Zeitschrift des ADFC Frankfurt am Main e. V.
Nr. 5, September/Oktober 2022

adfc Frankfurt am Main

FRANKFURT aktuell

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

Pop-up-Radweg nach Wiesbaden

Peter Sauer

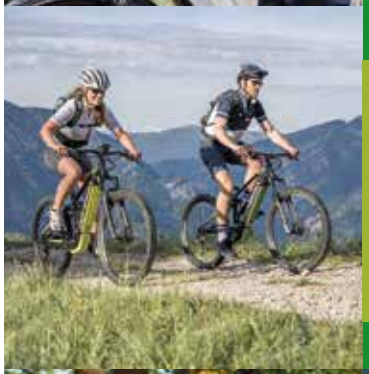
Fahrradklima-Test 2022 teilnehmen unter fahrradklima-test.adfc.de

siehe Seite 14

e-motion e-Bike Welt Frankfurt-Süd

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

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



069 24 24 78 87

frankfurt-sued@emotion-ebikes.de

Strahlenberger Weg 16
60599 Frankfurt a.M.

www.emotion-technologies.de/frankfurt-sued/

e-motion
DIE E-BIKE EXPERTEN

Editorial

1 Freunde bemängelten, dass Radfahrende auf Radstreifen zu weit links fahren und damit den Autoverkehr behindern. An unbedacht geöffnete Autotüren, die Radfahrende aus dem Sattel fegen können, haben sie als routinierte Autolenker nicht gedacht und bleiben in der Debatte skeptisch. Prompt vermeldet die lokale Zeitung am Folgetag einen schweren Unfall, verursacht durch eine geöffnete Autotüre – und das genau in der Straße, von der am Vorabend die Rede war. Die Skepsis schwindet, Betroffenheit macht sich breit, auch darüber, dass in der gleichen Meldung an einen tödlichen Unfall vor einiger Zeit erinnert wird, mit gleicher Ursache.

Und jetzt der Schock: In der Taunusanlage in Frankfurt stirbt eine Frau nach einem „Dooring"-Unfall auf einem Radstreifen, der neben Auto-Parkplätzen markiert ist, hier ohne Sicherheitstrennstreifen!

2 In Kassel ist die Stadtregierung an einem Fahrradstreifen zerbrochen. Man mag es kaum glauben, ging es doch um einen vorübergehenden Verkehrsversuch, der während der Documenta (und ein Jahr darüber hinaus) auf einer Länge von 230 Metern auf dem mehrspurigen Steinweg angelegt werden sollte. Der Verkehrsdezernent (Grüne) wollte, der Oberbürgermeister (SPD) wollte nicht und entzog dem Dezernenten kurzerhand notwendige Kompetenzen zur Durchsetzung des Vorhabens. Der grüne Koalitionspartner beharrte auf der Koalitionsvereinbarung, die Verkehrswende voranzutreiben, unter anderem mit dem Bau von Radwegen – und ließ das Bündnis platzen. Dass am Steinweg ein für den Radverkehr freigegebener Fußweg während der Zeit der Documenta durch massive Poller verengt wurde und Radfahrende deshalb zum Schieben gezwungen oder alternativ auf die mehrspurige Straße entlassen wurden, machte die Sache nicht besser.

3 Der Kommentator einer Frankfurter Zeitung glaubt, dass Radfahrende, die auf einer dafür vorübergehend gesperrten Autobahn (mit Polizeibegleitung!) fahren, nicht nur „maximale Behinderungen für andere Verkehrsteilnehmer" in Kauf nähmen, sondern auch noch Gefahren für den Gegenverkehr auf der anderen Seite der Autobahn.

Zu einer echten Verkehrswende in Hessen scheint es noch ein weiter Weg zu sein. Egal, ob auf dem Steinweg in Kassel, der Taunusanlage in Frankfurt oder auf der Autobahn nach Wiesbaden.

Behauptet euch, fahrt resolut, dabei aber immer aufmerksam!

Peter für das Redaktionsteam

Svea Birte Schuch

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

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

Öffnungszeiten Geschäftsstelle:
Mittwoch + Freitag: 17.15 – 19.00 Uhr,
Samstag: 11 – 13 Uhr

Vorstand

Dagmar Berges
Anke Bruß
Ansgar Hegerfeld
Sigrid Hubert
Dr. Susanne Neumann
Denis Reith
Klaus Schmidt-Montfort
Svea Birte Schuch
Alexander Schulz (Schatzmeister)

vorstand@adfc-frankfurt.de

Kontoverbindung

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

Arbeitsgruppen / Themen

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

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

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

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

AG Radler-Fest: Dagmar Berges
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: Christa Pelleringhoff
Süd: Erich Lücker

Beauftragte

Fahrgastbeirat: Jürgen Johann
Firmen-Events: Wehrhart Otto
Goethe-Uni: Lars Nattermann

Kontakte

Elke Bauer *e.bauer@web.de*

Dagmar Berges >0151 65 71 94 02
dagmar.berges@adfc-frankfurt.de

Anke Bruß
anke.bruss@adfc-frankfurt.de

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

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@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 / 9054 7990
thomas.koch@adfc-frankfurt.de

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

Simone Markl
simone.markl@adfc-frankfurt.de

Lars Nattermann
lars.nattermann@adfc-frankfurt.de

Dr. Susanne Neumann
>0177 78 52 570
susanne.neumann@adfc-frankfurt.de

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

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

Ralf Paul >069/49 40 928

Christa Pelleringhoff
christa.pelleringhoff@adfc-frankfurt.de

Wolfgang Preising
>0 61 92 / 9 517 617
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de

Denis Reith
denis.reith@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

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

Läuft doch: Sonntagsverkehr auf der A66 in Richtung Wiesbaden. 10.000 Radler:innen auf dem Weg in die Landeshauptstadt Peter Sauer

Der erste Schritt zur hessischen Verkehrswen

70.232 Unterschriften für das Volksbegehren Verkehrswende Hessen wurden Wirtschafts- und Verkehrsminister

Am Sonntag, 28. August 2022, war es so weit: Ein breites Bündnis von Verkehrs-, Umwelt- und Sozialverbänden hat 70.232 Unterschriften für das Volksbegehren Verkehrswende Hessen an den hessischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir überreicht.

Um zu bekräftigen, wie dringend Hessen die Verkehrswende benötigt, waren zeitweise rund 12.000 Menschen aus vielen Orten des Bundeslandes zunächst nach Frankfurt und dann über die gesperrte Autobahn A 66 nach Wiesbaden geradelt. Unterstützung kam auch aus Bayern durch Aktive des dortigen Radentscheids, aus Stuttgart eilte sogar ein Aktivist in einer Nachtfahrt nach Frankfurt.

Am Freitag und am Samstag zuvor hatten die Autobahn GmbH und die Bundesrepublik Deutschland gegen die Rad-Befahrung der A 66 geklagt. Sowohl das Verwaltungsgericht Wiesbaden als auch – letztinstanzlich – der Verwaltungsgerichtshof in Kassel wiesen die Klagen ab. In Wiesbaden hatte das Bündnis ein großes Verkehrswende-Festival mit weit über 12.000 Teilnehmenden organisiert.

Ein leistungsfähiger und günstiger ÖPNV, durchgängige Radnetze, breite Geh- und sichere Schulwege sind nur einige Punkte im vorgelegten Verkehrswendegesetz, durch das umweltfreundliche Alternativen zum Autoverkehr attraktiver werden sollen. „Nur mit einer echten Verkehrswende können Klimaschutz, barrierefreie Mobilität für alle, verbesserte Verkehrssicherheit und lebenswertere Städte und Gemeinden verwirklicht werden“, sagt Katalin Saary, eine von drei Vertrauenspersonen des Volksbegehrens.

Da es in Hessen bis heute seitens der Landespolitik keine Gesetzesinitiative gegeben hat, um diese Ziele zu erreichen, hat das Bündnis Verkehrswende Hessen am 1. September 2021 einen verfassungsgemäßen Gesetzestext vorgelegt und nach einem Jahr die nach dem Landeswahlgesetz zu sammelnden 43.728 Unterschriften hessischer Wahlberechtigter mit über 70.000 weit übertroffen. Vorbehaltlich der Prüfung durch den Landeswahlleiter kann nun die Zulassung des Volksbegehrens beantragt werden.

„Obwohl unser Vorschlag zu einem hessischen Verkehrswendegesetz seit einem Jahr öffentlich vorliegt, hat sich die Landesregierung dazu bisher nicht geäußert“, beklagt Stephan Voeth, gleichfalls Vertrauensperson des Volksbegehrens. „Nach der formalen Prüfung durch den Landeswahlleiter hat die Landesregierung einen Monat Zeit, über unseren Antrag auf Zulassung eines Volksbegehrens zu entscheiden. Spätestens dann muss sie unseren Gesetzesvorschlag bewerten. Wenn sie dies sorgfältig tut, muss auch sie zur Auffassung kommen, dass unser Gesetz die Verkehrswende in Hessen entscheidend voranbringt“, zeigt sich Robert Wöhler, Campaigner und Vertrauensperson der Verkehrswende Hessen, überzeugt.

Der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir beteiligte sich im

Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir zeigt sich beeindruckt: 70.232 Unterschriften für das Volksbegehren Verkehrswende Hessen wurden an ihn überreicht Dagmar Berges (2)

Anke Bruß vom ADFC Frankfurt sammelt unverdrossen weitere Unterschriften

de ist getan

Tarek Al-Wazir überreicht

Vorfeld der Unterschriftenübergabe an einer Podiumsdiskussion des Verkehrswende-Festivals mit der VCD-Bundesvorsitzenden Kerstin Haarmann sowie den Professoren Heiner Monheim und Martin Lanzendorf. Die Unterschriftensammlung zur Verkehrswende Hessen kommentierte Al-Wazir: „Das Engagement so vieler nötigt mir Respekt ab. Danke an alle, die sich ehrenamtlich engagiert, Unterschriften gesammelt und heute mit den Lastenrädern nach Wiesbaden transportiert haben. Das sehe ich als Unterstützung für die Verkehrswende." *Torsten Willner*

Der Trägerkreis der Verkehrswende Hessen setzt sich aus den hessischen Landesverbänden des ADFC, VCD, Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.) sowie den Radentscheiden Frankfurt, Darmstadt, Kassel und Offenbach zusammen. Er wird unterstützt vom BUND Hessen, Greenpeace, Naturfreunde Hessen, dem Fahrgastverband ProBahn Hessen und dem Sozialverband VdK Hessen-Thüringen.

„Das ist ein großer Erfolg für Sie alle – für die ganzen Initiativen im Bündnis – Respekt dafür! Ich bin mir sicher, dass wir sehr bald ins Gespräch kommen werden, um zu sehen, wie wir weiter kommen, damit am Ende gute Schritte stehen, die auch gesetzlich verankert werden."

„Wir müssen mehr Menschen überzeugen, sich von einer autogerechten Stadt zu verabschieden hin zu einer Mobilität zu kommen, die mehr von Fairness geprägt ist."

Tarek Al-Wazir, Verkehrsminister Hessen

„Wir müssen das Straßenverkehrsgesetz ändern, dass die Kommunen mehr Freiheit haben, selbst zu entscheiden, wo sie in der Stadt Tempo 30, Verkehrsberuhigung oder einen Radweg machen. Das wollen alle Kommunen – unabhängig von der politischen Couleur des Bürgermeisters. Das Gemeinwohl muss Grundlage des neuen Verkehrsrechts sein."

„Wir brauchen auch Druck durch die Zivilgesellschaft und auch den Druck der Gerichte. Wenn die sagen, dass die Straßenbauvorhaben, die noch in Planung sind, eine Klimabilanz machen sollen, kann der Bestandsschutz im Planungsrecht nicht mehr automatisch fortgelten."

Kerstin Haarmann, VCD Bundesvorsitzende

„Der Bund macht seine Hausaufgaben nicht. Die Deutsche Umwelthilfe verklagt gerade den Bund, dass er tut, was das Klimaschutzgesetz fordert. Wir brauchen ein Moratorium, wo alles, was klimapolitisch falsch läuft, endlich beendet werden muss, da kann man Milliarden und Abermilliarden sparen, die endlich dahin geschichtet werden müssen, wo Verkehrswende möglich ist."

„Beim Personal gibt es mindestens zehnmal so viel Stellen für Straßenbau und Autoverkehr wie für Rad-, Fuß- und Öffentlichen Verkehr. Wir müssen diese Leute verkehrswendetauglich umschulen."

Prof. Heiner Monheim, Verkehrsexperte Uni Trier

Das Ziel ist erreicht, kistenweise sind Unterschriften nach Wiesbaden gelangt Torsten Willner (6)

Was bremst die Verkehrswende?

So lautete die Leitfrage des von FAZ-Redakteurin Mechthild Harting moderierten Podiumsgesprächs mit Verkehrsminister Tarek Al-Wazir, der VCD-Bundesvorsitzenden Kerstin Haarmann und den Professoren Heiner Monheim und Martin Lanzendorf beim Verkehrswende-Festival in Wiesbaden. Ausschnitte der verschiedenen Deutungsansätze und eine erste Bewertung des Volksbegehrens haben wir auf dieser Seite in Originalzitaten zusammengestellt.

„Wir wissen seit 1990, dass der Verkehr ein Riesenproblem für die CO_2-Emissionen ist und wir haben es nicht geschafft, ein Deut daran zu ändern. Wir haben uns immer wieder mit den Abwehrreaktionen, die in der politischen Diskussion üblich sind, zufriedengegeben. Ich bin nicht mehr bereit hinzunehmen, dass gesagt wird, ‚das wird schon alles irgendwie besser'…"

„Der Bundesverkehrswegeplan ist mit X Milliarden jedes Jahr vollgestopft. All dieses Geld könnten wir für die Verkehrswende gebrauchen. Wir müssen all denen, die Veränderung wollen, die Mittel dafür geben."

Prof. Martin Lanzendorf, Mobilitätsforscher Uni Frankfurt

Spannung vor Bekanntgabe einer großen fünfstelligen Zahl

Staugefahr auch ohne Autoverkehr: Nach Wiesbaden geht es auf den beiden linken Spuren der A66 Peter Sauer (4)

Mein schönstes Ferienerlebnis

Auf ungewohnten Radfernwegen in die hessische Landeshauptstadt

Zum Ende der hessischen Sommerferien wird das Freizeitangebot noch einmal erheblich ausgeweitet: Per Fahrrad soll es nach Wiesbaden gehen, in einem gewaltigen Peloton, dessen Ausmaße auf normalen Radwegen nicht mehr zu bewältigen ist. Da bleibt nur die Autobahn, die glücklicherweise zwischen Frankfurt und der Landeshauptstadt ausreichend breit ausgebaut ist. So sammeln sich an einem Sonntag um die Mittagszeit tausende Radfahrende am Messekreisel und auf den umliegenden Freiflächen, um an diesem spektakulären Ereignis teilzunehmen. Und sie üben sich bis zum Start der Fahrt in Geduld, kontrollieren ihre Smartphones, begrüßen Bekannte, reparieren einen defekten Reifen oder blinzeln hinter ihren Sonnenbrillen einfach nur gelassen in die Runde.

Langsam, sehr langsam setzt sich der Zug der Radenthusiasten irgendwann in Bewegung. Weit vorne ist ein Blaulicht zu erkennen, das sich gemächlich Richtung Autobahn bewegt – das macht Hoffnung. Und wirklich, schon beim Passieren der Messehallen kommt der Tross in Bewegung, wird aus dem Schieben oder Rollern ein richtiges Radfahren. Die Stimmung ist ausgesprochen gut, am Straßenrand motiviert ein Trompeter mit dem italienischen *Bella Ciao*, einige Meter weiter steigen bunte Seifenblasen auf, von Brücken winken Spaziergänger. Der Zug rollt. Bis kurz vor Eschborn, „zähfließender und stockender Verkehr auf der A648" würde der Rundfunk melden. Der gerät jedoch wieder in Fluss, nachdem die Strecke breiter wird und der Radverkehr auf vier Kfz-Spuren plus Standstreifen übersichtlich abgewickelt werden kann. Leichtes Gefälle trägt dazu bei, dass die Zielzeit in Wiesbaden wieder in erreichbare Nähe rückt (was bis dahin bezweifelt wurde). Prompt stockt der Verkehr erneut, ein beeindruckender Stau von rund 10.000 Radfahrenden lässt die Zielzeit schnell wieder in weite Ferne rücken. Doch auch hier bewegt sich das blaue Blinklicht, das weit vorne mehr zu erahnen als zu sehen ist, und verschwindet hinter einer Kuppe – es entsteht Bewegung im Pulk, langsam löst sich der Stau auf und der Verkehr fließt über den glatten Asphalt des Krifteler Dreiecks, überholt nur hin und wieder von den Sanitätern des ASB und DRK auf ihren schweren Motorrädern. Weiter rollt der Tross an der Raststätte Weilbach vorbei, die jedoch nicht angesteuert werden darf, eine Rast ist untersagt. Trotzdem stehen Fahrräder zwischen den Tanksäulen und vor dem Kiosk oder den Toiletten, ohne dass die Polizei hier ordnend eingreift. Die an die Autobahn grenzenden Grünflächen werden für viele kurzzeitig zu Rastplätzen und Gebüsche zu Sanitäranlagen. Auf fast allen Brücken über die Fahrbahn oder an Zufahrten zu ihr stehen Passanten und winken begeistert dem friedlich, freundlich und gut gelaunt dahinrollenden Pulk. Daran kann auch der kilometerlange Stau, der die Menge der Radelnden kurz vor der Abfahrt nach Wiesbaden noch einmal ausbremst, nichts ändern. Man begrüßt Freunde oder Bekannte, bewundert Kinder, die im Tross mithalten, freut sich mit der 88-jährigen über ihr neues E-Bike, stützt sich gegenseitig, um beim Fotografieren nicht von der Leitplanke zu rutschen und bleibt, mit Blick auf die Uhr, gelassen. Pünktlich werden wir in Wiesbaden sowieso nicht ankommen.

Doch wieder einmal signalisiert ein blaues Blinklicht, dass es weiter geht, dass die Autobahn bald verlassen wird, dass sich gleich Tausende auf der engen Kurve der Abfahrt drängen, bevor sie von einer breiten Schnellstraße aufgenommen werden. Noch einige hundert Meter steigt die Route an, dann geht's bergab, mit Gejohle und hoher Geschwindigkeit durch einen Tunnel, an dessen Ende das Ziel schon fast erreicht ist. 16.10 Uhr zeigt die Uhr des Autors, nur um wenige Minuten hat er die Zielzeit verpasst – allerdings weit hinten im Peloton, dessen Spitzengruppe längst vor der Zeit auf der Festwiese gegenüber dem Wiesbadener Hauptbahnhof angekommen sein muss.

Und zurück nach Hause? Bleibt die Autobahn für Radfahrende gesperrt. Um dem Ansturm auf die S-Bahnen zu entgehen, verlassen einige die Stadt über die Biebricher Allee und werden dort erbarmungslos in die Realität deutscher Radverkehrsanlagen zurückgeholt, während sie über Bordsteine holpern oder Slalom um Bäume fahren. Wenn die letzte Hürde, die Warte-Schlange vor der Eisdiele am Rheinufer, überwunden ist, kann die Heimfahrt auf dem südlichen Mainradweg endlich beginnen. Der Weg ist zwar nicht so breit wie die Autobahn, aber inzwischen fast durchgängig mit einer guten Asphaltschicht versehen. Nutzt sie, bevor die Baumwurzeln wieder ihre Tätigkeit aufnehmen. *Peter Sauer*

Mittlerer Grüneburgweg wird Fahrradstraße

Dem Beispiel Oeder Weg folgt jetzt der mittlere Teil des Grüneburgwegs im Westend: Umwidmung zur Fahrradstraße, weniger Dauerparken, mehr Platz für Fußgänger und Gastronomie Bertram Giebeler

Und wieder wird ein Straßenabschnitt in Frankfurt fuß- und radverkehrsfreundlicher: der Abschnitt des Grüneburgwegs zwischen Mitscherlichplatz und Reuterweg wird zur Fahrradstraße umgestaltet, mit Vorrechten für den Radverkehr wie erlaubtes Nebeneinanderher-Fahren. Autos haben nur noch „Gästestatus", Dauerparkplätze werden reduziert, dafür werden Kurzzeitparkplätze und Lieferzonen eingerichtet. Es gibt mehr Platz für Fußgänger sowie für Geschäftsauslagen und Außengastronomie.

Der ohnehin nicht sehr starke Durchgangsverkehr aus Richtung Feldbergstraße wird per Modalfilter umgeleitet.

Die Maßnahme ist Bestandteil eines Gesamtkonzepts zur Neugestaltung von Stadtteil-Geschäftsstraßen und Radverkehrs-Achsen. Der Kfz-Durchgangsverkehr und das Dauerparken werden reduziert und die Platzaufteilung insgesamt zugunsten Rad- und Fußverkehr verschoben, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Der Oeder Weg ist das erste Beispiel dieser Serie. Die großflächigen Roteinfärbungen ganzer Kreuzungsbereiche haben dort für Irritationen gesorgt, daher hier der Hinweis: es handelt sich um eine straßenraumgestalterische Maßnahme (über die man streiten kann), nicht um eine verkehrsrechtliche Anordnung in dem Sinne, dass dort nur noch Fahrrad gefahren werden darf.

Insgesamt sind die Erfahrungen aus dem Oeder Weg ermutigend für andere Straßen in Frankfurt. Auch dem östlichen Teil des Grüneburgwegs zwischen Reuterweg und Eschersheimer Landstraße, der vom Verkehr deutlich stärker frequentiert ist als der jetzt neugestaltete mittlere Teil, stünde ein Facelifting für mehr Aufenthaltsqualität und mehr Radverkehrs-Sicherheit gut zu Gesicht. Dies wird wohl auch demnächst in Angriff genommen. *Bertram Giebeler*

Morgens am Mainkai im Rahmen der 10 Nachhaltigkeits-Tage. Der Stand steht, das Publikum kam erst später am Tag. Bertram Giebeler

Zehn Tage Nachhaltigkeit am Mainkai!

In den Sommerferien war der Mainkai bekanntlich autofrei und es fanden dort Feste wie Mainfest oder Museumsuferfest statt. Aber auch weniger kommerzielle Aktivitäten bekamen ihren Platz am Main, koordiniert von Tourismus- und Kongressgesellschaft, Stadtplanungsamt und Verkehrsdezernat.

Neben Sportvereinen war auch das „Netzwerk Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt" für 10 Tage (12.-21.8.) am Main präsent, mit Programmen zum Thema Ökologie im Alltag und nachhaltiger Lebensweise mit möglichst geringem CO_2-Fußabdruck. Natürlich war auch die Mobilität ein Thema, da durfte der ADFC nicht fehlen. Der abschließende Sonntag der 10-Tage-Serie hat ein bisschen Festival-Charakter. Es hat den Beteiligten Spaß gemacht und das Publikum hat sicher einiges gelernt, aber langsam muss die Stadt über dieses Stadium der „Bespielung" des Mainkais hinauskommen. Im Rohzustand ist der Mainkai im Moment nichts als eine öde Asphaltfläche, immerhin jetzt mit roten Radstreifen, aber wenig bis keiner Aufenthaltsqualität. Es wird Zeit, dass die Stadt einen städtebaulichen Wettbewerb zur Umgestaltung des Mainkais ausruft! *Bertram Giebeler*

Auch in Frankfurts Westen tut sich etwas

Es gibt Neuigkeiten in Unterliederbach: Auf der Königsteiner Straße hat nun die rote Farbe, wenn auch spärlich, Einzug gehalten.

An zum Teil sehr wichtigen Kreuzungspunkten von Rad- und Autoverkehr ist der Radweg rot markiert. Unser Bild zeigt den Einmündungsbereich der Wasgaustraße in die Königsteiner Straße. Weiter südlich, zwischen Gebeschusstraße und Konrad-Glatt-Straße, wird auf der Königsteiner Straße weiterhin gebaut (Abb. rechts).

Es gibt noch weitere Knackpunkte im Westen, zum Beispiel die Liederbacher Straße. Die wird in beide Fahrtrichtungen stark vom Radverkehr frequentiert, der sich hier den Verkehrsraum mit Pkw, Lkw und Linienbussen teilen muss.

Vielleicht könnte das Fahrradbüro oder die entsprechende Verkehrsbehörde diesen Bereich in Augenschein nehmen und prüfen, ob hier rote Farbe Abhilfe schaffen könnte.

Klaus Konrad

Freuen sich über den Erfolg – die Vier von der AStA-Werkstatt: (v.l.) Vorstandsmitglieder Leonor Rojano, Klaus Schmidt-Montfort, Lars Nattermann (Co-Vorsitzender) und Alexander Lang (Vorsitzender). Schmidt-Montfort und Nattermann sind auch aktiv im ADFC. Dagmar Berges (4)

Jung und idealistisch

Die AStA-Fahrradwerkstatt auf dem Uni-Campus Westend bietet nun seit drei Jahren Selbsthilfe-Serviceleistungen rund ums Rad an

„Unsere neueste Errungenschaft ist die Fahrrad-Reparaturstation" freut sich Lars Nattermann, Co-Vorsitzender des eigenständigen, gemeinnützigen Vereins, der aus einer Kooperation des AStA der Goethe-Universität und dem ADFC Frankfurt entstanden ist. Seit Anfang des Jahres kann außerhalb der Öffnungszeiten dieser Service rund um die Uhr genutzt werden und Schäden am Fahrrad können eigenhändig behoben werden. Ein umfangreiches Reparaturset macht das möglich.

Kurz vor Corona ist die Selbsthilfewerkstatt im Juni 2019 eröffnet worden, und nach zwei Jahren Pandemie wird das Angebot inzwischen sehr gut angenommen. Der Durchstart im Jahr 2022 ist gelungen. „Seit Beginn der Fahrradsaison ist richtig viel los und manchmal stehen die Studierenden Schlange, um die Serviceleistungen zu nutzen", so Alexander Lang, Geschäftsführer und Vorsitzender. „Die Wachstumsrate ist hoch, auch kommen die Leute gerne wieder, um an ihren Fahrrädern zu schrauben, z. B. auch Leo. Die Studentin aus Argentinien kam eine Zeitlang sehr häufig, um ihr Fahrrad regelmäßig zu warten".

Die Minijobber haben viel zu tun. Vier Angestellte sind es inzwischen, ein fünfter wird gesucht. Es sind Student:innen, die das Rad am am Laufen halten: Loki, Jonas und Jones unterstützen Kund:innen, übernehmen aber auch Reparaturschritte, wenn es etwas schwieriger wird. Gerhard ist neu dabei, lange hat er als Fachmann in Fahrradwerkstätten gearbeitet. Inzwischen in Rente, ergänzt er mit seinem handwerklichen Wissen und Geschick das Team.

Der Werkstatt-Container ist nicht allzu groß, aber alles findet seinen Platz. „Im Sommer schrauben wir auch draußen unter einem Pavillon, der Werkstattwagen wird einfach rausgeschoben", berichtet Lars Nattermann.

Die Fahrradwerkstatt finanziert sich aus verschiedenen Quellen. Der AStA als größter Unterstützer stellt ein Budget von bis zu 35.000 Euro in diesem Jahr zur Verfügung, das mit Rechnungsstellung abgerufen werden kann. Auch der Ersatzteilverkauf bringt Geld ein, zum Investieren in neue Werkzeuge und Ersatzteile. Ebenso werden Spenden gerne gesehen. Die Goethe-Universität stellt das Gebäude zur Verfügung und übernimmt die Nebenkosten. Leonor Rojano aus Kolumbien, ebenfalls im Vorstand, kümmert sich um die finanziellen Abläufe. Als Studentin der Wirtschaftswissenschaft kennt sie sich bestens aus.

Alle Studierenden und Uniangestellten können das Angebot nutzen. „Derzeit wird das Angebot besonders von Studierenden genutzt, die Uni-Angehörigen lassen noch auf sich warten", meint Alexander. Auch deshalb werden Flyer regelmäßig verteilt. Aber bei ca. 2.000 Kund:innen im Jahr gibt es auch so genug zu tun.

Das jungdynamische und idealistische Team hat viele Ideen für neue Projekte. Zum Beispiel haben heutzutage immer weniger junge und internationale Studierende einen Führerschein. „Für diese Menschen könnten Kurse in Verkehrssicherheit angeboten werden", so Leonor Rojano. Vorstandsmitglied Klaus Schmidt-Montfort berichtet, dass für die Werkstatt gegebenenfalls ein Umzug ansteht. Das Studierendenhaus vom AStA wird neu gebaut und ein Raum für die Werkstatt ist dort eingeplant. Aber das dauert und bis dahin wird weiter im gut ausgestatteten Container geschraubt, werden Reifen geflickt, Ketten gewechselt und bei schwierigen Fahrradproblemen wird gemeinsam im Team eine Lösung gefunden. *Dagmar Berges*

AStA Fahrradwerkstatt

Max-Horkheimer-Straße 1
60323 Frankfurt
Montag 10–16 Uhr
Mittwoch u. Donnerstag 13–19 Uhr
www.asta-fahrradwerkstatt.de

TERMINE

Sa	10.09.		bike-night, 20.00 Uhr, Mainkai
Di.	13.09.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	13.09.	W	Radlertreff im Westen
Sa	17.09.		Parking-Day, Berger Straße 64 - 66 Bike-Check Parking-Day, ab 10:00 Uhr
Sa	17.09.		Kinderfahrradparcours, Kiesstraße
Mo.	19.09.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	21.09.	V	Verkehrs-AG
So	25.09.		Kidical Mass, 15.30 Uhr, Alte Oper
Fr.	30.09.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mi.	05.10.	G	AG Kartographie & GPS
Mo.	10.10.	VS	Vorstandssitzung
Di.	11.10.	S	Stadtteilgruppe Süd
Do.	13.10.	N	Radlertreff im Norden, 18:00 Uhr
Mi.	19.10.	V	Verkehrs-AG
Fr.	29.10.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	31.10.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	02.11.	G	AG Kartographie & GPS
Di.	08.11.	W	Radlertreff im Westen
Di.	08.11.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	08.11.	W	Radlertreff im Westen
Do.	10.11.	N	Radlertreff im Norden, 18:00 Uhr
Mi.	16.11.	V	Verkehrs-AG

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE/KONTAKTE

G	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
N	18.00 Uhr	Alter Flugplatz an der Nidda Info: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00 Uhr	Gaststätte Ginnheimer Höhe, Diebsgrundweg Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion Frankfurt aktuell		Info: Telefon 069 - 46 59 06 frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
S	18.00 Uhr	Parkplatz vor der Gaststätte „Buchscheer“
V	19.30 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
VS	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
W	18.30 Uhr	Clubhaus, Grasmückenweg 20, F-Höchst Info: christa.pelleringhoff@adfc-frankfurt.de

Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

Praktisches Werkstatt-Angebot für Leute, die unter fachlicher Anleitung lernen wollen, ihr Fahrrad selbst zu reparieren und zu warten, sowie für erfahrene SchrauberInnen, denen das Werkzeug fehlt. Was gemacht wird, richtet sich nach den Wünschen der Teilnehmer:innen. Die Teilnahme ist kostenlos. Termine jeweils um **15.00 Uhr, (neu!) Reparatur- und Techniktreff / ehemaliges Hausmeisterbüro, Ben-Gurion-Ring 118**, (U2, U9 „Bonames Mitte“). Bitte telefonisch anmelden!

Samstag, 17.09.	**Rainer Mai**	**Tel. 069 - 41 30 85**
Samstag, 08.10.	**Rainer Mai**	**Tel. 069 - 41 30 85**
Samstag, 29.10.	**Klaus Schmidt-Montfort**	**Tel. 069 - 51 30 52**

Redaktionsschluss für die Nov./Dez.-Ausgabe: 21.10.2022

MASTSCHELLE ODER BAKE?

Wir hoffen, dass sich das Wissen um die längst erfundene „Mastschelle“ bald herumspricht. Notfalls, ergaben Recherchen, wären auch Schlauchklemmen in beliebiger Länge lieferbar. Um diese Hilfsmittel bei der Schildmontage einzusetzen, müsste man halt eine Leiter mitbringen. Vielleicht ist es daran gescheitert, so dass auf der Maybachbrücke diese Lösung für eine Umleitungsbeschilderung gewählt wurde. Nach Info an die Meldeplattform Radverkehr wurden die Baken inzwischen verschoben. Jörg Hofmann

Critical Mass

Sonntag, 02.10.2022, 14 Uhr / Freitag, 07.10.2022, 19 Uhr
Sonntag, 06.11.2022, 14 Uhr / Freitag, 11.11.2022, 19 Uhr

Treffpunkt jeweils vor der Alten Oper

Codierungen

Weiterhin **freitags** 16 – 18 Uhr (bis einschl. 27. Oktober) und freitags, 15 – 17 Uhr (ab 4. November) 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

Schon wieder gewonnen!

Beim Stadtradeln 2022 fährt das Team ADFC Frankfurt allen Mitbewerbern davon

Noch liegt keine offizielle Bestätigung der Stadt Frankfurt vor, und erst Ende November werden die erfolgreichsten Kommunen und Teams geehrt, aber bereits jetzt ist klar: Mit fast 55.000 geradelten Kilometern wird das Team des ADFC Frankfurt unter Teamkapitänin Christiane Beckort auf Platz 1 in der Mainmetropole geführt. Mit gehörigem Abstand zu den Mitbewerbern aus Industrie, Bankwesen, Sport oder Bildung. Das haben wir, 123 Rad-Enthusiasten, gut gemacht. Damit haben wir gegenüber den Vorjahren noch einmal ordentlich zugelegt.

Im Schnitt legten die ADFC-Aktiven jeweils 445 km in den drei Stadtradeln-Wochen zurück. Einige von uns haben dabei Überdurchschnittliches geleistet und sogar eine vierstellige Kilometerzahl auf dem Tacho abgelesen, zwei davon orientieren sich fast am Tour-de-France-Peloton, indem sie die Dreitausendermarke überschritten – in ganzen drei Wochen! Wie geht das? Das fragen wir nicht nur uns, sondern auch Thomas Naatz (siehe unten), der das Feld zusammen mit dem langjährigen Spitzenreiter Jockel Hofmann mit großem Abstand anführt.

Offensichtlich spornt Stadtradeln einige von uns an, den einen oder anderen Extrakilometer zurückzulegen, um in der tabellarischen Übersicht der Teilnehmenden noch ein wenig nach oben zu klettern. So ging es auch mir und der Gattin, wenn es im Urlaub bei der Suche nach einer Gaststätte hieß „Da können wir noch ein paar Kilometer extra eintragen“. Verhehlen aber will ich nicht, dass ich meine gut 700 km kaum in einer richtigen Stadt aufgelesen habe. In den Stadtradel-Wochen war ich zwischen Nord- und Ostsee unterwegs, überwiegend auf dem Land, und habe damit dem schönen Schleswig-Holstein 110 kg CO_2 erspart – gegenüber einem Autourlaub, den ich jedoch mangels Kfz garnicht erst machen würde. Aber vielleicht freuen sich ja die Bewohner der Städtchen Husum, Schleswig oder Rendsburg über mein Engagement. Oder die in Hamburg, die mich stadtradelnd auf dem Weg zum Bahnhof Altona erleben konnten, dabei ein paar Gramm CO_2 für die Frankfurter Tabelle einsparend.

Gilt auch: Stadtradeln für Frankfurt bei Ausflügen an der Ostsee-Küste Peter Sauer

Und nächstes Jahr? Machen wir wieder mit und sind schon jetzt gespannt, ob die Stadtradelzeit wieder genau in die Urlaubswochen fällt. So dass aus dem Stadtradeln erneut ein Stadt-Land-Radeln wird. *Peter Sauer*

Thomas kann rechnen

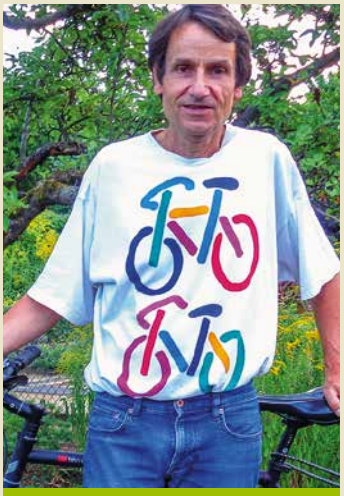
Thomas Naatz und Jockel Hofmann wechselten sich an der Spitze des Stadtradeln-Teams ADFC Frankfurt ab

Wie geht das: Über 3.000 Rad-Kilometer in nur drei Wochen Stadtradeln? Thomas Naatz (61) hat’s geschafft und ist damit, hinter Jockel Hofmann, auf dem zweiten Platz im Team ADFC Frankfurt gelandet.

Thomas bereitet sich akribisch vor. Er zielt auf die 3.000-km-Marke, rechnet sich den dafür notwendigen Tagesschnitt für die drei Wochen aus (143 km) und überlegt, wie er das in den Alltag integrieren kann. Vorsichtshalber nimmt er zwei Wochen Urlaub, sammelt aber auch während der verbliebenen Arbeitswoche seine Kilometer. Morgens um fünf Uhr aufs Rennrad, auf der nördlichen Mainseite zur Mainspitze, auf der südlichen zurück. Frühstück nach 75 km zu Hause, anschließend Fahrt zur Arbeit (schlappe 5 km), nachmittags zurück (nochmals schlappe Fünfe). Dann aufs Trekkingrad und mit der Gattin auf dem Grüngürtel weitere 50 km fahren – und schon ist das Tagespensum fast erreicht. Anstrengend? Ja, ist es, gibt Thomas zu, man muss das Leben halt komplett darauf einstellen. Aber es macht auch Spaß.

Im Urlaub wird dann richtig Rad gefahren, auf Hessischen Fernradwegen bis in die Rhön oder auf der Regionalparkroute rund um Frankfurt. „Normales Fahrrad“, betont der Stadtradler, auf den Wegen der Regionalparkroute könne man mit dem Rennrad nicht viel anfangen. „... und nicht elektrisch, das wäre ja unfair“, meint er. Verrückt? Ja, ein bisschen vielleicht. Die Kollegen lästern bereits: „Noch mehr CO_2 würdest du sparen, wenn du mal auf deinem Sofa sitzen bleiben würdest.“ Doch das ficht Thomas nicht an, er fährt weiter und nähert sich damit Jockel, dem unangefochtenen Spitzenreiter im ADFC-Team. Aber in Konkurrenz treten will er mit diesem nicht. Deswegen ist bei genau 3.003,1 km Schluss. Jockel fuhr noch 132,7 km weiter.

Und Jockel Hofmann (55)? Der ist weiterhin mit einem Velomobil unterwegs (siehe *Frankfurt aktuell*, Heft 4-2018), fährt zur Arbeit nach Friedberg und kommt so schon auf tägliche 77 km. Oder er saust nach dem Italienurlaub von München aus direkt nach Frankfurt und trägt dann weitere 451 Tageskilometer in die Stadtradel-Tabelle ein. Jockel lässt sich ein wenig von Thomas provozieren, nachdem dieser lange Zeit die Spitzenposition im Team ADFC übernommen hatte. Deswegen die 132,7 km mehr.



Thomas Naatz ist fit und will es auch noch lange bleiben Privat

Doch warum engagiert sich Thomas im ADFC und nicht im Team seines Arbeitgebers, des Deutschen Wetterdienstes in Offenbach? „Ich war in den letzten drei Jahren Erster im Stadtradeln-Team des DWD und gleichzeitig Gesamtsieger für Offenbach. Um auch anderen einmal eine Chance zu geben, bin ich nun beim ADFC Frankfurt gelandet.“ Hauptmotiv für die 3.000 km sei gewesen, fit zu bleiben. Thomas will im nächsten Jahr vorzeitig aus dem Beruf ausscheiden. Noch fühlt er sich fit für ausgedehnte Rad-Fernreisen. Und sollte das irgendwann nicht mehr klappen, will er sich einfach so im Frankfurter ADFC engagieren. Also eigentlich alles ziemlich normal. *Peter Sauer*

Alfred Linder zum Geburtstag

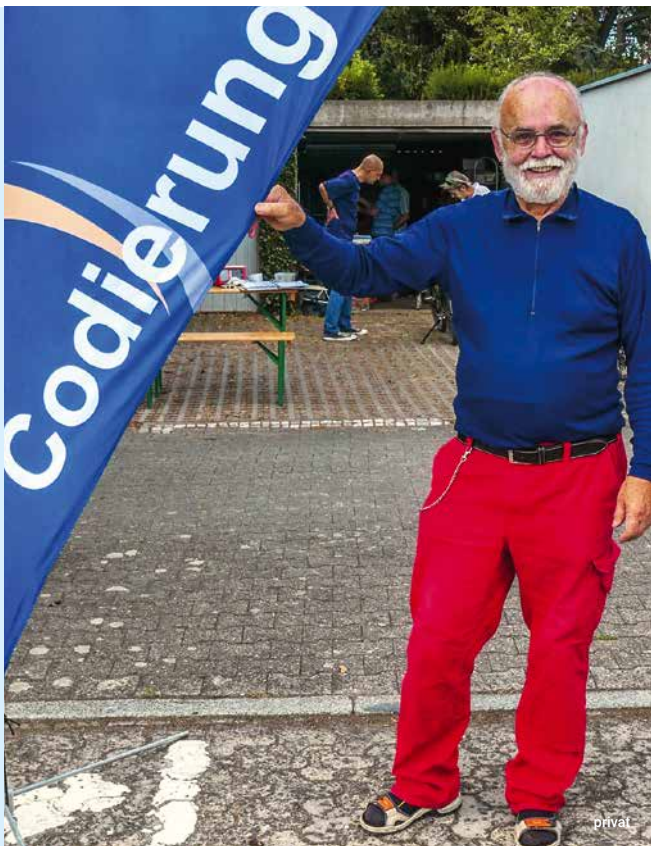
Jetzt wird er also schon 80 Jahre alt, der „Codierpapst" des ADFC. Kennengelernt habe ich Alfred, als ich vor genau 25 Jahren (da muss er demnach ein junger Kerl von 55 Jahren gewesen sein) in der Redaktion von Frankfurt aktuell anbot, mich um die Gestaltung der Mitgliederzeitschrift zu kümmern. Alfred war damals der „Chefredakteur", ich erhielt den Zuschlag, und er konnte sich um andere Dinge kümmern. Eines davon war, den Vertrieb unserer Zeitschrift vom teuren Versand per Post auf den günstigeren Versand durch ehrenamtliche Austräger umzustellen. Damit wurde dem Verein viel Geld erspart, die Zukunft meiner (ehrenamtlichen) Arbeit war gesichert.

Doch das reichte Alfred nicht, er kümmerte sich nun um andere Dinge – und engagiert sich seitdem in der Fahrradcodierung. Nicht nur in Frankfurt, sondern im ganzen Land – ich selbst erinnere mich an Codiertermine, die ich in Eschborn im Main-Taunus-Kreis nur mit der Hilfe von Alfreds Unterlagen bewältigen konnte.

Und dann sind da natürlich noch die berühmten „Springerle", die Alfred zu den Weihnachtsfeiern mitbringt, selbstgebacken natürlich, mit einem extra angefertigten ADFC-Model mit dem Logo unseres Vereins. Und die immer ein wenig in Konkurrenz stehen zu den Backwerken aus dem eigenen Haushalt, die dem süddeutschen/oberschwäbischen Sprachraum entstammen.

Lieber Alfred, herzlichen Glückwunsch zu deinem Geburtstag!

Peter, für die Redaktion und den Vorstand des ADFC Frankfurt



PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

FAHRRAD FREUND

VERKEHRSWENDE?
AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 3 MAL IN IHRER NÄHE
Adalbertstr. 5 / 60486 Frankfurt a.M.
Robert-Mayer-Straße 54 / 60486 Frankfurt a.M. (Werkstatt)
Niederhofheimer Str. 49 / 65719 Hofheim im Taunus

PERPEDALE.DE
FAHRRADFREUND.COM

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

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

www.FahrradWagner.de

Fahrradhaus Wagner
Familientradition seit 1929
Woogstr. 21 60431 Ffm. - Ginnheim
Tel.: 069 - 952 948 44 Fax: 069 - 952 948 56

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

Die EUROBIKE ab jetzt in Frankfurt – das passt zusammen!

ADFC-Stand auf der EUROBIKE 2022. Er hätte vielleicht etwas größer und auffälliger ausfallen können, denn rundherum wurde beim Standbau geklotzt und nicht gekleckert. Aber das merken wir uns – gemeinsam mit dem Bundesverband – vor für das nächste Jahr. Dagmar Berges (5)

Die weltgrößte Fahrrad-Fachmesse ist von Friedrichshafen nach Frankfurt gezogen. Die nette Stadt am Bodensee und ihr Messegelände waren schlichtweg zu klein und zu peripher gelegen für eine international vernetzte Wachstumsbranche wie die Fahrradindustrie, und andere Bewerberstädte mit großen Ausstellungshallen boten nicht die Ambition, ernsthaft auf dem Weg zu einer Fahrradstadt zu sein.

Man kann sich im Falle Frankfurts zwar darüber streiten, ob die Stadt schon auf diesem Weg ist, aber hier ist in Sachen Radverkehrsförderung in den letzten Jahren mehr passiert, und das auch sichtbarer als anderswo. Insofern hat sich Frankfurt seine neue jährliche (!) Fahrradmesse verdient. Zusätzlich bietet die Stadt den Standortvorteil der zentralen Lage und guten Verkehrsanbindung.

Wie war nun die EUROBIKE, auch aus Sicht des ADFC? Wir waren an zwei Orten der Messe mit Infoständen vertreten, in Messehalle 8 (als Unterstützung für den ADFC-Bundesverband) und am Mainkai, beim Publikumsevent „EUROBIKE CITY". Bei uns war der Zulauf an den Ständen über die 5 Tage insgesamt gut, aber es gab sowohl in den Hallen als auch am Mainkai erhebliche Flautephasen. Das Angebot am Mainkai war zu dünn, um wirklich viel Publikum extra anzuziehen. Die Veranstalter selbst (die Messegesellschaft FAIRNAMIC als Joint Venture der Messen Frankfurt und Friedrichshafen) äußerten sich hochzufrieden, auch mit den Besucherzahlen (ca. 70.000), die nächste Messe ist für 2023 schon terminiert auf 21.–25. Juni.

Wer noch die EUROBIKE von Friedrichshafen kennt mit ihren vielen kleineren Hallen und dem wuseligen Getriebe drin und drumherum, wird beeindruckt gewesen sein von der schieren Wucht der Architektur der riesigen neuen Frankfurter Messehallen. Gerade größere Ausstellerfirmen konnten sich hier ausgiebig inszenieren. Kapazitätsmäßig ist die Infrastruktur – die westliche Hälfte des Messegeländes – noch lange nicht ausgereizt, die EUROBIKE kann in den nächsten Jahren also noch weiter wachsen.

Welche Trends sind aus den Exponaten zu erkennen? Dem Autor, selbst meist in den Hallen und am ADFC-Stand tätig, fielen zwei Dinge am meisten auf: einmal das starke Interesse an Speziallösungen im Lastenradbereich. Hier zeigten sich jede Menge Startups, und die Diversifizierung der durchweg elektrifizierten Lastenräder für verschiedene professionelle Cargo-Anwendungen – von Paketdienst über Handwerker bis Müllabfuhr – geht immer weiter. Die Parole lautet in vielen Orten schon: letzte Meile mit dem Fahrrad.

Dann war aber auch ein Trend zu spüren, den man ironischerweise als den „Wiedereinstieg der Autobranche durch die Hintertür" bezeichnen könnte. Noch geht es nicht direkt um VW oder BMW als Fahrradhersteller. Aber nicht zufällig hatte der ADAC einen sehr großen Stand, um seine Pannenhilfe für Radfahrer:innen zu promoten. Und es waren die größten Autozulieferer Deutschlands allesamt vertreten: Bosch, Conti, ZF, Brose, Mahle, aber auch große Prüfdienste wie DEKRA und TÜV Rheinland. Wer das gesamte Spektrum der Exponate gesehen hat, kann auch verstehen warum: gefühlt 90 Prozent waren E-Bikes und Pedelecs. Wer (außerhalb des Renn- und Gravel-Segments) ein „Bio-Bike" ohne Hilfsmotor suchte, wurde fast schon belächelt. Dabei gilt die Devise: je raffinierter und teurer desto besser – weil profitabler. Ein modernes E-Bike ist heute ein komplexes Gesamtsystem aus Antrieb und Ergonomie, mit noch viel Potenzial für Digitalisierung. Das wird viele Akteure aus der traditionellen mittelständischen Industrie und den kleinteiligen Handwerksbetrieben der Fahrradbranche überfordern. Erst recht gilt das für die sympathische ehrenamtliche Pannen-Selbsthilfe von ADFC-Gliederungen – die für Endverbraucher sowieso. Wer heute ein Auto fährt und die Motorklappe öffnet, steht hilflos vor einer Blackbox. So ähnlich wird es wohl auch beim Zweirad der Zukunft aussehen! *Bertram Giebeler*

Falschparker und **was man selbst** dagegen **unternehmen** kann

Falschparker waren und sind nach wie vor ein großes Hindernis auf dem Weg zur Verkehrswende, das bestätigen auch die immer wiederkehrenden Beschwerden dazu an den ADFC

Hier hilft nur der Abschleppwagen: Kein Durchkommen in der Kasinostraße Ansgar Hegerfeld

Wer neben einem Falschparker schon mal versucht hat, mit diesem Menschen zu diskutieren, kennt die Ausreden: man habe es schließlich eilig, direkt vor dem Ziel war kein Autoparkplatz frei und überhaupt sollen wir Radfahrenden uns mal nicht so anstellen und erst einmal überhaupt anfangen Steuern zu bezahlen (wir berichteten in *Frankfurt aktuell* 06/2022 über die grundsätzliche Steuerbefreiung von Radfahrenden). Einsicht? In aller Regel Fehlanzeige. Das eigene Problem („Ich habe keinen Parkplatz und müsste ein paar Meter zu Fuß gehen“) wird durch Falschparken kurzerhand zu dem Problem der Menschen gemacht, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind.

Dass man durch die eigene Faulheit, Rücksichtslosigkeit und/oder Ignoranz schwächere Verkehrsteilnehmende in Gefahr bringt, wird dabei nur zu gerne ignoriert. Da man mit Diskussionen meistens keinen Erfolg erzielt, bleiben zum Glück noch andere Möglichkeiten: die Privatanzeige und der Anruf bei der Polizei.

Falschparken Frankfurt

Wer etwas gegen Falschparker unternehmen möchte, sollte sich unbedingt die Webseite *www.falschparken-frankfurt.info* anschauen. Dort werden nicht nur die, in Frankfurt etwas komplizierten, Zuständigkeiten aufgeschlüsselt, sondern man findet auch gleich alle Kontaktdaten und eine E-Mail-Vorlage für die eigene Privatanzeige. Natürlich fehlen auch nicht die Verweise auf weitere Hilfsmittel wie die Webseite *weg.li*, die die Anzeigenerstellung deutlich erleichtert. Für Fortgeschrittene gibt es auch eine Argumentationshilfe, die man bei Unwilligkeit der Polizei in der persönlichen Diskussion nutzen kann.

Gerade die privaten Anzeigen werden inzwischen immer häufiger genutzt. Laut Angaben der Stadt Frankfurt[1] hat sich die Zahl der aufgrund von Privatanzeigen eingeleiteten Verfahren von 32.723 (2019) über 35.979 (2020) auf 42.363 (2021) gesteigert. Gleichzeitig wurden deutlich weniger Anzeigen der städtischen Mitarbeitenden erfasst, sie sanken von 503.487 (2019) bis auf 295.540 (2021). Bei Privatanzeigen ist die Datenqualität laut der Stadt sehr gut, sodass etwa 95% der eingegangenen Anzeigen auch bearbeitet werden können. Ob die Anzeigen direkt per E-Mail oder über weg.li eingereicht werden, spielt dabei keine Rolle. Das auf der Webseite der Stadt Frankfurt hinterlegte PDF-Dokument wird für die Anzeige nicht benötigt.

Die Fotos sollte man nach der Anzeige besser nicht sofort löschen, da es später noch zu einem Gerichtsprozess kommen kann und diese Fotos dann wieder gebraucht werden. Wir empfehlen, nur die Falschparker anzuzeigen, die einen persönlich auch behindert/gefährdet haben.

Wer selber aktiv wird und die Polizei über das verkehrsbehindernde Auto informiert, muss nicht warten, bis der Abschleppwagen kommt, verpasst dann aber diesen Anblick Falko Görres

Während die Privatanzeigen bei „nur mal kurz“-Falschparkern durchaus Wirkung haben, sollte bei länger geparkten Fahrzeugen oder Schwerpunkten besser die Polizei angerufen werden. Nur so können Falschparker auch abgeschleppt werden, was neben der Beseitigung der Verkehrsbehinderung auch einen nachhaltigen psychologischen Effekt hat – besonders in Wohngebieten! Nach dem Anruf, der normalerweise nur ein paar Sekunden dauert, muss man nicht vor Ort warten.

Tipp: nicht über die Hindernisse ärgern, sondern tief durchatmen und einfach ein Foto schießen bzw. kurz die Polizei anrufen.

Ansgar Hegerfeld

[1] http://adfc-ffm.de/=ogAl

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2022 hat begonnen

Radfahren in Frankfurt – ist das etwa so ...

... oder vielleicht nur so ... Peter Sauer (2)

... oder gar so? Iris Nattermann

Und wie ist Radfahren bei uns in Frankfurt?

Schlagen sich die Maßnahmen zur „Fahrradstadt Frankfurt“ schon im Stimmungbild bei den Radfahrenden nieder?

Am 1. September ist die Umfrage zum großen ADFC-Fahrradklima-Test 2022 gestartet. Der ADFC Frankfurt ruft alle Radfahrerinnen und Radfahrer in Frankfurt dazu auf, die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt zu bewerten. Die bundesweit stattfindende Umfrage hilft, Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung zu erkennen.

Der letzte Fahrradklima-Test im Jahre 2020 war für die Stadt Frankfurt ein voller Erfolg, durfte sie sich doch zu den Aufsteigern bei den Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern zählen und sich über den dritten Platz hinter Bremen und Hannover freuen. Seit diesem Erfolg hat sich die Stadt nicht auf ihren Lorbeeren ausgeruht, sondern die beschlossenen Maßnahmen zur „Fahrradstadt Frankfurt“ weiter umgesetzt. So wurden neue Radstreifen angelegt, Kreuzungen rot eingefärbt und noch mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Nach dem Oeder Weg wird aktuell der Grüneburgweg zur fahrradfreundlichen Nebenstraße umgestaltet.

Doch reicht das für Frankfurt aus, um den dritten Platz in der Gesamtbenotung zu halten oder sich gar zu verbessern? Das Problem mit Falschparkern auf Radwegen ist offenbar nicht in den Griff zu bekommen. Zwar ist die Fahrradstaffel der Polizei nach wie vor im Einsatz, jedoch ist ihr Aktionsradius leider begrenzt. Auch Konflikte mit Autofahrerinnen und Autofahrern sind immer noch aktuell. Außerdem wünschen sich Radfahrende aus den Außenbezirken Frankfurts, dass die Fahrradstadt bitte auch bei ihnen endlich ankommen möge.

Das Stimmungsbild unter den Radfahrerinnen und Radfahrern in Frankfurt erscheint uns recht heterogen und aus diesem Grund wünschen wir uns eine rege Beteiligung am Fahrradklima-Test 2022. Zum einen ermöglicht eine rege Beteiligung eine Art Standortbestimmung

für die Stadt Frankfurt. Zum anderen bekommen wir wertvolle Hinweise, bei welchen Themen wir verstärkt auf die Verkehrspolitikerinnen und Verkehrspolitiker einwirken müssen, weil es aus Sicht des Radverkehrs noch Handlungsbedarf gibt.

Top oder Flopp?

Mit Hilfe eines Fragebogens könnt ihr eure Meinung zum Fahrradfahren in Frankfurt zum Ausdruck bringen, indem ihr die verschiedenen Aspekte des Radfahrens auf einer Skala von eins bis sechs bewerten könnt. Die insgesamt 27 Fragen betreffen Sicherheitsgefühl, Komfort, Radverkehrsinfrastruktur und -förderung bis hin zu Abstellmöglichkeiten oder Mitnahme des Fahrrades im öffentlichen Nahverkehr und Werbung für das Radfahren. An der Umfrage können alle Radfahrerinnen und Radfahrer teilnehmen, egal, ob ihr jung oder alt seid, ob ihr viel oder wenig Fahrrad fahrt, ob ihr mit dem Fahrrad zur Arbeit pendelt oder lieber ins Grüne fahrt. Je vielfältiger die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind, desto aussagekräftiger werden die Ergebnisse sein.

Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2022 werden der Öffentlichkeit im Frühjahr 2023 präsentiert – und damit auch die Antwort auf die Frage, wie das Fahrradfahren bei uns in Frankfurt ist.

Susanne Neumann

Beteiligt euch: vom 1. September bis zum 30. November 2022 auf fahrradklima-test.adfc.de

„Wir dürfen gerne noch etwas vielfältiger werden“

Fünf Fragen an Sofrony Riedmann, seit Juli Geschäftsführer des ADFC Hessen

Torsten Willner

Seit Juli 2022 hat der ADFC Hessen einen neuen Geschäftsführer: Sofrony Riedmann ist der Nachfolger von Norbert Sanden, der in diesem Sommer in den Ruhestand geht. Eine erste Gelegenheit, Sofrony Riedmann kennenzulernen, bietet dieses Interview.

Wie können wir uns die Person Sofrony Riedmann vorstellen?

Ich bin in Schwerin aufgewachsen, habe in Erlangen, Tübingen und in Schweden Geographie studiert, auch mal in Lohr am Main gewohnt und lebe jetzt seit gut fünf Jahren in Frankfurt. Ich habe mich eigentlich immer für ökologische und soziale Fragen interessiert und auch engagiert. Schon als Schüler, als ich eine Demo gegen den damaligen Irakkrieg mitorganisiert habe. Während des Studiums ging es viel um Atomkraft, Klimaschutz, Studiengebühren. In den letzten Jahren habe ich mich in Frankfurt auch für bezahlbares Wohnen engagiert. Verkehrsthemen spielten immer eine wichtige Rolle, vor allem im Studium selbst, aber auch beim VCD habe ich mal gearbeitet. Engagement ist mir also wichtig. Außerdem ist mir wichtig, viel Zeit mit meinen drei Kindern verbringen zu können, die im Kita- und Grundschulalter sind. Fahrrad fahren wir da durchaus auch viel. Und dabei habe ich inzwischen ganz gut gelernt, unsere Städte mit den Augen der schwächsten Verkehrsteilnehmer zu sehen, auch wenn ich persönlich eher zum Typus des unerschrockenen Radfahrers zähle. Als letztes würde ich noch sagen, dass es auf jeden Fall immer mein Anspruch ist, allen Menschen mit Wertschätzung zu begegnen – ich hoffe sehr, dass das möglichst häufig auch gelingt!

Was hat Dich besonders motiviert, Geschäftsführer des ADFC Hessen zu werden?

Auf der einen Seite motiviert mich der enorme Veränderungsbedarf unseres autozentrierten Verkehrssystems. Da geht es um den Klimaschutz, wo der Verkehrssektor einfach nicht vorankommt, aber auch um die Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern. Viele Menschen sind damit einfach nicht mehr zufrieden und fordern eine Verkehrswende weg vom Auto. Die nächsten 10 Jahre werden, glaube ich, dafür entscheidend sein. Die Autoindustrie arbeitet daran, massentaugliche Elektroautos zu entwickeln und auf den Markt zu bringen, damit es eben keine Verkehrswende, sondern nur eine Antriebswende gibt. Teile der Politik unterstützen das leider noch immer.

Mich motiviert also schon dieser Handlungsdruck, auf der anderen Seite aber auch die enorme Veränderungsbereitschaft in der Gesellschaft, die ja auf ganz vielfältige Weise zum Ausdruck kommt: Dazu zählen die zahlreichen Radentscheide in ganz Deutschland, die vielfältigen Aktionen und Proteste, z.B. zur IAA, die Begeisterung für das 9-Euro-Ticket, aber auch die steigenden Verkaufszahlen für E-Bikes. Es treten auch immer mehr Menschen in den ADFC ein, der ja überall kräftig mitmischt. Zu sehen, dass die Zustimmung zu einer sozialen und ökologischen Verkehrswende groß ist und immer weiterwächst, das motiviert natürlich.

Was sind die drei wichtigsten Ziele der kommenden Jahre?

Mein Ziel ist es, viel aus Frankfurt raus und mit den ADFC-Aktiven vor Ort in Kontakt zu kommen. Was läuft gut, wo drückt noch der Schuh und wie können die Landesgeschäftsstelle und der Landesvorstand vielleicht unterstützen? Ich freue mich auch über Einladungen zur Jahresversammlung oder zu anderen wichtigen Events. Das wäre Ziel Nummer 1!

Als zweites scheint mir für den ADFC Hessen insgesamt wichtig, die Initiative für ein Verkehrswende-Volksbegehren zu einem politischen Erfolg zu führen. Wir haben im April auf der Landesversammlung in einem Leitantrag entschieden, dass wir die Umsetzung einer sozialen und ökologischen Verkehrswende vehementer und ungeduldiger vorantreiben und einfordern wollen. Am 28.8. übergeben wir die Unterschriften in Wiesbaden an den Verkehrsminister (siehe dazu auch Beitrag auf Seite 4).

Drittens ist mir wichtig, dass wir unsere Willkommenskultur im ADFC noch weiter ausbauen. Als ADFC sollten wir ausstrahlen, dass wir offen für Menschen mit unterschiedlichsten Hintergründen sind, aber auch für neue Ideen und Aktionsformen sowohl vor Ort in den Gliederungen als auch auf Ebene des Landesverbandes.

Wo wirst Du versuchen, neue Impulse zu setzen?

Der ADFC Hessen ist ein über viele Jahre sehr gut geführter Verband, in dem sich viele Menschen auf überaus tolle Weise einbringen. Die Mitgliederzahlen steigen ja nicht zufällig seit Jahren und das Ansehen des ADFC in der Öffentlichkeit ist groß. Im April wurden aber auf der Landesversammlung zwei Leitanträge beschlossen, die aus meiner Sicht wesentliche Herausforderungen für die Zukunft sehr klar benennen.

Zum Beispiel dürfen wir als ADFC gerne noch etwas vielfältiger werden. Dabei ist es z.B. ausdrücklich kein Problem, dass sich viele Menschen im Rentenalter bei uns engagieren. Im Gegenteil, das ist ganz, ganz toll und das sollten wir beibehalten. Aber eine etwas buntere Mischung, die vor allem auch unterschiedliche Lebenslagen abbildet, das würde uns sicher guttun. Die angesprochene Willkommenskultur ist dafür sehr wichtig.

Zweitens sollten und müssen wir mit vielen Partner:innen aus der Zivilgesellschaft die Verkehrswende noch etwas lauter einfordern, denn es geht einfach zu langsam voran, um allein dem Klimaschutz gerecht zu werden.

Und drittens, und das ist mir sehr wichtig, sollten wir noch stärker betonen, dass die Verkehrswende nicht nur eine ökologische, sondern auch eine soziale Frage ist. Mobilität ist schließlich entscheidend für die soziale Teilhabe, auf die jeder Mensch ein Recht hat.

Was wird beim ADFC Hessen aber auf jeden Fall so bleiben, wie wir es kennen?

Wie der ADFC durch sein Engagement für den Radtourismus und durch sein umfangreiches Tourenprogramm das Kulturgut „Radtour“ pflegt und fördert, ist wunderbar. Als ADFC sollten wir uns unbedingt weiter dafür engagieren und die Radtour auch ganz praktisch als Teil unserer Verbandskultur pflegen und weiterentwickeln.

Und zu guter Letzt sollte es in der Landesgeschäftsstelle weiterhin stets Kekse und einen guten Kaffee geben!

Die Fragen stellte Torsten Willner

Vor dem Start auf den Stufen des Römers: Tourenleiter Thomas Fuchs (Mitte mit ADFC-Weste) übernahm die erste der beiden Gruppen beim Radtourensonntag, Bernhart Altert (hintere Reihe, zweiter von rechts) übernahm Gruppe zwei Thomas Fuchs

Vom Römer zu den Naturfreunden

ADFC und regionale Printmedien kooperieren bei den „Kennenlern-Touren“

Am Sonntagmorgen, den 7. August 2022, trafen sich über 25 Radler:innen zu einer Sommertour, geleitet vom ADFC Frankfurt am Main, unter dem Motto „Radeln zu den Naturfreundehäusern im Rhein-Main-Gebiet“.

Aufgeteilt in zwei Gruppen, startete die erste über rund 50 km zum Naturfreundehaus in Egelsbach mit Thomas Fuchs als Tourenleiter, der unterwegs bei diversen Stopps jeweils viel Interessantes zu erzählen hatte. Dabei wurde er tatkräftig unterstützt von Rosita Atas und Helmut Lingat, die die Rad-Gruppe mittig und nach hinten absicherten.

Nach einigen ersten Umwegen, bedingt durch das Mainfest und den City-Triathlon, erreichte man bald den kühlenden Wald und die ehemalige Tonabbaustelle des insolvent gegangenen Baukonzerns Philipp Holzmann, heute ein ca. 25 Hektar großes Naturschutzgebiet mit reichhaltiger Fauna und Flora.

Danach ging es zur vom US-Militär noch heute genutzten Transmitterstation Egelsbach mit diversen sichtbaren Radarkuppeln und Kurzwellenantennen. Ein umzäuntes militärisches Sperrgebiet, das innerhalb von der US-Army und außerhalb von zivilen, deutschen Sicherheitsdiensten überwacht wird.

Gleich nebenan lagerten auf einer Fläche von 103 Hektar in 33 riesigen Bunkern und hinter 40 cm dicken Stahlbetonwänden Kriegsmunition der US-Army.

Nach dem Abriss der Bunker und weiterer etwa 100 Gebäude sowie der Bodenentsiegelung wurde die gesamte Fläche renaturiert und mit einem standortgerechten Laubwald versehen.

Vorbei am mit Seerosen bewachsenen Lindensee oder Krötsee – hier spielt sogar ein literarischer Krimi – und Schloss Wolfsgarten (ein Besuch ist vom 16. bis 18.09. im Rahmen des fürstlichen Gartenfestes möglich) erreichten wir das Naturfreundehaus nahe dem Flugplatz Egelsbach. Nach einer Stärkung mit Würstchen, Handkäse und selbst gebackenem Kuchen begrüßte uns Rainer Eisinger von den Naturfreunden Egelsbach/Erzhausen herzlich und informierte bei einem kurzen und interessanten Vortrag über die Geschichte der Häuser allgemein sowie Egelsbach/Erzhausen im speziellen.

Bestens informiert hieß es dann Abschied nehmen und den Rückweg antreten über den Radschnellwegabschnitt von Egelsbach nach Langen, der dort bei einer Breite von 7,5 m mit einem Fußweg ausgestattet ist. Leider gibt es aber auch Engstellen auf Brücken oder zwischen bebauten Grundstücken von nur drei Metern Breite, die dann kaum mehr als 10 km/h zulassen.

Über die Holzfiguren im Wald bei Buchschlag sowie den Stadtwald erreichte die von der Tour begeisterte Gruppe die Gaststätte „Zur Buchscheer“, wo einige noch einkehrten und die Tour offiziell beendet wurde. *Thomas Fuchs*

Die zweite Gruppe, geleitet von Bernhard Altert, hatte sich mit ungefähr 70 km eine längere Strecke und dazu gleich vier Naturfreundehäuser vorgenommen, die teils selbst betrieben werden oder verpachtet sind.

Bei der zweiten angebotenen Tour mit einer Gesamtlänge von rund 70 km besuchten wir für einen zweiten Kaffee das Naturfreundehaus (NFH) Neu-Isenburg, danach ging es weiter zu einem leckeren Mittagessen ins NFH Mörfelden. Kaffee und guten selbst gebackenen Kuchen konnte wir dann am frühen Nachmittag im NFH Rüsselsheim genießen und schließlich bei der Abschluss-Einkehr bei den Naturfreunden in Niederrad unseren Flüssigkeitsverlust wieder ausgleichen.

Mit insgesamt 13 Teilnehmer:innen starteten wir um 10 Uhr am Römer und radelten auf gut befahrbaren Waldwegen und – soweit nicht vermeidbar – weniger befahrenen Straßen in einem weiten Bogen durch größtenteils zusammenhängende Waldstücke und freuten uns über reichlich Schatten, denn auch dieser Sonntag war hochsommerlich heiß.

Auf der Tour erfuhren wir einiges über die Naturfreunde, ihre Häuser und deren Geschichte und konnten dabei auch einige Gemeinsamkeiten mit dem ADFC entdecken. Erstaunt waren wir über die Vielzahl von Naturfreundehäusern gerade in der Rhein-Main-Region. Zwischen Wiesbaden und Bad Orb, Neu-Anspach und Pfungstadt existieren alleine 30 Häuser, viele davon mit Bewirtung und/oder Übernachtungsmöglichkeiten. Von den besuchten Häusern wurde bei den ersten beiden das gastronomische Angebot durch Pächter sichergestellt, die beiden anderen sind ausschließlich auf die aktive ehrenamtliche Mitarbeit angewiesen. Allen gemeinsam war eine abwechslungsreiche und leckere Verpflegung.

Trotz der (ungewöhnlich) vielen Einkehren konnten wir uns nach dieser interessanten Runde gegen 17.30 am Ziegelhüttenplatz voneinander verabschieden. Ein Sahnehäubchen für uns als ADFC war der Neueintritt von zwei Teilnehmern.

Bernhard Altert

Nähere Informationen zu einzelnen Naturfreundehäusern gibt es unter *www.naturfreunde.de/hvz*

„Denk mal an …“

Der ADFC verbreitet Wissen auf Rädern

„Frankfurt steckt voller Merkwürdigkeiten“. Dieses Goethe-Zitat kennen viele. Aber Frankfurt hat auch viele *Denk*würdigkeiten. Okay, *Bulle und Bär* kennen wohl alle, aber wo findet sich *Der Riss durchs Leben*, das *Haus der Winde*, *Das Waisenkarussell*, die *Gedenktafel für Viktor Fellner*, der *Kleine Hammering Man*? Und was ist die Story hinter diesen Denkwürdigkeiten? Menschen, die bei der *Wissen-auf-Rädern*-Tour am 21. August teilgenommen haben, können jetzt diese Fragen und noch einige ähnliche mehr beantworten. Iris Nattermann (mit blauer Kappe) stellte erinnerungswürdige, typische Frankfurter Gegebenheiten und Geschichten vor, die vielfältiger nicht sein könnten und sie beantwortete kundig an den jeweiligen Orten Fragen dazu.

Da staunte der Laie…! Es blieb nur eine Frage – oder besser ein Wunsch – offen: Wann gibt es mehr davon?! *Anne Wehr*

Kleiner Hammering Man

Das Waisenkarussell Peter Stehl (4)

Ach, das also ist der …

… Stadtgärtner Sebastian Rinz!

Best beer in town and country

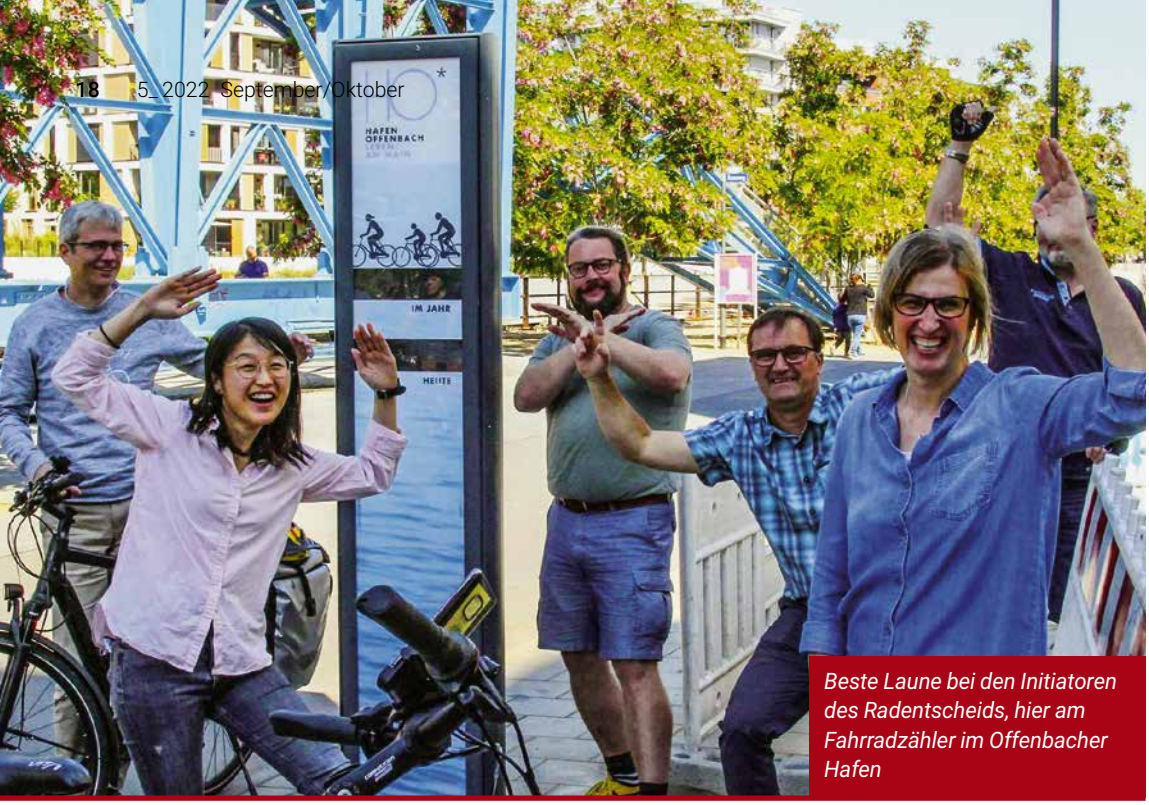
Der Bieradlon des ADFC Frankfurt war wieder auf Prüfungstour!

Es ist schon Tradition, dass sich im späteren Teil des Sommers, wenn die Gerste abgeerntet ist, eine Tourgruppe des ADFC Frankfurt unter der Leitung von Wolfram Sauer und Christiane Beckort für fünf Tage auf die Räder schwingt, um die Qualität der Biere einer bestimmten Region einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Diesmal, beim fünften Bieradlon, bestens vorbereitet und geleitet, ging es in das Gebiet Odenwald-Rhein/Neckar-Churfranken, von Frankfurt über Michelstadt, Schwetzingen, Mosbach, Miltenberg wieder nach Frankfurt.

Zum Test bei der Mittagseinkehr kamen fast nur alkoholfreie Biere bzw Weizenbiere, allein schon wegen der Hitze. Immerhin sind vor dem Biertest immer jede Menge Streckenkilometer und auch Höhenmeter zu bewältigen, bis zu tausend davon am Tag, auf teilweise ruppigen Wegen und bei jedem Wetter – diesmal bei Staub und Hitze. Bei der Abendeinkehr oder dem Biertest zum Apero bei Ankunft im Hotel darf es dann auch ein „richtiges“ Bier sein, oder auch mehrere.

Signifikant bei den ADFC-Tester:innen ist der Trend weg vom klassischen Pils oder vom klassischen Hellen zu geschmacklich – nicht alkoholmäßig – gehaltvolleren Bieren. Diese sind meist leicht hefetrüb und gehen entweder in die malzig-vollmundige oder in die hopfenbittere Richtung. Die Kategorie nennt sich auch Kellerbier, Landbier oder „Kräusen“. Im Unterschied zu vielen der neuen Craft-Biere oder IPA-s (Indian Pale Ale) haben sie den normalen Alkoholgehalt deutscher Schankbiere, also um 5,0 %. Siegerbier des Bieradlon 2022 war das Kräusen-Bier von Faust aus Miltenberg, dicht gefolgt vom Rathaus-Märzen aus Michelstadt und dem Schmucker-Landbier aus dem Odenwald. Das Siegerbier wird dann traditionell beim Radreisen-Nachtreffen kredenzt. Prost! *Bertram Giebeler*

Auf der Dachterrasse der Faust-Brauerei in Miltenberg. Im Hintergrund Teile der historischen Altstadt. Bertram Giebeler



Beste Laune bei den Initiatoren des Radentscheids, hier am Fahrradzähler im Offenbacher Hafen

Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main

Radentscheid und Stadt vereinbaren Zusammenarbeit

„Wir wollen als Stadt gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern das Radfahren in Offenbach komfortabler und sicherer machen", teilt Bürgermeisterin und Mobilitätsdezernentin Sabine Groß mit: „Die Stadt und der Radentscheid teilen dieselben Interessen, um angesichts des Klimawandels und der vielen Staus den Umstieg aufs Fahrrad zu erleichtern. Deshalb haben wir vereinbart, auf Grundlage der vereinbarten Ziele weiterhin eng zusammenzuarbeiten, um alle Maßnahmen auf die Bedürfnisse der Zielgruppe auszurichten. Der öffentliche Raum ist begrenzt und wir müssen schauen, dass wir eine Gleichberechtigung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern erreichen."

Der Radentscheid Offenbach und die Stadt Offenbach wollen gemeinsam die Infrastruktur für den Radverkehr in Offenbach deutlich verbessern. Beide Seiten haben sich darauf geeinigt, zahlreiche kleinere und größere Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre umsetzen zu wollen. Zudem soll ein Umsetzungsbeirat mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verwaltung, Radentscheid, ADFC, VCD, Handwerkskammer, IHK und ADAC eingerichtet werden. In einem Grundsatzbeschluss hat der Magistrat der Vereinbarung und dem Umsetzungsbeirat am 3. August zugestimmt. In dieser Vereinbarung verpflichtet sich die Stadt, jährlich rund 600.000 Euro eigene Mittel für Planung und Umsetzung in Form von Markierung, Beschilderung und gegebenenfalls Baumaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Der ESO (Eigenbetrieb Stadt Offenbach) erhält weiterhin ein jährliches Budget für die Instandhaltung der Radinfrastruktur, Winterdienst und Reinigung. Eine zusätzliche Personalstelle im Amt für Mobilität soll darüber hinaus die konkreten Maßnahmen und Aufgaben schrittweise umsetzen – vorbehaltlich der Möglichkeit, diese zu finanzieren. Dabei geht es auch um viele kleinere und kostengünstige Verbesserungen, die beispielsweise stark befahrene Knotenpunkte für die Radfahrenden sicherer machen.

Konstruktive Gespräche

Vorausgegangen waren in den zurückliegenden Monaten acht Verhandlungsrunden mit einem achtköpfigen Team des Radentscheids und einem prominent besetzten Team der Stadt Offenbach. Neben Bürgermeisterin Sabine Groß, Stadtkämmerer Martin Wilhelm, Planungsdezernent Paul-Gerhard Weiß waren alle für den Radverkehr relevanten Akteure eingebunden und haben auf Augenhöhe konstruktive und an der Sache orientierte Gespräche geführt. Herausgekommen ist ein Grundsatzbeschluss zum Radverkehr und 65 Maßnahmen für eine Verbesserung der Infrastruktur wurden identifiziert und priorisiert.

Ausbau der Radinfrastruktur

Verabredet wurden drei Sofortmaßnahmen:

- Auf der Waldstraße soll eine eigene Radfahrspur in jede Richtung entstehen. Die Planungen für eine grundlegende Neuaufteilung des Straßenraums sollen noch in diesem Jahr beginnen. Als Sofortmaßnahme ist ein Verkehrsversuch mit der Markierung einer reservierten Spur für Fahrräder vorgesehen.
- Ebenfalls eine eigene Radspur oder zumindest Schutzstreifen sollen auf der Frankfurter Straße zwischen Kaiserstraße und August-Bebel-Ring entstehen. Um die gefährliche Situation für Radfahrende auf den Straßenbahnschienen zu entschärfen, soll das Längsparken an diesen Stellen als Sofortmaßnahme verboten werden. Langfristig ist eine umfassende Sanierung der Frankfurter Straße vorgesehen, gegebenenfalls mit oder ohne Straßenbahnverlängerung von der Stadtgrenze.
- Zahlreiche Anpassungen an den bestehenden Fahrradstraßen sollen den teils hohen Durchgangsverkehr verringern. Unter anderem ist die Optimierung mit Modalfiltern vorgesehen.

Weitere Maßnahmen

Die Vereinbarung enthält zahlreiche Maßnahmen, die das Radfahren

Wollen Offenbach fahrradfreundlich machen: Bürgermeisterin Sabine Groß und Radentscheid-Sprecher Jochen Teichmann

sicherer und komfortabler machen sollen. Im Folgenden ein Überblick über die wichtigsten Maßnahmen, die jedoch alle noch einer vertieften fachlichen Prüfung unterzogen werden müssen.

- Auf der Unteren Grenzstraße soll zwischen Ostbahnhof und Clariant-Gelände ein beidseitig baulich getrennter Radweg entstehen.
- Ein Radschnellweg ist auf der Mühlheimer Straße zwischen Ulmenstraße und Untere Grenzstraße vorgesehen, kurzfristig sollen die Markierungen für „Schutzstreifen" aufgefrischt werden.
- Auf der Bieberer Straße soll die Einbahnstraße zwischen Marktplatz und Wilhelmsplatz für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Weiterhin sind kleinere Maßnahmen für eine erhöhte Sicherheit vor Ein- und Ausfahrten vorgesehen. Auch eine Radfahrspur stadteinwärts enthält der Katalog.
- Weitere Radfahrstreifen, Radfahrspuren oder Radwege sollen auf der Aschaffenburger Straße, der Seligenstädter Straße, der Sprendlinger Landstraße, dem Landgrafenring, dem Friedrichsring, der Erich-Ollenhauer-Straße, der Schloßgartenstraße, dem Lämmerspieler Weg (Laskabrücke bis An den Eichen) und der Eberhard-v.-Rochow-Straße sowie dem Bischofsheimer Weg entstehen.
- Außerdem zielen viele Maßnahmen darauf ab, durch ein Mehr an Sicherheit die Nutzung durch Radfahrende zu erhöhen. Dafür sollen beispielsweise Kreuzungsbereiche umgestaltet, Parkplätze reduziert, Ampelschaltungen angepasst und Querungshilfen geschaffen werden.

Der lange Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt Offenbach

Schon 2007 wurden in einem ambitionierten städtischen Radverkehrskonzept zahleiche Maßnahmen gemeinsam mit ADFC und VCD identifiziert und festgeschrieben. Leider wurde der Großteil dieser dringend notwendigen Verbesserungen 10 Jahre lang nicht durchgeführt. Die städtischen Argumente fürs Nichthandeln waren, wie überall, immer die gleichen. Kein Geld und alle anderen städtischen Bauprojekte, wie zum Beispiel der Kaiserlei-Straßenausbau, waren wichtiger. Dies wurde auch vom ADFC immer wieder politisch angemahnt. Ab Mitte 2018 wurde dann endlich damit begonnen, im städtischen Projekt „Bike Offenbach" neun Kilometer Fahrradstraßen und sechs Radachsen einzurichten. Die Grundforderungen nach einem durchgängigen, leistungsfähigen Radwegenetz, sicheren Radwegen auf Haupt- und Nebenstraßen, sicheren Kreuzungen und Querungen und deutlich mehr Radabstellplätzen in Offenbach blieben aber weiter bestehen.

Das Bürgerbegehren Radentscheid Offenbach

Im Februar 2020 haben sich dann interessierte Offenbacher:innen zusammengefunden um „der Politik" auf die Sprünge zu helfen: „Wir werden zeigen, dass viele Einwohner:innen in Offenbach längst eine andere Stadt wünschen, für sich, für ihre Kinder, für die Älteren, für Mobilitätseingeschränkte ..."

Schon drei Monate nach Gründung des Radentscheids wurde in einer ersten Aktion gezeigt, was möglich ist. Angelehnt an das Konzept der „Pop-up Bike Lanes" wurde an einem Aktionstag auf der Offenbacher Waldstraße eine sichere Radspur eingerichtet, um zu demonstrieren, wie sicher das Radfahren in Offenbach sein könnte. Im Sommer 2020 wurde dann das Bürgerbegehren mit den sechs Forderungen zur Förderung des Radverkehrs formuliert und am 18.09.2020 begann die Sammlung der 2860 notwendigen Unterschriften. Die Aktiven des Radentscheids blieben, trotz Pandemie und Coronabeschränkungen immer engagiert und als es wieder ging, wurden weitere Aktionen durchgeführt. Die Fahrraddemonstration „Rund um Offenbach" und die zwei Mal jährlich stattfindende Kidical Mass zeigten der Politik, wie viele Menschen sich sichere, durchgängige, leistungsfähige Radwege wünschten. Am 7. Oktober 2021 konnten dann 5854 Unterschriften an den Magistrat übergeben werden, fast das Doppelte der erforderlichen Unterschriften. Nach Prüfung der Unterschriften und Zulässigkeit des Bürgerbegehrens kam der Magistrat der Stadt zum Ergebnis, dass das Bürgerbegehrten nicht gültig sei, gleichwohl suche man aber das Gespräch mit dem Radentscheid.

Verhandlungsteam des Radentscheids, v.l.: Jochen Teichmann, Lisa Wagner, Susanne Haas, Ines Nößler, Kai Kotzian, Jochen Terpitz. Nicht im Bild sind Wakako Obata und Vincent Paul Kolipost

Abstimmung des Radentscheids über die Vereinbarung mit der Stadt Offenbach Radentscheid Offenbach (5)

Immer mehr Menschen auf dem Fahrrad unterwegs

Dass die Stadt Offenbach den Interessen der Radfahrerinnen und Radfahrer mehr Bedeutung beimisst, ist auch das Ergebnis einer zunehmenden Nutzung des Fahrrades. Die Fahrradzählstation am Mainufer beispielsweise verzeichnet seit 2019 eine deutliche Zunahme des Radverkehrs. 2019 waren es insgesamt 509.345 Radfahrende und damit im Schnitt 1.395 pro Tag. 2020 stieg die Zahl der Radfahrenden auf 690.205 (1.890 pro Tag), allein in diesem Jahr wurden bis Mitte Juli schon mehr als 437.000 Radfahrende gezählt (rund 2.230 pro Tag). Auch die Studie „Mobilität in Deutschland" zeigt, dass der Radverkehrsanteil allmählich zunimmt: von 9 Prozent im Jahr 2008 auf 11 Prozent im Jahr 2017. „Das ist uns insgesamt noch zu wenig. Wir möchten und müssen diesen Anteil weiter erhöhen, um die Stadt vor einem Verkehrsinfarkt zu bewahren und die schädlichen Auswirkungen des Autoverkehrs auf die Gesundheit und das Klima zu reduzieren. Die Aussicht, das zu schaffen, ist in Offenbach aufgrund des kompakten Stadtgebiets und der geringen Höhenunterschiede sehr günstig", so Bürgermeisterin und Mobilitätsdezernentin Groß. „Dafür braucht es dann aber auch die passende »

Der Fahrradparkplatz im Lilipark wurde gut genutzt ADFC Offenbach (2)

Fahrradparkplatz mit Codierung beim Offenbacher Lichterfest

Wie schon in den Jahren vor Corona hat der ADFC Offenbach in Zusammenarbeit mit der Stadt zum Lichterfest wieder einen kostenlosen Fahrradparkplatz angeboten. Die Besucher des sehr beliebten Festes im Büsingpark konnten die Räder im benachbarten Lilipark abstellen, sich über die Arbeit des ADFC informieren und für die Verkehrswende unterschreiben. Neu in diesem Jahr war das Angebot des ADFC Offenbach, hier auch gleich das Rad codieren zu lassen, was gerne in Anspruch genommen wurde.

Der Vorstand hat den Abend außerdem zu einem Picknick in romantischer Atmosphäre genutzt, wozu auch einige ADFC-Aktive aus benachbarten Städten begrüßt werden konnten. *Detlev Dieckhöfer*

Das Codier-/Fahrradbewachungs-/Vorstandsteam beim Lichterfest: Detlev Dieckhöfer, Henning Kühl, Andrea Golde, Uwe Apel

18 Kilometer fahrradfreundliche Straßen geschaffen

Die neuen Wege wurden auffällig gestaltet, um die Sicherheit für alle Generationen zu gewährleisten und die Orientierung zu erleichtern Stadtwerke Offenbach

18 Kilometer fahrradfreundliche Straßen sind im Rahmen des städtischen Projekts *Bike Offenbach* von Ende 2018 bis Mitte 2022 in und um Offenbach entstanden.

Neun Kilometer Fahrradstraßen und weitere neun Kilometer, die entlang von sechs Achsen wie der Senefelderstraße und der Seligenstädter Straße angelegt wurden, ermöglichen nun sichere und schnelle Verbindungen. Auf den Fahrradstraßen gilt „Anlieger frei" – es ist also kein Durchgangsverkehr erlaubt – und maximal Tempo 30 für alle, zudem dürfen Radelnde nebeneinander fahren. Der Verkehrsversuch mit den neuen Fahrradtrassen entlang der Sprendlinger Landstraße zählt nicht zu den Kilometern dazu, da es sich dort um ein Projekt von Hessen Mobil handelt.

Das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) geförderte und nun umgesetzte Projekt *Bike Offenbach* ist Teil der städtischen Strategie, umwelt- und klimafreundliche Mobilität zu fördern. Mit dem Projektmanagement war die bei den Stadtwerken angesiedelte OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH beauftragt. Die etablierte Marke *Bike Offenbach* wird nun auch nach Ende dieses Projekts weiter für Infrastrukturmaßnahmen rund um den Radverkehr genutzt. *Nicole Unruh, Stadtwerke Offenbach*

REGIONAL

» Infrastruktur, um sicher und schnell ans Ziel zu kommen."

Ein wichtiger Schritt in Richtung Verkehrswende

Für Jochen Teichmann, Sprecher des Radentscheids, ist die Vereinbarung mit der Stadt ein wichtiger Schritt in Richtung Verkehrswende: „Nicht alle unsere Forderungen konnten erfüllt werden. Wir haben uns jetzt auf sehr sinnvolle Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre geeinigt, die es ermöglichen, ein durchgängiges leistungsfähiges Radnetz aufzubauen. Damit ermöglichen und erleichtern wir die Mobilität für alle Radfahrenden, darunter insbesondere auch für Kinder und Senioren. Menschen mit eingeschränkter Mobilität und speziell angefertigten Rädern sowie Elektrorollstühlen können diese Radwege auch sicherer nutzen." Neben dem inklusiven Ansatz erachtet Teichmann auch den Umsetzungsbeirat als großen Gewinn: „Hier wird Bürgerbeteiligung verankert für die vielen Menschen, die sich für den Ausbau der Radinfrastruktur interessieren", betont Teichmann und verweist auf die rund 5900 Unterschriften für den Radentscheid. „Wir wünschen uns, dass die Sofortmaßnahmen in der Vereinbarung zeitnah in die Umsetzung gehen und wir nach fünf Jahren insgesamt auf sehr positive Veränderungen zurückblicken können."

Die komplette Vereinbarung und alle Maßnahmen unter www.radentscheid-offenbach.de

Lisa Wagner, langjährige Radverkehrsplanerin und fest eingebunden im achtköpfigen Verhandlungsteam des Radentscheids, schaut auf die intensive, ehrenamtliche Arbeit der vergangenen vier Monate zurück: „Gemeinsam mit dem Verhandlungsteam der Stadt Offenbach haben wir ein gutes Ergebnis für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach erstellen können. Ich bin überzeugt, dass auch mit geringen finanziellen Möglichkeiten und dem Drehen der richtigen Stellschrauben viel realisiert werden kann." *Jochen Teichmann*

Fahrrad-Zählstellen in Hofheim und Kriftel

Im Asphalt unter dem Radfahrer deutlich zu erkennen: die Fahrrad-Zählstelle im Lorsbachtal Holger Küst

Hessen Mobil möchte den Radverkehr an zentralen Stellen messen und hat dafür in Abstimmung mit den Kommunen Zählstellen für Fahrräder eingerichtet. Diese Zählstellen und die gemessenen Werte auf Tagesbasis sind online einsehbar:

data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=8080#

In Hofheim befinden sich derzeit sieben Zählstellen für Fahrräder, in Kriftel zwei und im restlichen Kreis sechs weitere. Für den Zeitraum in zwei Sommermonaten zwischen dem 10. Juni und dem 16. August haben die Zählerstände ergeben, dass kreisweit der Schwarzbachweg an der A 66 in Kriftel mit 57.000 Fahrrädern die am stärksten frequentierte Zählstelle ist.

In Hofheim befinden sich drei weitere Standorte unter den ersten zehn: an der Kuppe der Rheingaustraße wurden 26.000 Fahrräder gezählt (Platz 7, auf der Brücke der Rheingaustraße dürften es mangels fahrbarer Alternativen deutlich mehr sein), in Lorsbach auf der Straße Im Lorsbachtal wurden 16.000 Fahrräder gezählt (Platz 9) und auf Platz 10 liegt mit 15.000 Fahrrädern die Zeilsheimer Straße zwischen der Homburger Straße und der Ostendstraße. Am letzten Standort zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den beiden Fahrtrichtungen, was wohl durch die Einbahnstraßenregelungen in der Nähe verursacht wird.

Im Detail interessant ist auch die Fahrrad-Zählstelle im Lorsbachtal, weil hier zum einen auf der Fahrbahn und zum anderen auf dem (nicht explizit für Radler:innen freigegebenen) Weg neben der Fahrbahn Fahrräder gezählt wurden. Die Fahrweise mancher Autofahrer:innen zum Verdrängen von Radler:innen von der Fahrbahn zeigt insofern ihre Wirkung, dass etwa ein Viertel der Fahrräder auf dem (zu) schmalen Weg gezählt wurden, drei Viertel teilen sich die Fahrbahn mit den Kraftfahrzeugen.

Diese Zahlen zeigen mehr als deutlich, dass in Hofheim der Radverkehr keine vernachlässigbare Größe mehr ist. In Kriftel zeigt sich, dass bei allen Baumaßnahmen an für Radler:innen relevanten Querungen der Autobahn A 66 der Radverkehr immer berücksichtigt und sinnvoll umgeleitet werden muss. *Holger Küst*

Eppstein / Hofheim

Stadtradeln

STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

www.stadtradeln.de

Das **Eppsteiner** Stadtradeln fand in diesem Jahr vom 2. bis zum 22. Juli statt. Dabei haben sich 40 aktiv radelnde Personen in sechs Teams beteiligt, darunter waren fünf der 37 Parlamentarier:innen. Diese Teilnehmer haben im Aktionszeitraum fast 9.000 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber 2021 hat sich die Gesamtstrecke leicht um 400 Kilometer reduziert, auch haben vier Personen weniger teilgenommen. Hier ließe sich sicherlich eine höhere Beteiligung erzielen, wenn intensiver Werbung gemacht würde. Besonders erfreulich ist, dass erstmals im Rathaus intern Werbung für die Aktion erfolgte.

In **Hofheim** startet das Stadtradeln in diesem Jahr mit einer Auftaktveranstaltung auf dem Kellereiplatz am 10. September und endet am 30. September. Bei dieser Aktion ist der ADFC mit einer eigenen Gruppe vertreten, radelt fleißig mit! *Holger Küst*

ADFC Main-Taunus-Kreis: kontakt@adfc-mtk.de

Bad Soden: Birgit Buberl, Tel. 0 61 96 - 52 03 33
Eschborn/Schwalbach: Thomas Buch, Tel. 0 61 73 - 6 11 92
Hofheim/Eppstein/Kriftel: Holger Küst, Tel. 0 61 98 - 50 15 59

Radverkehrskonzept Hochtaunus

Mit der Umsetzung in **Wehrheim** geht es los: Und schon wird es (zu) bunt!

In Wehrheim gibt es erste Maßnahmen auf den Strecken des Kreisverkehrsnetzes. Bauliche Verbesserungen sind es allerdings nicht, dafür jede Menge Farbe auf der Fahrbahn und auf Wegen. An etlichen Stellen ist das gut und richtig. Besonders in der Rodheimer Straße (Weg zum Schwimmbad) in Wehrheim sorgen Markierungen für Erheiterung und Kopfschütteln, Worte wie „unsäglich", „unlogisch" und „schleierhaft" fallen. Im Radverkehrskonzept sind hier übrigens gar keine Maßnahmen vorgesehen - trotzdem beruft man sich darauf.

In der Saalburgsiedlung sind auf der Fahrbahn der Köpperner Straße Fahrradsymbole so aufgebracht, dass man voll ins Dooring-Problem fährt.

Eine Stelle auf Feldwegen beim Radweg Obernhain-Wehrheim wirkt regelrecht verspielt. Da wäre überhaupt keine Regelung oder Markierung nötig. Die meisten Markierungen sind auf der Verbindung jedoch gelungen.

In der Usinger Straße sind mehrere Markierungen ein echter Fortschritt. Ausgerechnet bei der Überführung vom Feldweg auf die Straße wird gepatzt – mal abgesehen davon, dass der Übergang völlig unnötig wäre, hätte man ein paar Meter weiter einen Weg verbreitert, den man ohnehin gerade komplett aufgegraben hatte. Die Markierungen an den beiden Gewerbegebiet-Einmündungen (Johann-Gutenberg-Straße, Rudolf-Diesel-Straße) auf die Usinger Straße sind aber ein Sicherheitsgewinn.

USINGER LAND I Umsetzung Radverkehrskonzept Hochtaunus

Bis 2035 soll das Anfang 2022 vom Kreistag beschlossene Radverkehrskonzept Hochtaunus umgesetzt sein - auch von den Kommunen. Von 150 Mio. € müssen die Kommunen 56 Mio. € stemmen, wobei sich die Summe um Fördermittel meist um 50-60% verringert. Der ADFC verfolgt im Usinger Land, was da so passiert, um das Ziel zu erreichen – direkt über die Startseite www.adfc-usinger-land.de. Auf dieser Seite zeigen wir die ersten Aktivitäten im Jahr 2022, die vom Aussitzen über hektische Überaktivitäten und sinnvolle Markierungen bis zum Rückbau von wichtigen Radverkehrsanlagen reichen.

Mehr unter www.adfc-usinger-land.de

1

2

3

4

5

6

Rodheimer Straße / Weg zum Schwimmbad
1 Neue Fahrrad-Symbole sind Richtung Wehrheim (Fahrbahn) und Richtung Schwimmbad (auf dem schmalen Asphaltweg) aufgebracht. Dabei sollen Radfahrer auf dem viel zu schmalen Asphaltband rechts fahren – gemeinsam mit Fußgängern in beiden Richtungen. Das Fahrrad-Symbol gehört entfernt, stattdessen soll es auf der Straße aufgebracht werden.
2 An dem Abzweig zum Bizzenbach wird es bunt: Fußgänger sind erst in der blauen Fläche vorgesehen, ansonsten suggeriert die Markierung, dass der Seitenweg ausschließlich für den Radverkehr da ist. Die Markierung mit weißen Linien ist hier sinnvoll, die Roteinfärbung und die Fahrrad-Symbole entlang des Seitenwegs nicht, das Fahrrad-Symbol im Vordergrund sollte überall so auf der Fahrbahn aufgebracht werden.

Usinger Straße 3 Auf der Verbindung Wehrheim – Sportplatz Oberloh werden Radfahrende wegen zu schmaler Wege innerorts vor dem Ortseingang vom straßenbegleitenden Feldweg auf die Fahrbahn geführt. Vergessen wurde, dass man in Gegenrichtung ja auch legal auf den Feldweg kommen soll – das geht nun nicht mehr.
4 Im weiteren Verlauf wurden Markierungen an den Einmündungen aufgebracht. Der Weg dürfte eigentlich nicht vom Radverkehr genutzt werden, er ist viel zu schmal. Trotzdem ist es eine Verbesserung, allerdings werden hier auch falsche verkehrserzieherische Lehren gesetzt.

Verbindung Wehrheim – Obernhain 5 Hier wurden Farbmarkierungen aufgebracht, die das Abbiegen auf dem Feldweg regeln. Eine völlig unnötige, verspielte Lösung angesichts des geringen landwirtschaftlichen Verkehrs.
6 Eine von mehreren gelungenen und sinnvollen Markierungen, hier an der Zufahrt zum Rosenhof. Bei den Fuß-/Rad-Symbolen muss man rätseln, ob die jeweilige Verkehrsart etwa nur in einer Richtung unterwegs sein darf. Weniger wäre hier mehr gewesen, die Farbmarkierung mit den Symbolen hätte gereicht. *Stefan Pohl*

Usingen

Warten auf Mobilitätskonzept

Die Stadt beginnt 2022 erst mal ohne konkrete Maßnahmen. Statt dessen wird ein Nahmobilitätskonzept abgewartet. Auch der ADFC war beteiligt, der kurze Workshop war sehr oberflächlich und endete ohne eine einzige konkrete Radverkehrsmaßnahme. Von der Bürgerbeteiligung wissen wir nur aus der Tagespresse. Dort wird gelobt, ohne allzu viel Konkretes zu nennen. Die Stadt dürfte damit reichlich Maßnahmen aus Rückmeldungen gesammelt haben – nach eigenen Angaben vor allem aus dem Stadtradeln, sicher auch aus den Bürgerbeteiligungen beim Radverkehrskonzept selbst und beim Nahmobilitätskonzept. Daraus muss die Stadt etwas identifizieren und dann auch umsetzen – wobei ein Blick in das Radverkehrskonzept des Kreises eigentlich reichen dürfte, um sofort loszulegen. Doch die Planung zum Umbau der Usinger Bahnhofstraße und dem Kreisel an der Einmündung Westerfelder Weg sieht eher nach einer weiteren Förderung des Autoverkehrs aus – attraktive, durchgehende Radverkehrslösungen sind nicht in Sicht. Selbst für Fußgänger unterschreitet die Planung massiv die Soll-Vorgaben für Mindestbreiten zugunsten von mehreren Fahrspuren und Längsparkplätzen. *Stefan Pohl*

Fahrradklimatest 2022

Vom 1. September bis 30. November kann das Radfahren vor Ort bewertet werden. Beim letzten Test waren alle Kommunen im Hochtaunuskreis in der Wertung. Dies möchten wir wieder erreichen, also auch im Usinger Land für Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim.
Bewerten Sie nicht nur Ihren Wohnort! Jeder hat eine Stimme – pro Ort! Bewerten Sie also ruhig jeden Ort, in dem Sie sich bewegen.
Für das Usinger Land haben wir aus Sicht des ADFC Ende 2021 eine Zwischenbilanz gezogen, zu lesen unter ***www.adfc-usinger-land.de***.

https://fahrradklima-test.adfc.de/ *Stefan Pohl*

Neu-Anspach

Rückbau des Radverkehrsnetzes statt Ausbau

In der Höhe des neuen Baugebiets *In der Us* in Neu-Anspach wurde ein stark frequentierter kombinierter Zweirichtungs-Fuß-/Radweg zu Gunsten einer Abbiegespur für Kfz von ohnehin knappen 2,0 Metern Breite auf knapp 1,4 Meter reduziert. Es ist nur schwer vorstellbar, dass es keine regelkonforme Lösung geben soll, bei der der kombinierte Fuß-/Radweg nicht erheblich breiter (2,5 m oder mehr) ausgeführt werden kann. Nach Ansicht des ADFC gibt es eine Lösung, die das vermieden hätte: Eine Leitplanke statt des 1,5 Meter breiten Banketts. Die Lösung für den Kraftfahrzeugverkehr wäre dadurch in keiner Weise beeinträchtigt. Umgesetzt hat diese Lösung: Hessen Mobil – es ist eine Landesstraße. Die Stadt Neu-Anspach verteidigt die „Lösung" tapfer als nicht vermeidbar und überlegt, ob der bisher benutzungspflichtige – formal außerörtliche – Fuß-/Radweg noch als Rad-frei-Lösung durchgeht. Der Weg ist zudem Teil des Radverkehrsnetzes Hochtaunus, das eigentlich ausgebaut werden soll. Es soll nun einen Vor-Ort-Termin mit dem ADFC geben. *Stefan Pohl*

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

Fahrradfahren **mit Kindern** in Bad Vilbel

Veränderungen sind **dringend** notwendig!

Ein Besuch bei den Großeltern nach dem Schluss des Kindergartens ist für die Kinder ein willkommenes Ereignis. In dem Beispiel, das in diesem Beitrag vorgestellt wird, ist der Weg dorthin nur einen knappen Kilometer lang.

Um diese Strecke zu bewältigen, ist das Fahrrad hervorragend geeignet, zumal der Weg durch ein „ruhiges" Wohngebiet führt. So holt Opa seine Enkelin mit dem Fahrrad ab, und mit der kleinen Schwester im Kindersitz werden sie von Mama begleitet. Das Kind fährt auf dem Gehweg, auf der Straße fahren Mama mit der kleinen Schwester im Kindersitz und Opa (1, 2). Obwohl eine der erwachsenen Personen den Gehweg benutzen dürfte, bevorzugen beide die Fahrbahn. Der Gehweg ist zu schmal und die Absätze an Straßeneinmündungen sind mit Kind im Kindersitz ein Balanceakt.

(1) Das Kind fährt auf dem Gehweg

(2) So kann eine „ruhige" Nebenstraße auch aussehen!

So viel Platz lässt man Kindern zwischen teilweise illegal auf Gehwegen parkenden „Stadtpanzern" und abgestellten Mülltonnen Petra Schickling (7)

Eine der Herausforderungen für die Kleinen: Poller zum Schutz vor rücksichtslosen Autofahrenden und Hauseingänge, aus denen jederzeit jemand/etwas herausspringen kann, dazu mindestens einmal pro Woche Mülltonnen auf dem Gehweg. Hinzu kommt an einer engen Stelle ein Zigarettenautomat an der Hauswand – genau in Kopfhöhe des Kindes.

An dieser im Bild (5) festgehaltenen Stelle ist der Gehweg zu schmal für die Begleitung des Kindes. Hinzu kommt: Durch einen parkenden Transporter wird die Sicht auf die Hofausfahrt für die Begleitpersonen versperrt. Die Person, die den hier von rechts kommenden Pkw lenkt, muss, um den Straßenverlauf einsehen zu können, auf dem Gehweg halten. Ein Kind wird in einer solchen Situation schnell mal „übersehen".

Das Überqueren der Straße im weiteren Verlauf des Weges verlangt starke Nerven (6). Die Begleitperson schaut, ob die Querung frei ist, fährt bis zur Mitte der Kreuzung, bleibt so stehen, dass sie gesehen wird, und wartet, bis das Kind die Straße sicher überquert hat.

Die Alternative: absteigen und schieben. Das wäre StVO-konform, aber weltfremd. Es dauert viel zu lange, Fahrradfahren macht dann keinen Spaß mehr und man könnte gleich laufen.

Die Aufnahmen entstanden kurz vor den hessischen Sommerferien 2022 an einem Tag mit Müllabholung, was jede Woche ein- bis zweimal vorkommt. Die Wegstrecke ist 910 Meter lang. Es sind vier Querstraßen zu passieren, drei davon mit weniger Verkehr. Rechts neben dem Gehweg sind zwei Querparkplätze mit mehreren Parkbuchten angelegt, und mehr als die Hälfte aller Häuser haben Hofeinfahrten.

Zur Begleitung eines Kindes auf dem Gehweg ist dieser auf nahezu der gesamten Länge viel zu schmal, und gerade zum Kindergarten- und Schulschluss sind Kinder mit und ohne Begleitung auf ihm unterwegs. Durch parkende Autos wird die Sicht auf das zu begleitende Kind an vielen Stellen versperrt. Hinzu kommt eine Straßenmöblierung, an deren Gefährdungspotenzial für Kinder offensichtlich niemand denkt. Wie lange sollen wir Infrastrukturen wie diese noch hinnehmen? Wie sieht das in anderen Gemeinden aus? Einen guten Eindruck von den Zumutungen für die Kinder und die Begleitpersonen, wenn sie mit Kindern unterwegs sind, vermittelt das Video Kinder im Straßenverkehr in dem YouTube-Kanal des ADFC Aachen www.youtube.com/ADFCAachen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamts verunglückten In Deutschland im Jahr 2020 im Straßenverkehr 22 462 Kinder, 41,1 Prozent davon mit dem Fahrrad. Dies ist nur die polizeilich aufgenommene Zahl. Die tatsächliche Zahl dürfte bedeutend höher sein. Hier gilt es, die Verantwortlichen in den Städten und Gemeinden für das Thema zu sensibilisieren und sichere Wege einzufordern. Das Verkehrsumfeld muss mehr an den Bedürfnissen der Kinder ausgerichtet werden, denn gerade in Wohngebieten fließt zunehmend mehr Autoverkehr. Und Kinder kommen nun mal nicht straßenverkehrstauglich auf die Welt. Das Verkehrsumfeld ist nicht fahrradfreundlich, schon gar nicht für Kinder. Siehe hierzu auch: *Kinder im Straßenverkehr – Wann können Kinder was?* www.verkehrswacht-medien-service.de/kindergarten/kinder-im-strassenverkehr/ *Theo Sorg*

(3) Poller, Hauseingänge, Mülltonnen, …

(4) … Zigarettenautomaten …

(5) Begleitung auf dem Gehweg? Schlicht unmöglich!

(6) Das Überqueren der Straße im weiteren Verlauf des Weges verlangt starke Nerven

Überfällig – straßenbegleitender Radweg zwischen Bad Vilbel und Bergen-Enkheim

Die B 521 bei flirrender Hitze – geeignet nur für mutige Radelnde!
Ute Gräber-Seißinger

Eines der für Radfahrer:innen größeren Ärgernisse stellen die derzeit vorhandenen Verbindungen zwischen Bad Vilbel und dem Frankfurter Stadtteil Bergen-Enkheim dar.

Der Weg durch den Wald ist an der Berger Wiese mit einer mit einem normalen Rad kaum zu befahrenden steilen Schotterpiste und einem brandgefährlichen Übergang an der Berger Nordumgehung „angereichert". Die Bundesstraße 521, die Bad Vilbel mit Bergen-Enkheim verbindet, ist zwar befahrbar; doch das gilt weniger für den Radverkehr, denn durch die Zunahme des Autoverkehrs in den letzten Jahrzehnten gestaltet sich das Radeln direkt auf der Straße wegen der zu geringen Fahrbahnbreite schlicht als gefährlich. Und so kommt es auch nur für besonders risikofreudige Zeitgenoss:innen infrage, die geübt und insofern weitgehend „schmerzfrei" sind.

Was allerdings die B 521 betrifft, so ist hier aus der Sicht des Radverkehrs Abhilfe in Sicht, wenn auch in größerer Entfernung. Hessen Mobil wird einen straßenbegleitenden Fuß- und Radweg zwischen der Fertighausausstellung und Bergen konzipieren und ein Planfeststellungsverfahren in die Wege leiten. Bis wann dieses Projekt baulich umgesetzt sein wird, steht allerdings noch in den Sternen. Doch so viel erscheint leider als sicher: Eine Fertigstellung des Radwegs bis zum Hessentag in Bad Vilbel im Jahr 2025 wird nicht zu machen sein. *Wulfhard Bäumlein*

Ohne Rad von der Arbeit

Es war Juni, und ich radelte zur Arbeit. Probleme mit dem Zugang zum Fahrradkeller meiner Firma brachten mich dazu, mein Fahrrad auf einem nahegelegenen schmalen Weg an den Pfosten eines Straßenschilds anzuschließen. Mit einem stabilen Faltschloss sicherte ich es, wie es sich gehört. … das nach der Arbeit noch immer abgeschlossen da war, rund um den Pfosten gelegt, so wie ich es angebracht hatte. Nur leider ohne Rad. Unbeschädigt, zerstörungsfrei geknackt.

Fünf Wochen nach meiner Anzeige bei der Polizei rief mich ein Beamter an. Mein gestohlenes Rad könne ich abholen. Es wurde wohl von einer Streife beschlagnahmt. Den genauen Hergang vom Verschwinden des Rades bis zu seiner Überstellung an die Polizeidienststelle kenne ich nicht. Doch ziemlich sicher bin ich, dass das Rad ohne sein deutliches „Nummernschild" – am Sattelrohr war die EIN-Codierung gut zu lesen – auf Nimmerwiedersehen weg gewesen wäre.

Unbeschädigt ist es wieder bei mir. Morgen fahre ich 14 Kilometer zur Arbeit. Die Sattelstütze habe ich wieder auf die für mich passende Höhe eingestellt. *Ari Vollweiter*

Ari Vollweiter

REGIONAL

Leser:innen MEINUNGEN

(k)ein Platz fürs Lastenrad? (Frankfurt aktuell 4-2022)

Die Fahrradinfrastruktur in Frankfurt hat eigentlich keinen Platz für Lastenfahrräder, die SUVs unter den Fahrrädern, die meist mit Elektroantrieb schnell beschleunigen und schnell gefahren werden. Die Radwege sind in Frankfurt z.T. Zweirichtungsradwege – z. B. die von mir täglich benutzte Ost-West-Verbindung am südlichen Mainufer. Jedesmal erschrecke ich, wenn ein Lastenrad über eine der Brücken kommend in kräftigem Bogen auf den Radweg einbiegt. Ebenso erschrecke ich, wenn ich links oder rechts in rasantem Tempo überholt werde oder wenn mir eines entgegenkommt und die Spur nicht hält. Auf Zwischenhaltinseln bei Ampelübergängen (z. B. Eschenheimer Tor) ist der Platz bereits ohne Lastenräder oft zu knapp. Lastenfahrräder mit ihrem massiven Vorbau, vorne den Kindern/Hunden/Einkäufen als Prellbock, nicht immer guten/geübten FahrerInnen sind für mich zusammen mit zu zweit gefahrenen E-Scootern inzwischen das Bedrohlichste bei meiner Mobilität. Ich bin eine Alltagsradlerin mit einfachem City-Alltagsrad, ohne Auto, angewiesen auf mein Rad bei allen Wegen von der Arbeit bis zum Einkaufen. Ich bin leider nicht mehr jung, sportlich, kräftig, besonders reaktionsschnell, aber auch ich möchte gerne weiterhin möglichst sicher auf den Radwegen und -streifen fahren können. Und mein Fahrrad an den vorhandenen Fahrradständern abstellen können, ohne dass ein Lastenfahrrad mindestes zwei Abstellplätze blockiert. *Annette Müller*

Wir verändern Frankfurts City! (Frankfurt aktuell 3-2022)

Beim Lesen der Überschrift stellt sich mir die Frage, wer wohl wir ist? Doch wohl nicht (nur) der ADFC? Seit über 30 Jahren bemühen sich ADFCler in Frankfurt um Verbesserungen im Radverkehr der Stadt und die Ergebnisse sind äußerst bescheiden.

Erst die Klagedrohung der Umwelthilfe gegen die Überschreitung der Stickstoffemissionen und drohende Dieselfahrverbote haben schnell sehr viel Bewegung in den Ausbau des Radnetzes unter Herrn Oesterling gebracht. Parallel hat die Initiative des Radentscheid Frankfurt – die zu Beginn vom ADFC entschieden abgelehnt wurde, um es sich Politikern einer bestimmten Partei nicht zu verscherzen – weiteren Wind in den Ausbau der Infrastruktur gebracht.

Heute erst wieder durfte ich bewundern, woran der ADFC seit ewigen Zeiten scheitert: für das Opernplatzfest, Weinfest, Konzerte etc. werden seit Jahren Durchfahrtsverbotschilder für Fahrräder am Opernplatz aufgestellt (siehe Foto). Wo bleibt die Ausschilderung einer Umleitung? Am Roßmarkt ist am Ausgang der U-Bahn eine Baustelle eingerichtet und der ohnehin schmale Raum für Fußgänger und Radfahrer wird weiter eingeschränkt. An diesen konfliktträchtigen Stellen gewinnt wie immer der Stärkere, nämlich der Radfahrer. Wenn Autofahrer so mit uns Radfahrern umspringen würden, wäre der Unmut groß.

Seit unzähligen Jahren gibt es zwischen Bockenheimer Landstraße und der sogenannten Fahrradstraße – eigenlich SUV-Allee – Goethestraße und zwischen Goethestraße und Fahrgasse – auch so was wie eine Fahrradstraße – keinerlei sinnvolle Verbindung für Radfahrer. Und dann wundert sich jeder, warum Radfahrer auf Freßgass und Zeil Slalom um die Fußgänger fahren.

Das wäre mal eine sinnvolle Aufgabe für die Radvehrkehrspolitiker im ADFC. Dann müsste man sich nicht mit fremden Federn schmücken, wenn man schreibt: Wir verändern Frankfurts City

Keine Angst, in anderen Städten klappt so etwas auch.

Michael Bötte

Verzählt? Radverkehrszählstellen (Frankfurt aktuell 4-2022)

Ich habe zwei weitere Ideen für die Gründe zum Unterschied der Zählungen am Schöllberg.

1. Menschen fahren nur eine Strecke mit dem Rad; also zur Arbeit hin, aber mit der S-Bahn zurück nach Hause.
2. Je nachdem, wo die Schleife bergab liegt, habe ich noch eine Idee: Ich persönlich fahre am Lidl gerne auf der Straße den Kreisel, man bekommt so schön Schwung. Danach fahre ich aber nicht direkt auf den Radweg, weil das wieder Schwung nähme (einbiegen quasi im rechten Winkel), sondern bleibe noch ein Stück auf der „Autospur" und fädele mich dann erst wieder auf die Fahrradspur ein. Sollte die Messschleife weiter oben liegen, fahre ich also parallel daran vorbei und kann so nicht erfasst werden.

Claudia Horn

Bei dieser Zählstelle handelt es sich nach meiner Recherche auf adfc-hessen.de/=zPcn um eine Zählstelle, welche nicht in beide Richtungen zählt. Es werden keine Radfahrer erfasst, die entgegen der Fahrtrichtung unterwegs sind. Dies ist gut zu erkennen, wenn man sich z.B. die Daten der Zählstellennummer 592 in Bad Vilbel anschaut. Dort wird in der Einzelansicht der Dauerzählstelle in Fahrtrichtungen unterschieden, nicht jedoch bei den Zählstellennummern 590 und 591. Der Unterschied kann dadurch also nicht zustande kommen.

Ihre These 3 würde ich auch unterschreiben, da die „Profis" oft das Überfahren der Fahrbahnmarkierung meiden, da diese wohl rutschiger ist.

Meine These allerdings ist, dass die Zählstelle in Richtung Frankfurt eine Trainingsstrecke für viele Rennradfahrer und Triathleten ist, auch wenn dieser Abschnitt dieses Jahr nicht beim Ironman dabei war.

André Pfister

Jochen Waiblinger, Verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Bad Vilbel, zu „Verzählt":

Vielen Dank für die weiteren Ideen zur Lösung des Mysteriums.

Dass Menschen für Hin- und Rückfahrt andere Wege oder andere Transportmittel (S-Bahn) nehmen, erscheint plausibel. Dies zeigt sich auch bei Messstellen, die in beide Richtungen zählen, z.B. Bad Vilbel Massenheim (Niddaradweg) oder Friedberger Landstraße beidseitig auf Höhe der Hofhausstraße. Alle drei Stellen zeigen kontinuierlich unterschiedliche Zahlen je nach Richtung, allerdings mit nicht ganz so großen Abweichungen.

Die 2. These kommt leider nicht zum Tragen, da die Zählstellen relativ weit unten, knapp oberhalb/unterhalb des Übergangs zur katholischen Kirche sind.

Auch Hessen Mobil konnte bisher noch keine wirklich befriedigende Lösung anbieten. Wir bleiben gespannt, ob es eines Tages eine Auflösung geben wird.

Bis dahin wünsche ich allzeit gute und sichere Fahrt.

Surftipp: Der HOLM-Blog

Das House of Logistics and Mobility, kurz HOLM, in dem der ADFC Hessen Mitglied ist, hat sich inzwischen als Ort für Networking und Events rund ums Thema Mobilität einen Namen gemacht. Noch weitgehend unbekannt ist der Blog des in Frankfurt-Gateway Gardens angesiedelten HOLM, der im Herbst 2021 gestartet ist und ebenfalls „Mobilität und Logistik im Fokus" hat. Auch Radverkehrsthemen kommen hier regelmäßig zur Sprache, zum Beispiel in Form von Interviews mit herausragenden Fachleuten. Das blog-Archiv umfasst inzwischen über 40 Beiträge. Da lohnt sich das Stöbern.

https://blog.frankfurt-holm.de/

cycle.deals

Digitaler Flohmarkt mit Sicherheitsventil

Seit Rad gefahren wird, gibt es wohl auch den Handel mit gebrauchten Fahrrädern. Jahrzehntelang dienten dazu gedruckte Kleinanzeigen in den unterschiedlichsten Blättern, inzwischen ist dieser Markt aber weitgehend auf digitale Plattformen gewandert. Das ist relativ praktisch, aber noch lange nicht optimal, finden Leif Nordsiek, Philip Jovanovic und Niclas Illg. Deshalb haben die drei Studenten nicht das Rad, aber den Online-Flohmarkt für Räder neu erfunden. Seit dem Frühjahr 2022 ist die Fahrrad-Börse cycle.deals online, sie ist auch über die leicht zu merkende Web-Adresse cycle.de erreichbar.

Wozu eine neue Fahrrad-Börse?
Den drei Machern von cycle.deals waren die bestehenden Plattformen weder komfortabel noch sicher genug. Da man sich fast nirgendwo zum Aufgeben einer digitalen Kleinanzeige rechtssicher authentifizieren muss, „weiß man gar nicht so genau, wer hier eigentlich ein Rad anbietet", meint Leif Nordsiek. Wurde erst einmal Geld für ein Rad gezahlt, das nicht hält, was man erwartet hat, muss man selbst schauen, wie man den Konflikt löst, kritisiert der 23-jährige Jura-Student aus Frankfurt am Main.

Zum Sicherheitskonzept von cycle.deals gehört dagegen die individuelle Registrierung auf der Plattform und das Anlegen eines überprüften Accounts. So wird transparent, wer verkauft und wer kauft. Außerdem ist in die Zahlungsabwicklung, bildlich gesprochen, ein Sicherheitsventil eingebaut: Wer die Absicht hat, ein bestimmtes Rad zu kaufen, überweist den Betrag auf ein Treuhandkonto, zu dem kein:e Verkäufer:in Zugang hat. Erst wenn das Rad Probe gefahren wurde und auch sonst alles in Ordnung ist, wird die Zahlung freigegeben. Möchte man aber vom Kauf zurücktreten, erhält man das Geld direkt zurückerstattet. Interessant für Käufer:innen: Die Kaufabwicklung über cycle.de gilt auch als Eigentumsnachweis für das erworbene Rad. Velos zum Verkauf anbieten können hier übrigens nicht nur Privatleute, auch für den professionellen Fahrradhandel kann die Plattform interessant sein.

Auf cycle.deals einfach nur Stöbern geht übrigens auch ohne Registrierung. Dazu haben Philip Jovanovic (24) und Niclas Illg (20), die sich um die Programmierung der Seite kümmern, vielfältige Filterfunktionen eingebaut. Neben der Art des Rades kann auch gleich nach der passenden Rahmengröße, nach Preisklassen oder dem Zustand gesucht werden. Denn damit die Erwartungen von Anbietenden und Suchenden tatsächlich zusammenpassen, werden alle auf cycle.deals angebotenen Räder einer von sechs möglichen Zustandskategorien zugeordnet – von „perfekt" bis „nicht fahrtüchtig".

Sind mit ihrer Fahrrad-Börse online: (v.l.) Leif Nordsiek, Philip Jovanovic und Niclas Illg Torsten Willner

Ein wichtiger Suchfilter ist natürlich auch der Ort, denn zum einen ist der Versand von gebrauchten Rädern – geschweige denn Lastenrädern – in den meisten Fällen zu teuer und aufwändig, zum anderen sollte eine Probefahrt vorm endgültigen Kauf schon drin sein, findet Leif Nordsiek. Gegenwärtig lassen sich Angebote vor allem in den Großräumen Frankfurt, Berlin, München, Stuttgart, Karlsruhe und Dortmund finden. Weitere Städte und Regionen sollen bald folgen.

Viel Arbeit und Herzblut haben die drei Macher von cycle.deals unter dem Menüpunkt „Marken" in die Dokumentation historischer Räder und ganzer Oldtimer-Sammlungen investiert. Schon deshalb lohnt sich für Radbegeisterte ein Besuch auf der Seite. Auch wenn alle essentiellen Funktionen bereits reibungslos nutzbar sind, will sich Leif Nordsiek mit dem Ist-Zustand nicht zufriedengeben: „Wir brauchen Feedback, ob etwas stört oder fehlt – oder ob man etwas noch besser machen kann."

Torsten Willner

Der Traum vom sicheren Radfahren wird wahr

Kein Radweg ist bei unseren europäischen Nachbarn die Ausnahme – auf sicheren Radwegen kreuz und quer durch Holland

Deutlicher geht es kaum: So werden Fahrradstraßen in den Niederlanden gekennzeichnet Birgid Oertel (4)

Wir sind zurück: Die beiden Hofheimer Ingrid Meurer, 82 Jahre und Norbert Jacob, 86 Jahre alt, wollten es wissen und sind mit ihren befreundeten ADFC-Mitgliedern aus Hattersheim in die Niederlande gefahren. „Nein, so hatten wir es uns nicht vorgestellt. Überall Radwege! Das wird eine Umstellung, wenn wir zurück im Main-Taunus-Kreis sind." Es kommt schon fast einem Kulturschock nah, von den Niederlanden zurück nach Deutschland bzw. Hessen zu kommen.

Während man in Holland überall, selbst mit kleinen Kindern, über rot markierte Wege sicher und ohne Unterbrechungen von einer Stadt in die andere kommt, ist die Anzahl der ausgewiesenen gut befahrbaren Radwege, insbesondere hier im Main-Taunus-Kreis, mehr als überschaubar. In den Niederlanden scheint es Absprachen zwischen den Städten zu geben. Kein Radweg endet, sondern führt weiter und verbindet die Städte, die Kreise und vor allem die Menschen. Schulbusse werden durch Fahrräder ersetzt. Lachend fahren die Kinder von den Schulen über sichere, rote Radwege nach Hause. Taxi Mama undenkbar bis peinlich!

Ingrid Meurer und Norbert Jacob bemerkten nicht nur die gepflegten Radwege, sondern auch die Beleuchtung in den zahlreichen Tunneln, haben sie doch immer noch den verschlammten Tunnel zwischen Hattersheim und Kriftel in Erinnerung, der sie auf „ihre alten Tage" umgehauen hatte. Lange haben sie damals gebraucht, um sich von diesem Radunfall zu erholen und wieder mit ihren Drahteseln zu starten.

Auf den sicheren Radwegen unserer Nachbarn begegnen ihnen Kinder, Familien, Menschen mit Behinderungen, Senioren auf Rikschas – ein buntes Treiben, das uns allen vier jeden Urlaubstag das Herz aufgehen ließ. Auffallend war die Polizei, die sich in den Städten überwiegend auf Fahrrädern oder zu Fuß bewegte

Auch in Holland sind die Straßen eng; den meisten Platz erhält aber der Radverkehr, den Rest müssen sich die Autofahrer:innen teilen. Da so viele Menschen mit dem Rad fahren, sind weniger Autos unterwegs. An jedem Bahnhof, an jeder Schule stehen Hunderte von Fahrrädern. In Leiden entdecken wir ein Parkhaus für Fahrräder. Rund um den Bahnhof stehen tausende Zweiräder und wir überlegen uns, wie ihre Besitzer:innen am Abend zu ihnen finden.

Auch auf den mehr als drei Meter breiten Rheindeichen fahren Autos, aber im Schritttempo. Sie sind gehalten, auf Radfahrer Rücksicht zu nehmen. Per Rad dauert es eine knappe Stunde von Nijmegen nach Arnhem auf durchgehenden Radwegen, die anders als bei uns niemals enden. Keinen Radweg gibt es in den Niederlanden nicht. Hier ist ein Konzept entstanden, dass für seine Umsetzung Jahrzehnte gebraucht hat, aber kontinuierlich weiterentwickelt worden ist.

Vor wenigen Wochen ist erneut eine Radfahrerin auf Hattersheims Straßen durch ein Auto zu Tode gekommen. Solche Straßen, in denen Radfahrer:innen Gesundheits- oder sogar Lebensgefahr droht, gibt es in den Niederlanden nicht. Bei Kreuzungen ist die Straße überall rot markiert, damit solche Unfälle erst gar nicht passieren. Auch bei drei auf den Straßen verstorbenen nur in einer Stadt im Main-Taunus-Kreis kein Licht am Horizont! Kein Startschuss zu einem Radwegenetz ist zu hören! Es werden wohl weiter Gespräche mit engagierten, im Ehrenamt tätigen Bürgerinnen und Bürgern geführt, unzählige Bitten an die Politik gerichtet, immer wieder Konzepte in Auftrag gegeben, die dann wieder in der Schublade verschwinden. Der Hinweis auf die Niederlande wird abgewinkt: „Die hatten das schon immer", heißt es dann. Nein, hatten sie nicht. Erst in den neunziger Jahren wurde angefangen, ein durchgängiges Netz zu schaffen, das nach dreißig Jahren dort Standard ist. Weiter wird mit dem Hinweis diskutiert, dass Holland flach sei. Nein, auch dort gibt es starke Steigungen. Hinzu kommt, dass immer mehr Menschen hier mit dem E-Bike unterwegs sind. Sie kämen mit Leichtigkeit auf den Feldberg, gäbe es dorthin einen durchgehenden Radweg. Hindernisse bzw. verkehrsberuhigende Maßnahmen auf Straßen, wo sich Menschen ohne Karosserie bewegen, sind hier genauso Tabu wie die Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen. Mittlerweile fahren zwei weitere Generationen im Main-Taunus-Kreis Fahrrad, der Autoverkehr hat sich, insbesondere in der Coronazeit, gefühlt verzehnfacht und der Radverkehr hat – genauso wie die Unfallzahlen – entsprechend zugenommen. Immer noch werden Kinder- und Erwachsenenfahrräder wie vor vier Jahrzehnten über die Staustufe in Eddersheim gehievt – für

Dem Kfz-Verkehr wird Platz genommem

Schwellen bremsen Raser aus

Radwege sind barrierefrei

E-Biker allein fast unmöglich. In Holland gibt es dafür kleine Radfähren sowie viele einfache Fahrradbrücken. Wie sollte eine Rollifahrerin anders auf die andere Seite einer Gracht kommen? Bei uns bleibt sie zu Hause!

Anders als im Main-Taunus-Kreis ist der Klimawandel in den Niederlanden bereits vor 30 Jahren angekommen und hat zu Konzepten geführt, die den Autoverkehr massiv reduzieren. Kurze Strecken werden einfach nicht mit dem Auto bewältigt. In vielen Städten werden mittlerweile zusätzlich kühlende Wasserflächen eingerichtet – die am Kreishaus des Main-Taunus-Kreises gerade abgebaut wurden.

Das Schild auf der Autobahnbrücke von Kelsterbach nach Hattersheim zeigt die Konzeptionslosigkeit des Main-Taunus-Kreises für uns Radfahrer:innen: „Radfahrer bitte absteigen“. Dieses gab es dort schon als die Niederländer:innen anfingen, ihr Mobilitätskonzept umzuorganisieren. Aber ein Schild aufzustellen oder jedes Jahr wieder zum Stadtradeln aufzurufen, ist schneller umsetzbar, als einen Radweg zu sanieren, bzw. ein Radkonzept in die Tat umzusetzen. Vier Jahrzehnte sind mittlerweile mit Diskussionen ins Land gegangen (jetzt soll der Bürger/die Bürgerin zum Radschnellweg gehört werden), ohne dass eine nennenswerte Veränderung für die Verletzbarsten, nämlich die Radfahrenden, eingetreten ist.

Anders als bei uns gilt in den Niederlanden die besondere Rücksicht den schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen. Das sind dort politische Ansagen, die den Touristen in den Hotels spätestens beim Bezug ihrer Zimmer ans Herz gelegt werden. An Radfahrern darf man selbst auf Landstraßen nur vorbeifahren, wenn kein Gegenverkehr in Sicht ist. Damit Radwege in das Verkehrsnetz integriert werden konnten, sind die Fahrwege enger gestaltet worden. In die Landstraßen sind Schwellen eingebaut, um potenzielle Raser auszubremsen. Hindernde Poller auf Radwegen – wie im Main-Taunus-Kreis – sind dort tabu.

Es fällt nach Rückkehr aus solchen Verhältnissen schwer, sich wieder auf die holprigen Landwirtschaftswege zu begeben oder auf die viel befahrenen Straßen. Was bewegt die hiesige Politik, in Zeiten des Klimawandels Konzepte aus den 80er Jahren aufrecht zu erhalten? Welche Kosten entstehen bei 90.000 Unfällen mit Radfahrern im Jahr? Wieviel Leid müssen die vielen Familien erleiden, die Angehörige, wie jetzt erneut in Hattersheim, so unmittelbar verlieren? Wie wäre es mit einer Radfahr-Partnerschaft mit einer kleinen holländischen Region, um das „Rad nicht dauernd neu erfinden zu müssen“?

Frankfurt ist auf dem Weg, die Stadt ihren Bürgerinnen und Bürgern wiederzugeben. Ein Anfang zum Bau echter roter Radwege ist hier tatsächlich erkennbar, aber die Anschlüsse in einem der reichsten Kreise Deutschlands, im Main-Taunus-Kreis, enden weiter im Nirvana.

Birgid Oertel, Volker Igstadt
Hattersheim

9 Euro, aber ohne Fahrrad

Für mich ist es nicht der Preis, der das 9-Euro-Ticket so attraktiv macht. Ich hätte auch ein wenig mehr ausgegeben, um günstig durch die Republik zu kreuzen. Für mich ist das Besondere an dieser Fahrkarte, dass mit ihr Zugang zu fast allen öffentlichen (Nah-) Verkehrsmitteln besteht und damit endlich die vielen Hürden zur Nutzung des ÖPNV überwunden werden. Wabensysteme, die für Ortsfremde kaum zu verstehen sind, vierstellige Tarifgebietsnummern, die in einer bestimmten Reihenfolge durchfahren werden können, Kurzstrecken, Übergangstarife, Regionaltickets und Regionaltickets+Irgendetwas, Baden-Württemberg-Young oder Bayern-Hopper, Hessenticket oder SchönerTagTicket NRW, Ländertickets mit unterschiedlichsten Konditionen – das Land ist voller Grenzen, die Kartenübersicht der Verkehrsverbünde, 46 sind auf der Webseite der Bahn gelistet, erinnert an längst vergessen geglaubte Kleinstaaterei. Und jetzt einfach einsteigen? In Frankfurt in die DB, in Ingolstadt in den Bus, in Hamburg in die U-Bahn – alles ganz einfach, ohne Gedanken an regionalen Tarif-Wirrwar oder an Ländergrenzen? Das macht für mich den eigentlichen Erfolg des 9-Euro-Versuchs aus, der offensichtlich enorm viele Menschen auf die Bahn bringt, wie man auf vielen Linien sehen kann. Und genau das wird nun wiederum für mich zum Problem. Denn eine Fahrradmitnahme war in vielen Verbindungen kaum noch möglich.

Wer das Glück hat, am Startpunkt einer langlaufenden Zuglinie zu leben, konnte eventuell noch einen Platz für das Velo finden. Am Frankfurter Hauptbahnhof geht noch was, in Hanau wird es bereits sehr eng, und in Aschaffenburg ist eine Fahrradmitnahme schon nicht mehr möglich. Wo ansonsten Fahrräder stehen, stehen nun Fahrgäste, die keinen Sitzplatz mehr gefunden haben. An einem Sonntag ist der Regionalexpress nach Würzburg bereits in Maintal übervoll. Im Bahnhof Ingolstadt kann der Zug nach Regensburg nicht alle Fahrgäste aufnehmen, der nach Bamberg wird gleich ohne Fahrradwagen angekündigt (und kommt dann doch wie gewohnt daher – man will wohl Radfahrende gleich von der Mitfahrt abschrecken). Zwischen Mainz und Koblenz sind die Züge nicht nur am Wochenende brechend voll, Radtouristen müssen auch an einem Montag auf dem Bahnsteig zurückbleiben. Im niedersächsischen „Metronom" war die Fahrradmitnahme zwischen Uelzen und Hamburg ganz untersagt, hier mussten die annähernd 100 km zwischen den beiden Städten im Zweifel per Pedale überwunden werden. Das schränkt den Aktionsradius eines Wochenendausflugs oder eines Urlaubs erheblich ein. Denn nur Verbindungen mit S-Bahnen oder kurzen Zuglinien waren für Radreisende halbwegs sicher planbar. Wer in den Spessart will, nimmt besser den Zug der HLB mit Endhalt in Laufach, statt sich am Würzburger RE zu probieren – nach Laufach wollen wenige, nach Würzburg (und darüber hinaus) viele. Weiter Richtung München dann besser nicht über Nürnberg, sondern lieber über Treuchtlingen reisen. Das dauert zwar länger, erhöht aber die Chance, auch für das Fahrrad einen Stellplatz zu ergattern. Und so ist die Reiseplanung wieder recht kompliziert geworden für die, die ihr Fahrrad gerne mit auf Tour nehmen.

Und die Alternative? Fernverkehr mit ICE, nun immer häufiger mit Fahrradmitnahme, dafür aber nicht für 9 Euro zu haben. Meistens auch nicht für einen höheren Preis. Nach „Verbindungen mit verfügbaren Fahrradstellplätzen anzeigen" folgt auf der Webseite der Bahn meist die Meldung „Fahrradstellplätze besetzt".

Jetzt bin ich gespannt darauf, wie es im Herbst weitergeht. Ein Zurück zu dem bisherigen Tarifwirrwar scheint mir kaum durchsetzbar. Und über die Preise muss geredet werden (hier war zum Redaktionsschluss noch nichts entschieden). Hoffentlich ist unser Bundesfinanzminister in dieser Zeit in Urlaub. Möglichst weit weg als nur in Sylt. Ich jedenfalls wäre auch bereit, ein paar Euro mehr auszugeben, wenn die Fahrradmitnahme dadurch wieder so einfach wäre wie die Überwindung der Tarifgrenzen im ganzen Land. *Peter Sauer*

RB 25415: Koblenz Hbf->Ingelheim: Information. Hohe Auslastung erwartet! Eine Mitfahrt sowie Fahrradmitnahme kann nicht garantiert werden! Bitte folgen Sie den Anweisungen des Zugpersonals!

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: Henning Kühl

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:** 5.100

Redaktionsschluss für die Nov./Dez.-Ausgabe: 21. Oktober 2022

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillingsgasse 8 – 14
(Anzeige Seite 19)
www.fahrrad-boettgen.de

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

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 26)
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
Hofheimer Straße 5
(Frankfurt-Zeilsheim)
(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 24)
www.perpedale.de

RTO GmbH
Hanauer Landstraße 439
www.rto.de

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

Fahrradhaus Wagner
Woogstraße 21
(Anzeige Seite 7)
www.fahrradwagner.de

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

INSPEKTION · BREMSEN · COCKPIT · ANTRIEB
LAUFRADBAU · FEDERGABEL / DÄMPFER · E-BIKE SERVICE

SCHRAUBE & RAD
MEISTERWERKSTATT

ÖFFNUNGSZEITEN & INFOS
Mo.– Fr., 10 – 19 Uhr
Sa., 10 – 15 Uhr
069 905 00 420
@schraube_und_rad

Eckenheimer Landstraße 16
60318 Frankfurt am Main

www.schraube-rad.de

Kidical Mass: Offenbach meets Frankfurt

Aktionswochenende am 24. & 25. September 2022

Kidical Mass Frankfurt

Im Mai 2022 waren insgesamt 40.000 Menschen in mehr als 200 Orten in Deutschland und 14 weiteren Ländern beim ersten Kidical-Mass-Aktionswochenende 2022 dabei – im September sollen es noch mehr werden! Die Kidical Mass gibt Kindern eine Stimme als Verkehrsteilnehmende, zeichnet ein positives Zukunftsbild, vernetzt und mobilisiert Alt und Jung über die Grenzen der Radszene hinaus.

Kinder brauchen Rechte, die sie im Straßenverkehr schützen. Deshalb fordert das bundesweite Kidical-Mass-Aktionsbündnis, das Straßenverkehrsrecht komplett umgezukrempeln. Im Fokus muss der Schutz der Kinder stehen. Kinder und Jugendliche sollen sich sicher und selbstständig mit dem Fahrrad und zu Fuß bewegen können, ob auf dem Weg zur Schule, zu Freund:innen, zum Sport oder zum Spielplatz. Rund 80.000 Unterzeichnende unterstützen die Forderung nach einem kinderfreundlichen Straßenverkehrsrecht bereits in einer Petition, die sich an den Bundesverkehrsminister richtet. Ihn möchte die Kidical Mass am 24. & 25. September 2022 lautstark an diese Forderungen erinnern.

Kidical Mass Offenbach meets Frankfurt: Am 25. September fahren die Frankfurter um 15.30 Uhr an der Alten Oper los, die Offenbacher starten um 15 Uhr im Büsingpark. Beide Korsos treffen an der Honsellbrücke zusammen und radeln zum gemeinsamen Ziel im Hafenpark! Deshalb seid auch ihr dabei: Familie & Freund:innen, ob 0 oder 99 Jahre, mit oder ohne Kinder. Poliert die Fahrradklingeln, schmückt eure Räder. Lasst uns laut und bunt sein! *kidical mass*

Wir freuen uns auch über eure Unterstützung zur Absicherung der Korsos:
Meldet euch unter **mail@kidicalmass-ffm.de** oder **kidicalmass@radentscheid-offenbach.de**

RADSPORTHAUS
KRIEGELSTEIN
GmbH

ZEG

ELEKTRO - & FAHRRÄDER

MEISTERBETRIEB SEIT 1925

REPARATUREN & ERSATZTEILE

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

Individuelle E-Bike-Beratung nach telefonischer Terminvereinbarung in unserer Lagerhalle

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 31.12.2022 gültig.

RADSPORTHAUS
KRIEGELSTEIN
GmbH