofi Piet
Liane Schneider	Conni lernt Radfahren
cargobike.jetzt	Cargobike Quartett (Edition 1, 2)
Hans Augusto Rey	Coco fährt Rad
Clementine Beauvais	Die Königinnen der Würstchen
Raimund Gärtler	Auf die Pedale, fertig, los!
Haseop Jeong	Das Fahrrad vom Hochrad bis zum E-Bike
Alison Farrell	Das große Fahrrad-Fest
Walid Taher	Mein neuer Freund, der Mond
Rogier Boon	Wim ist weg
John Fardell	Der Tag, an dem Louis gefressen wurde
Helme Heine	Die Abenteurer
Uwe Mayer	Die Laufmaschine
Elise Gravel	Eine Kartoffel fährt Fahrrad
Frank Viva	Eine lange Straße lang
Helme Heine	Freunde
Jutta Bauer, Kirsten Boie	Juli wird Erster
Michael Känig	Julius forscht - Rund ums Rad
Tobias Goldfarb	Fonk 1: Geheimagent aus dem All
Anna Woltz	Haifischzähne
Wilfried von Bredow	Lola rast
Dick Bruna	Miffy auf dem Fahrrad

Autor:in	Titel
Astrid Lindgren	Na klar, Lotta kann Rad fahren
JANOSCH	Der kleine Tiger braucht ein Fahrrad
Karsten Teich	Paul und Opa fahren Rad
Lars Klinting	Kasimir hat einen Platten
Matthias Sodtke	Der kunterbunte Zauberesel
Hans-Jürgen Kühn	Rauf aufs Fahrrad, fertig, los! Eine bunte Radpartie
Joan Negrescolor	So schnell wie der Wind Die Geschichte der Alfonsina Strada
Wolfgang Held	Mücke und sein großes Rennen
Isa Theobald	Tochter der Sterne Die letzten Tage des Billy Munroe
Alan Murchison	On the Road – Die besten Rezepte für Radfahrer
Ann-Kathrin Karschnick, Stefanie Mühlsteph	Bookboy (Anthologie)
Daniel Kampa	Fahradfreunde: ein Lesebuch
Ernst Wrba	RheinMain. Radeln für die Seele
Günther Gräning	Radeln im Taunus
Christoph Gocke	Radtouren am Wasser Rhein-Main
Melissa Bruntlett, Chris Bruntlett	Curbing Traffic The Human Case for Fewer Cars in Our Lives
Leslie Kern	Feminist City
Lauren Elkin	Flâneuse – Frauen erobern die Stadt
Hrsg.: Annette Becker, Stefanie Lampe, Lessano Negussie, Peter Cachola Schmal	FAHR RAD! Die Rückeroberung der Stadt
Karsten Rauchfuß, Ennow Strelow	Mörderische Grüße aus Oldenburg

Schwarmfinanzierung

hilft Ehrenamt

€ 600

Vielen Dank für eure Zusagen! Dadurch haben wir bereits rund 70 % unseres Ziels erreicht. Kriegen wir den Rest mit eurer Hilfe auch noch zusammen?



...besser werden. Und dazu brauchen wir eure Hilfe.



Die Verkehrswende mit mehr Platz fürs Rad braucht einen starken ADFC. Je stärker der ADFC, desto mehr Einfluss haben wir auf Politik und Gesellschaft. Ein wesentlicher Faktor für einen starken ADFC ist natürlich eine hohe Mitgliederzahl. Doch genauso wesentlich ist es, dass unsere Botschaften und Forderungen gut verstanden werden. Dazu müssen die Inhalte möglichst professionell aufbereitet und dargestellt werden – mit guten Texten, gutem Design sowie mit verständlichen und eingängigen Grafiken.

Professionalisierung ist notwendig

Unsere ehrenamtlich Aktiven im ADFC Frankfurt engagieren sich vor allem in den Bereichen, die direkt mit dem Fahrrad zu tun haben, wie z.B. in der Verkehrspolitik, bei Touren, bei Codierungen oder in der Werkstatt. Wir schätzen uns zudem glücklich über unsere Aktiven, die sich um all die IT-Themen (Homepage, Newsletter, Tourenanmeldung usw.) kümmern.

Die Aufgaben von Design und Grafiken werden von einigen Aktiven zusätzlich noch nebenbei erledigt: großes Plakat, kleiner Handzettel, Tourenprogramm oder die Webseite. Das funktioniert zwar relativ gut, allerdings stellen uns die vielen Veranstaltungen und die inzwischen häufigen und oft kurzfristig anberaumten Demonstrationen vor neue Herausforderungen, denn für einige dieser Veranstaltungen brauchen wir neue Materialien wie z.B. Flyer oder Plakate. Zudem benötigen ältere Werbematerialien eine Generalüberholung. Das geht besser mit professioneller Unterstützung. Dafür wollen wir einen Arbeitsplatz schaffen. Der schafft Entlastung bei unseren ehrenamtlich Aktiven – und gleichzeitig können wir uns neuen Aufgaben widmen.

Da unsere Mittel begrenzt sind, setzen wir erstmals auf eine Schwarmfinanzierung (neudeutsch Crowdfunding) für diesen Arbeitsplatz. Dieser soll zunächst auf zwei Jahre begrenzt sein. Dabei könnt ihr vorab eure Spendenbereitschaft erklären und einen monatlichen Wunschbetrag für die nächsten zwei Jahre angeben. Jeder Beitrag zählt!

Jeder Euro zählt

Sobald wir Zusagen für das Spendenziel von 600 € im Monat haben, senden wir euch Informationen zur Zahlung. Erst danach würden wir, gerne per Lastschriftmandat, die Spenden tatsächlich erhalten.

Deine regelmäßige Spende ermöglicht ...

- unsere Forderungen öffentlich besser sichtbar zu machen
- unsere Außendarstellung zu modernisieren
- weitere Zielgruppen auf den ADFC aufmerksam zu machen

Kontakt für Fragen: kontakt@adfc-frankfurt.de

Zur Anmeldung: www.adfc-frankfurt.de/crowdfunding



Webseite



diverse Flyer



Tourenprogramm



Mitgliederzeitschrift



Plakate



ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925

REPARATUREN & ERSATZTEILE



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

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



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



www.radsporthaus-kriegelstein.de


200€
geschenkt*

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

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

Nur bei Vorlage dieser Anzeige und nur bis zum 31.12.2021 gültig.

**RADSPORTH AUS
KRIEGELSTEIN
GmbH**