

FRANKFURT *aktuell*

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



Staffelübergabe

RadReiseMesse
ADFC Frankfurt am Main e. V.
Sonntag 19.3., 11 – 17 Uhr
Sealbau
Bornheim

In unseren Reisen
steckt Abenteuer!

Rund um den **360°** **KILIMANJARO**

Die spannendste Radreise durch Ostafrika



RadReiseMesse des ADFC Frankfurt

19. MÄRZ 2023

...wir stellen uns vor!

Arnsburger Straße 24 • Saalbau Bornheim

Unser Vortrag: **KILIMANJARO 360°**

um **13:30 Uhr** (Dauer ca. 45 Min.)

Referent: Joachim Teiser (reisewelt Teiser & Hüter GmbH)



TANSANIA

DIE SPANNENDSTE RADREISE
DURCH OSTAFRIKA

28.08. – 09.09.23

14.01. – 26.01.24

(13 Tage)



- ✓ Erleben Sie brandaktuelle Bilder und Filme der Weltpremiere vergangene Woche in Tansania
- ✓ Eine Reise, welche auch von trainierten, durchschnittlichen Radfahrern bewältigt werden kann
- ✓ Jetzt auch mit fabrikneuen E-Bikes
- ✓ Sie werden begeistert sein!

Unsere **RADREISEN** mit Rundum-Service



Professionell, sicher und spannend

- ✓ **Bequem zur Zustiegsstelle:** das **RMV-KombiTicket** ist bei unseren Reisen **inklusive!**
- ✓ **Sicherer Radtransport im hochmodernen reisewelt-Fahrradanhängen**
- ✓ **Reparaturservice und Ersatzräder bei den Radreisen**
- ✓ **Erstklassige Radführer**
- ✓ **Land und Leute intensiv kennenlernen**

04.05. – 09.05.2023
21.08. – 26.08.2023
15.09. – 20.09.2023

CHIEMGAU UND CHIEMSEE

Das bayerische Meer mit dem Rad erleben

26.05. – 30.05.2023
27.08. – 31.08.2023
13.10. – 17.10.2023

NORD- UND OSTSEE

Mit dem Rad unterwegs zwischen den deutschen Meeren

19.05. – 22.05.2023
18.08. – 21.08.2023
20.10. – 23.10.2023

LÜNEBURGER HEIDE

Wälder, Felder und Moore mit dem Rad erleben

12.06. – 17.06.2023
01.09. – 06.09.2023

RADFAHREN IN SÜDTIROL

In jeder Hinsicht ein wahrer Genuss

05.06. – 10.06.2023
22.09. – 27.09.2023

ZILLERTAL

Das Radparadies in Österreich

02.06. – 09.06.2023
15.10. – 22.10.2023

INSEL-RADWANDERN IN KROATIEN

Mit unserer exklusiven Motoryacht Liberty

30.04. – 07.05.2023
21.05. – 28.05.2023
24.09. – 01.10.2023
22.10. – 29.10.2023

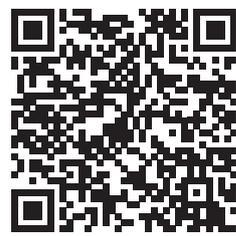
RADURLAUB IN DALMATIEN

Die Vielfalt Dalmatiens auf dem Fahrrad oder E-Bike entdecken



Scan mich!

Hier geht es direkt zu unseren Radreisen:



Editorial

Ja, richtig. Auch wenn wir unsere Kompetenz eher im Radfahren, der Verkehrspolitik und dem Radtourismus sehen, sollten wir trotzdem immerhin so viel von Zoologie verstehen, um zu erkennen, dass die im letzten Heft an dieser Stelle abgebildete, vermeintliche Nilgans (*Alopochen aegyptiacus*) in Wirklichkeit eine Kanadagans (*Branta canadensis*) gewesen ist, worauf uns etliche Leser:innen hingewiesen haben, wofür wir uns bedanken – und um Entschuldigung für diesen Fauxpas bitten!

Was Kanada- und Nilgans (unsere visuelle Berichtigung rechts im Bild) miteinander verbindet, ist ihr Neozoen-Status oder, wenn man es so nennen möchte, ihr Migrationshintergrund. Die Tiernamen lassen ja bereits erkennen, dass die eine Art ursprünglich aus Nordamerika, die andere aus Afrika stammt. Dass das Zusammenleben von Mensch und

Tier mit und ohne Migrationshintergrund bei uns grundsätzlich gut funktioniert, sind – um in der Bildsprache der Ornithologie zu bleiben – Federn, mit denen sich Frankfurt und die Region durchaus schmücken können. Auch die Aufnahme ganz anderer neuer kultureller, gesellschaftlicher und technologischer Phänomene bereitet uns weltläufigen Rhein-Main-Kosmopoliten häufig weniger Mühe als anderen. Um hier doch noch einmal an das Editorial des letzten Heftes anzuknüpfen, muss eingeräumt werden, dass bei der Adaption von international erfolgreicher Fahrradinfrastruktur ein differenzierteres Bild für unsere Region zu zeichnen ist. Während sich die Population breiter, eingefärbter und zum Teil baulich geschützter Radwege sichtlich ausdehnt (auch wenn man sich das natürlich noch schneller wünscht), fällt es der für unsere Breiten immer noch exotischen Spezies der Rad-

schnellwege unglaublich schwer, sich in der Rhein-Main-Region festzukrallen. Was könnte helfen? Nistkästen oder Vogelfutter? Wohl kaum.

Vielleicht die Wahl eines fahrradfreundlichen Stadtoberhauptes? Schon eher! Aber wie können Kandidat:innen Wählerinnen und Wählern auf die Schnelle klarmachen, dass Verkehrswende und -sicherheit wichtige Anliegen auf der eigenen politischen Agenda sind? Hier ein heißer Tipp des ADFC an alle Parteien für die Stichwahl und alle künftigen Wahlkämpfe: Stellt Wahlplakate – anders als aktuell oft praktiziert – bitte immer so auf, dass insbesondere alle, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind, stets gut gesehen werden können und auch selbst in alle Richtungen, in denen Verkehr stattfindet, schauen können. Das wäre doch ein guter Start ins Amt, findet

Torsten für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e. V.

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

www.adfc-frankfurt.de
twitter.com/adfc_ffm
facebook.com/adfc.ffm
instagram.com/adfc.ffm
Mastodon: hessen.social/@adfc_ffm

Öffnungszeiten Geschäftsstelle:
Die Öffnungszeiten für März, April
und Mai findet ihr auf Seite 9.

Vorstand

Dagmar Berges
Anke Bruß
Michael Genthner
Hannah Kessler
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): FFBVDEFF

Arbeitsgruppen / Themen

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

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

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

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

AG Radler-Fest: 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 Verkehrspolitische
Sprecher: Bertram Giebeler
(ab 1.4.23 Ansgar Hegerfeld)
verkehr@adfc-frankfurt.de

AG 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 Pellinghoff
Süd: Erich Lücker

Beauftragte

Fahrgastbeirat: Jürgen Johann
Firmen-Events: Bernd Mönkemöller
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
Michael Genthner
michael.genthner@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
Hannah Kessler
hannah.kessler@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

Bernd Mönkemöller
bernd.moenkemoeeller@
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

Ralf Paul >069/49 40 928

Christa Pellinghoff
christa.pellinghoff@
adfc-frankfurt.de

Wolfgang Preisung
>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

Bertram Giebeler, der Verkehrspolitische Sprecher für den ADFC Frankfurt, tritt Ende März den Ruhestand an. Danach übernimmt Ansgar Hegerfeld, bisher Mitglied des Kreisvorstands, diese Aufgabe. Mit beiden hat sich Frankfurt aktuell über Zurückliegendes und Zukünftiges unterhalten.



Viele Möglichkeiten, eigene Ideen einzubringen

Frankfurt aktuell: Wir reden oft sehr selbstverständlich vom Amt des Verkehrspolitischen Sprechers, so als sei allen klar, was darunter genau zu verstehen ist. Heute aber mal ganz konkret gefragt: Wie lässt sich diese Aufgabe im Einzelnen beschreiben, Bertram?

Bertram Giebeler: Als Verkehrspolitischer Sprecher äußere ich mich gegenüber Medien, Ansprechpartnern in Verwaltung und Politik, aber auch gegenüber Bündnispartnern, innerhalb des ADFC Frankfurt zum Beispiel der Verkehrs-AG, und natürlich auch Gremien auf Landes- und Bundesebene. Man hat routinemäßige Meetings mit der Stadt oder begegnet der akademischen Community, das alles zählt zum Aufgabenfeld. Ich vertrete die Position des ADFC Frankfurt in diesem umfangreichen Umfeld – sei es schriftlich, telefonisch oder in einer Videokonferenz. Mit dieser ganzen Klaviatur ist man da unterwegs.

Und welchen Gestaltungsspielraum hat ein Verkehrspolitischer Sprecher?

Bertram: Im Rahmen unserer beschlossenen Politik eine ganze Menge. Es ist ja nicht so, dass zu allen Problemen in Frankfurt, die auftauchen und zu denen ich gefragt werde, schon fertige Lösungen in der Schublade liegen. Insofern gibt es da viele Möglichkeiten, eigene Ideen einzu-

bringen. Zum Beginn meiner Tätigkeit war es zum Beispiel die große Frage: Gehen wir ab vom Routenkonzept in eine Netzkonzeption? Das war eine Sache, da habe ich selber auch entschieden: Ja, da mache ich mit! Das war ein logischer Schritt und hatte auch Konsequenzen dafür, wie wir dann in der nächsten Zeit vorgegangen sind. In vielen Detailsituationen nehme ich Stellung aufgrund dessen, was bei uns die verkehrspolitische Vorgabe ist. Manchmal kann man das etwas großzügiger interpretieren, da gibt es einen gewissen Freiraum, den wird auch Ansgar haben. Es sei denn, der Vorstand ist der Meinung, „das geht nun gar nicht“, denn der Kreisvorstand ist letztlich der Beschlusssträger, dem man sich unterordnen muss. Aber solche Situationen waren in meiner Amtszeit selten.

Apropos Kreisvorstand: Mitglied dieses Gremiums war bis vor kurzem dein Nachfolger. Ansgar, mit der Brille des ehemaligen Vorstandsmitglieds: Wie siehst du die Rolle des Verkehrspolitischen Sprechers? Was leistet so ein Sprecher für den ADFC in Frankfurt?

Ansgar Hegerfeld: In erster Linie vertritt er den Verband nach außen, auch tagsüber. Es ist ja so, dass zum Beispiel der ehrenamtliche Vorstand viele Termine tagsüber nicht wahrnehmen kann. Da ist einfach der Vorteil, wenn man eine bezahlte Kraft hat, die dann auch zur Verfügung steht

und die Position letztendlich auch vertritt. Auch dass die Politik einen Ansprechpartner hat, statt bei einem achtköpfigen Vorstand immer schauen zu müssen, an wen man sich wendet. Man ruft einfach den Verkehrspolitischen Sprecher an und fragt: Wie ist es denn? Der Hauptvorteil ist, dass es klare Zuständigkeiten gibt.

Und wie hast du die Zusammenarbeit mit Bertram erlebt?

Ansgar: Die war sehr konstruktiv und angenehm. Es hat immer sehr gut funktioniert.

Werfen wir einmal einen Blick zurück auf die letzten 11 Jahre, Bertram. Was würdest du als die Highlights dieser Zeit beschreiben?

Bertram: In der Anfangszeit war das sicher die Alte Brücke. Die wollte Verkehrsdezernent Stefan Majer mit Schutzstreifen fahrradfreundlicher machen. Das war das erste Mal in Frankfurt, dass man dem Autoverkehr ein bisschen Platz weggenommen hat. Hintergrund war, dass vermieden werden sollte, die Alte Brücke für 17 Millionen Euro umbauen zu müssen. Gleichzeitig gab es eine riesige Panikmache, dass sich die Autos bis nach Darmstadt stauen würden. Mit dem Argument, dass die Stadt so sehr viel Geld spart, konnte man das mit den Schutzstreifen ausprobieren. Das war der erste Kick in so eine Richtung. Als ADFC haben wir das vehement unterstützt. Da dachte ich: Hoppla! Da entscheidest Du bei einer Sache mit, die dann auch Konsequenzen hat.

Da entscheidest Du bei einer Sache mit, die dann auch Konsequenzen hat ...

Ein echter Kipppunkt für den Radverkehr in Frankfurt war das Jahr 2018 – mit der Entscheidung des damaligen Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling nach dem tödlichen Unfall am Börneplatz, dem Radverkehr auf Kosten des Autoverkehrs einen geschützten Raum zu schaffen. Nachdem diese Auseinandersetzung ausgestanden war, ging es Schlag auf Schlag weiter. Parallel dazu gab der Radentscheid Oesterling den Rückenwind dazu.

Offen gesagt hatte ich mit dem Radentscheid anfänglich Probleme, auch aufgrund der Erfahrungen mit dem Berliner Volksentscheid und weil sehr separationslastig argumentiert wurde. Als alter kampferprobter Straßenradler konnte ich zuerst nicht so viel damit anfangen, aber man wird natürlich auch schlauer im Leben: Warum soll ich eigentlich etwas dagegen haben, wenn es in Frankfurt endlich mal vernünftige und breite Radwege gibt? Schließlich sind wir seither in einen guten Kooperationsmodus mit dem Radentscheid gekommen, der uns genug Eigenständigkeit lässt. 2018 war daher eines der wichtigsten Jahre. Seitdem arbeiten wir auf einem höheren Niveau weiter.

Und wir waren immer wieder Ideengeber: Zum Beispiel die Roteinfärbungen oder die Doppelstockparker, und im Grunde auch die wegweisende Beschilderung. So konnten wir vieles antoßen, was die Verwaltung vorher abgelehnt hatte.

Eine Frage an euch beide: Welche Wandlung hat sich beim ADFC in den letzten fünf bis zehn Jahren ergeben – und was bedeutet das für die künftige Rolle des Verkehrspolitischen Sprechers?

Ansgar: Zum einen treten wir anders, deutlich fordernder auf in der Öffentlichkeit. Und wir versuchen auch, mehr Menschen mitzunehmen, also die breitere Masse stärker anzusprechen und Gruppen, die wir bisher nicht so im Fokus hatten, also Kinder oder Ältere. Ich denke, es ist generell in Deutschland so, dass sich das ganze Klima etwas verändert. Das wirkt sich natürlich auch auf den ADFC mit aus, das müssen wir auch zukünftig noch weiter mit begleiten.

Wir sagen klipp und klar: Wir brauchen den Platz!

Haben sich auch Inhalte und Botschaften geändert?

Ansgar: Das ganze Thema Separation und Radwege hat sich deutlich gewandelt. Früher forderte der ADFC Schutzstreifen – heute hat sich das sehr krass gedreht, so dass es nicht mehr feierwürdig ist, wenn eine Stadt so etwas einweihet. Nicht nur in Frankfurt, sondern generell, das ist sicher eine der einschneidendsten Veränderungen. Und dass wir klipp und klar sagen: Wir brauchen den Platz! Wir wollen nicht mehr diese Randerscheinung im wahrsten Sinne des Wortes sein, sondern wir wollen wirklich den Platz, und der muss auch irgendwo herkommen – im Zweifelsfall von der Fahrbahn. Das hat man sich früher nicht getraut, diesen Platz so einzufordern.

Bertram: In den Nuller- und Zehnerjahren gab es anfänglich eine Position, die nannte sich Radwege töten. Radwege haben ja wegen der Rechtsabbiegerproblematik ein Gefahrenpotenzial, trotzdem war das natürlich eine radikale Position, die auch damals schon kontrovers war. Inzwischen hat sich die Sicht darauf sehr gewandelt, weil wir auch einfach zur Kenntnis nehmen mussten, dass ein Großteil der potenziellen Radfahr-Klientel schlichtweg einen Schutzraum haben will. Mit der ursprünglichen Haltung „Ich erkämpfe mir meinen Platz auf der Fahrbahn“, mit der ich auch groß geworden bin, kommt man über ein bestimmtes Klientel eben nicht hinaus. Seit etwa 2015 hat sich der Blickwinkel hierauf sehr stark gewandelt.

In der Arbeit des Frankfurter ADFC war ein Wendepunkt 2016, als in die Verkehrs-AG neue, jüngere Leute kamen, die an viele Dinge neu

herangegangen sind. Eine erste Aktion war der Protest gegen die Entwässerungsrinnen im Grüneburgpark, die den Radverkehr extrem auszubremsen drohten. Die Verkehrs-AG wurde jünger und aktivistischer – das war für mich damals neu und sehr erfrischend, dass wir eigenständig als ADFC mit solchen Aktionen sichtbar geworden sind.

Ich möchte, dass es für mehr Leute eine Option wird, mit dem Fahrrad nach Frankfurt hineinzupendeln.

An solchen Aktionen in Frankfurt war ja auch der neue verkehrspolitische Sprecher oft beteiligt. Welche Erfahrungen als Fahrradaktivist nimmst du in das neue Amt mit?

Ansgar: Wir haben bei den ganzen Aktionen, die wir schon durchgeführt haben, viel gelernt. Dass wir uns zum Beispiel Autos ausleihen, um für einen Radweg in der Eschersheimer Landstraße zu demonstrieren, hätte man früher sicher nicht auf dem Schirm gehabt. Ich finde es interessant, solche Ideen im Hinterkopf zu haben, dass man vielleicht auch einmal um die Ecke denken muss, um seine Forderungen zu platzieren. Und es ist natürlich auch ein Werbemittel. Wir haben gelernt, dass man durch Aktionen gut in die Presse kommen kann, vielleicht einfacher als mit einer Pressemitteilung, wo wir nur sagen, wir wollen dies oder jenes. Ich glaube, das werde ich künftig auch unterstützen, um so mit unseren Forderungen sichtbar zu werden. Dabei hilft es auch, ein breites Netzwerk zu haben mit vielen Aktiven, die vielleicht nicht alle im ADFC sind, sondern über angeschlossene Gruppen mit uns zusammenarbeiten. Da spielt natürlich das Thema Bündnisse mit hinein. Es gibt viele, die nicht im Verband sind, sich aber trotzdem engagieren. Und auch die wollen wir natürlich mitnehmen.

Ein ganz anderes, kaum weniger wichtiges Thema für den ADFC ist der Radtourismus. Bevor du Verkehrspolitischer Sprecher wurdest, auch ein wichtiges Standbein von dir, Bertram. Spielen Radreisen jetzt wieder eine größere Rolle in deinem Leben?

Bertram: Im Grunde genommen bin ich über radtouristische Aktivitäten zum ADFC und auch zum Kreisvorstand gekommen, der damals zu einem recht großen Teil aus Tourenleitern bestand. Touren spielten auch für die Mitgliederwerbung eine größere Rolle. Meine Frau Anne und ich waren damals die ersten, die eine mehrtägige Tour ins Ausland – nach Frankreich ins Elsass – angeboten haben. Von 2006 bis 2012 war ich im Bundesvorstand für die Radtouristik zuständig, und habe mich auch um eine neue Struktur für unser Projekt Bett + Bike gekümmert. Touristisch Rad gefahren und Touren geleitet habe ich auch in der ganzen Zeit als Verkehrs-

politischer Sprecher, das ist gewissermaßen der freizeitmäßige Anteil des Ganzen – man trifft nette Leute und hält sich fit dabei.

Ansgar, gibt es bei Dir ein Initialerlebnis, das dich auf den Weg zum ADFC-Aktiven, Fahrradaktivisten und nun zum verkehrspolitischen Sprecher geführt hat?

Ansgar: Nach der Ausbildung im Jahr 2014 habe ich, wie man es aus Gewohnheit macht als Mensch, der vom Land kommt, mir ein Auto gekauft und bin jeden Morgen damit von Niederrad nach Sachsenhausen zur Arbeit gefahren. Irgendwann war ich genervt davon, dass die Leute auf dem Fahrrad ständig an mir vorbeigefahren sind, während ich Teil des Staus war und nicht vorwärts kam. Schließlich dachte ich, du bist als Kind auch oft Rad gefahren und hast ein Fahrrad zu Hause stehen – fahr' doch mal wieder! An das Radfahren habe ich mich sehr schnell wieder gewöhnt, aber nicht an die schlechten Radwege. Deshalb habe ich 2016 angefangen, dazu zu twittern. Bald darauf war der erste Kontakt mit dem ADFC, und ein paar Monate später saß ich bereits im Kreisvorstand.

Kannst Du ein großes Ziel formulieren, das Du als Verkehrspolitischer Sprecher erreichen möchtest?

Ansgar: Frankfurt soll Fahrradstadt werden, das sehe ich klar als unseren Auftrag. Dazu gehört, dass wir den Radverkehrsanteil noch deutlich steigern, dass sich mehr Menschen aufs Rad trauen und es im Alltag nutzen – und zwar unabhängig vom Alter. Dass nicht nur die besonders fitten im mittleren Alter Rad fahren, sondern wirklich alle. Dann noch das Thema Pendlerverkehr: Frankfurt ist nun einmal eine Pendlerstadt. Ich bin selbst zwei Jahre von Maintal nach Frankfurt mit dem Rad gependelt – und wurde immer schief angeguckt und bemitleidet deshalb. Dabei hatte ich viel mehr Grund, die Leute im Autostau zu bemitleiden, an denen ich jeden Tag vorbeigefahren bin. Ich möchte, dass es für mehr Leute eine Option wird, mit dem Fahrrad nach Frankfurt hineinzupendeln – und da sind wir natürlich beim Thema Radschnellwege. Ohne die geht es einfach nicht. Wir können nicht Frankfurt nur als abgeschlossene Stadt betrachten, denn das Umland hängt ganz fest damit zusammen.

Bertram, magst Du zum Schluss noch ein Resümee Deiner elfjährigen Amtszeit ziehen?

Bertram: Rückschauend kann ich sagen, dass ich absolut dankbar dafür bin, dass ich diese Funktion ausüben durfte. Ich konnte mein persönliches Interesse zum Beruf machen – was kann einem Besseres passieren?!

Lieber Bertram, lieber Ansgar, herzlichen Dank für das Gespräch und eure Zeit!

Die Fragen stellte Torsten Willner.

2012 – 2022: Elf Jahre in der Rückschau

Die jeweils wichtigsten Entwicklungen im Radverkehr Frankfurts, in der Tätigkeit des ADFC und seines Verkehrspolitischen Sprechers.



2012 » An der alten Brücke wird immer mehr Rad gefahren. Deshalb werden endlich Schutzstreifen markiert, auf Kosten eines von fünf Auto-Fahrbahnen. Eine mutige Entscheidung des Verkehrsdezernenten Stefan Majer, vom ADFC nach Kräften unterstützt. Zum ersten Mal leitet Bertram Giebeler die ADFC-bike-night – es sollten neun weitere Male folgen.



2013 » Die Radverkehrsplanung löst sich vom ursprünglichen Hauptrouten-Konzept und geht über zu einem Netz-Konzept. Der ADFC wirkt mit an diesem Konzept, das die Grundlage wird für die wegweisende Beschilderung, die aber erst deutlich später realisiert wird. An der Adalberstraße in Bockenheim wird die Radwege-Benutzungspflicht abgeschafft.



2014 » Mit Unterstützung und auf Anregung des ADFC plant die Stadt erstmals einen „verkehrsberuhigten Geschäftsbezirk“ im Bereich Roßmarkt/Kaiserstraße. Der ADFC lanciert das Thema „wie komme ich als Beschäftigte:r mit dem Fahrrad zum Flughafen?“. Es bildet sich daraus eine AG beim Regionalverband Frankfurt-Rhein-Main.



2018 » Der Radentscheid sammelt 40.000 Unterschriften. Sechs Radfahrer:innen sterben bei Unfällen. Der am Börneplatz hat Konsequenzen: Dezernent Oesterling setzt gegen Widerstände eine sichere Radverkehrsführung auf Kosten einer Auto-Spur durch. Nach einer ADFC-Aktion ist die Stadt endlich bereit, Falschparker mit Flexi-Pollern von Radstreifen fernzuhalten. ADFC-Protest verhindert die Vollsperrung des Niddauerwegs wegen einer Autobahn-Baustelle.



2019 » Das „rote Jahr“ auf Frankfurts Straßen: neue Radstreifen in leuchtend roter Einfärbung entstehen an vielen Strecken. Anlässlich der IAA gibt es eine bundesweite Großdemonstration und Fahrradsternfahrt für die Verkehrswende, mit Beteiligung des ADFC. Stadt und Radentscheid einigen sich auf den richtungweisenden Koalitionsbeschluss „Fahrradstadt Frankfurt“. Das Mainufer wird für ein Jahr autofrei.



2015 » Eine große Kontroverse, ob die obere Eschersheimer Landstraße (zwischen Hugelstrae und Am Weien Stein) eine Radverkehrsführung bekommen soll – massiv bekämpft im dortigen Ortsbeirat 9, aber es gibt dort auch vehemente Befürworter:innen, u.a. eine Geschäftsfrau und ADFC-Mitglied. Drei Jahre später werden die neuen Radspuren eingeweiht. Der ADFC Frankfurt gibt sich ein vielbeachtetes verkehrspolitisches Programm mit Zeithorizont 2025.



2016 » Bei der Kommunalwahl wird die Verkehrspolitik und auch der Radverkehr ein wichtiges Thema. Der ADFC organisiert dazu eine sehr gut besuchte Podiumsdiskussion der Verkehrspolitiker der Romerparteien. Die von der Technischen Universität Dresden erhobenen Zahlen des Modal Split in der Verkehrsmittelwahl, und die Zahlen der städtischen „Stadtrandzahlung“ zeigen ein überdurchschnittliches Wachstum des Radverkehrs gerade in Frankfurt.



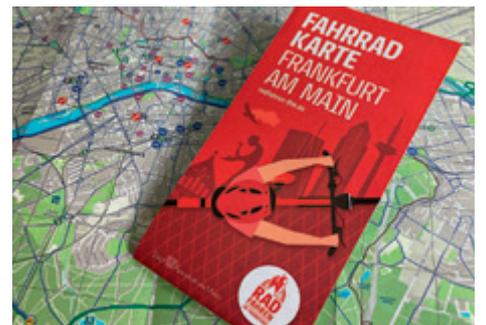
2017 » An der Bockenheimer Landstraße wird die Benutzungspflicht abgeschafft, und es wird im Ortsbeirat ein fahrradfreundlicher Umbau befürwortet. Eine erste Roteinfarbung des Radstreifens gibt es an der Deutschen Nationalbibliothek. Der erste Doppelstock-Fahrradparker wird an der Konstablerwache eingeweiht. Die Verkehrs-AG bekommt jüngere und aktivistische neue Mitglieder – ihre Aktion verhindert eine fahrradfeindliche Umgestaltung im Grunepark.



2020 » Es geht weiter mit rot eingefärbten Radstreifen, wenn nötig auch anstelle von Autospuren. Es bildet sich eine breite Verkehrswende-Aktivistenszene, in der auch viele ADFC-ler dabei sind. Ein Höhepunkt ist eine Pop-Up-Bikelane-Aktion rund um die City, auf Cityring und Anlagenring. Die Radverkehrsachse Friedberger Platz – Konstablerwache – Mainufer wird fertiggestellt und wird ein in ganz Deutschland beachtetes Beispiel, wie es geht.



2021 » Wieder eine von Verkehrs- und Fahrradpolitik geprägte Kommunalwahl. Frankfurt steigt beim Fahrradklimatest 2020 auf: Platz drei bei den großen Metropolen. Am Oeder Weg beginnt das Programm der fahrrad- und fugangerfreundlichen Umgestaltung von Stadtteil-Einkaufsstraen. An der Schloßstraße in Bockenheim, wo der ADFC lange Zeit mit Aktionen auf eine Lösung gedrängt hat, gilt jetzt eine bundesweit neue Regel der StVO.



2022 » Unter Mitwirkung des ADFC erscheint im Frühsommer die Fahrradkarte Frankfurt. Die EUROBIKE findet zum ersten Mal in Frankfurt statt, der ADFC Frankfurt unterstützt die globale Fahrrad-Leitmesse massiv. In ganz Hessen engagiert sich der ADFC beim Verkehrswende-Volksbegehren und der großen Fahrraddemo über die A66 nach Wiesbaden. Denis Reith wird neuer Demoleiter der ADFC bike-night.

Zwei gute Dinge an einer Stelle

Lückenschluss im Radnetz und Zählstelle mit Display



Von Nord nach Süd war ein legales, sicheres Queren (gestrichelte Linie) bisher nur möglich, indem man vom Rad abgestiegen ist und es schob.

Mitte Februar wurde sie „feierlich“ mit Pressebeteiligung enthüllt: die Säule mit Display an der neuen Fahrrad-Zählstelle an der Kreuzung Hohenstaufenstraße/Friedrich-Ebert-Anlage. Dies ist die vorläufig letzte von etwa einem Dutzend Fahrrad-Zählstellen im Stadtgebiet, und es ist die bislang einzige mit Display. Schon länger gibt es das am Mainufer-Radweg in Offenbach.

Interessant an diesen Zählstellen sind nicht so sehr die einzelnen absoluten Zahlen, sondern deren Tendenz im Zeitablauf und über die Tageszeiten, Jahreszeiten und Wetterverhältnisse.

Wichtig ist auch die Location dieser Zählstelle, denn sie steht dort, wo es bislang in einer Richtung (aus dem Westend zum Gallus) nicht legal möglich war, auf dem Fahrrad die verkehrsstarke Friedrich-Ebert-Anlage zu queren. Das geht jetzt, auf einem neuen Stück Radweg, wenn auch in einer Art „Linksverkehr“ und einer zusätzlichen beampelten Querung, um dann auf den Radweg ins Gallus auf der rechten Seite der Hohenstaufenstraße zu gelangen. Wenn die Dauerbaustellen rund um den Güterplatz erst einmal fertig sind, wird diese Verbindung erheblich an Bedeutung für den Radverkehr gewinnen.

Bertram Giebler



Die Radlerin nutzt das neue Stück Radweg zur Querung, ihr Vorbeifahren wird dabei gezählt. Gezählt wird übrigens auch der Radverkehr in Gegenrichtung.

Torsten Willner

Etappenziel erreicht

Beim Umbau des Verkehrsknotens Lyoner Straße/Schwanheimer Ufer ist der erste Teilabschnitt fertig

Um einen besseren und barrierefreien Zugang zum Mainufer zu ermöglichen, baut die Stadt in Niederrad den Knotenpunkt Lyoner Straße/Schwanheimer Ufer um. Einen Teilabschnitt hat das Amt für Straßenbau und Erschließung Ende Januar fertiggestellt: Über eine neu gebaute Furt können Radfahrer:innen vom Mainuferweg barrierefrei über die Straße Schwanheimer Ufer gelangen. Eine neu eingerichtete Ampel sorgt an der Stelle für eine sichere Regelung des Verkehrs.

Noch nicht fertiggestellt ist die Querung östlich der Lyoner Straße. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, die in der Lyoner Straße unterwegs sind und weiter zum Mainufer gelangen wollen, müssen daher die vorhandene Brücke über die Straße Schwanheimer Ufer nutzen. Der Fuß- und Radweg, der auf der Südwestseite des Knotenpunkts entsteht, befindet sich noch im Bau. Eine provisorische Lösung stellt aber ein Weiterkommen sicher. Ein Abschluss der Arbeiten ist laut Amt für Straßenbau und Erschließung bis Ende Mai diesen Jahres vorgesehen.

Torsten Willner



Links ist die neue Fahrradampel zu erkennen.

Jan Hassenpflug/Stadt Frankfurt



Die neue Fahrradfurt aus der Vogelperspektive.

Amt für Straßenbau und Erschließung

TERMINE

Mo.	13.03.	VS	Vorstandssitzung
Di.	14.03.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	14.03.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	15.03.	V	Verkehrs-AG
Sa.	18.03.	T	Selbsthilfefwerkstatt, Anmeldung unter: 069 - 413085 (Rainer Mai)
So.	19.03.		RadReiseMesse, 11:00 – 17:00 Uhr, SAALBAU Bornheim
Di.	28.03.	T	Stammtisch Technik AG
Fr.	31.03.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	03.04.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	05.04.	G	AG Kartographie & GPS
Di.	11.04.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	11.04.	W	Radlertreff im Westen
Do.	13.04.	N	Radlertreff im Norden
Mi.	19.04.	V	Verkehrs-AG
Mo.	24.04.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	28.04.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mi.	03.05.	G	AG Kartographie & GPS
Di.	09.05.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	09.05.	W	Radlertreff im Westen
Do.	11.05.	N	Radlertreff im Norden
Mo.	15.05.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	17.05.	V	Verkehrs-AG

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE/KONTAKTE

G	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
N	19.00 Uhr	Gaststätte „Lahmer Esel“, Krautgartenweg Info: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00 Uhr	Gaststätte „Ginnheimer Höhe“, Diebsgrundweg Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion		Info: Telefon 069 - 46 59 06 frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
S	19.00 Uhr	Brauhaus Henninger am Turm, Hainer Weg 58, Sachsenhausen
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

Codierungen

Weiterhin **freitags** 15.00 – 17.00 Uhr (ab 31.03. 16.00 – 18.00 Uhr) in der Wilhelm-Epstein-Straße 61, nur nach Terminvereinbarung unter adfc-frankfurt.de/codiertermine
Dieter Werner, Kosten: 13 Euro (8 Euro für ADFC-Mitglieder).

ÖFFNUNGSZEITEN INFOLADEN, Fichardstraße 46

Mi + Fr von 17.15 – 19.00 Uhr, außer 19.05.
Sa 11.00 – 13.00 Uhr außer 08.04. und 20.05.

Redaktionsschluss für die Mai/Juni-Ausgabe: 13.04.2023

HEAVY METAL



Weiße Linien auf der Fahrbahn und dieser metallene Fahrradbügel sollen bewirken, dass der Zugang zu einer Reihe von Häusern in der Preungesheimer Straße nicht von motorisierten Fahrzeugen zugeparkt wird. Dabei scheint seine Standfestigkeit von schwererem, aber beweglichem Metall herausgefordert worden zu sein. Wie der Unfallgegner jetzt aussieht, ist nicht überliefert.

Ingolf Biehusen

Online-Umfrage zum Radverkehr in Frankfurt bis zum 16. April



Daten für die Verkehrsplanung werden nicht nur durch Zählung und Messung erhoben, auch die Befragung von Verkehrsteilnehmenden spielt eine große Rolle. Daher hat auch die Stadt Frankfurt aktuell wieder eine Umfrage zum Mobilitäts- und Radfahrverhalten auf der städtischen „Frankfurt fragt mich“-Website (ffm.de) eingerichtet. Die Befragung startete kurz vor Erscheinen dieses Hefts und ist noch bis zum 16. April online. Zu beantworten sind rund 30 recht simple Multiple-Choice-Fragen, durch die man sich in knapp 10 Minuten klicken kann.

Mit den Daten hofft die Stadt Frankfurt, ein „realitätsnahes Verkehrsmodell“ erstellen und den Radverkehr darin besser integrieren zu können, als dies bisher der Fall gewesen ist. Diese guten Aussichten sollten ein größerer Anreiz für Radfahrende in Frankfurt sein, sich an der Umfrage zu beteiligen als die Chance, einen der ausgelobten Preise – fünf „mainziel-Goodie-Bags“ – zu gewinnen.

Um zur Online-Befragung zu gelangen, genügt es, ffm.de ins Browser-Fenster einzugeben.

Torsten Willner



Main Velo
Spezialräder

MainVelo.de

ADFC verteilt weihnachtlichen Energieschub fürs Radfahren

Den Fahrradwinter versüßen

Im vergangenen Dezember hat das Wetter ein breites Repertoire von knackig kalt bis ungemütlich regnerisch aufgeföhren. Eigentlich Wetter zum drinnen bleiben – umso mehr hatten sich Radföhrende und Passanten den Zimtstern als Energieschub verdient, den Aktive des ADFC an drei Tagen in der Vorweihnachtszeit an belebten Stellen der Frankfurter Innenstadt verteilten.

Die Aktion geht auf eine Idee des ADFC Sachsen zurück, von dem auch die über eine Sammelbestellung gekauften Zimtsterne kamen. In der Vorweihnachtszeit konnte der ADFC so seine Bekanntheit steigern und vielleicht auch den einen oder die andere davon überzeugen, dem Verein beizutreten.

Positiv aufgefallen ist, dass auch bei eisiger Kälte und bei Regen viele Radföhrende unterwegs waren. Wenn die Infrastruktur stimmt, wie etwa im Kettenhofweg oder im Oeder Weg, lassen sich Frankfurterinnen und Frankfurter durch das Wetter nicht vom Radföhren abhalten! Einzige Ausnahme: Die Glatteistage kurz vor Weihnachten. Da war man besser nicht mit dem Rad unterwegs – nicht einmal für einen Zimtstern vom ADFC.

Alexander Schulz



Auch im Winter sind die Abstellanlagen an der Konstablerwache gut gefüllt – und das liegt nicht (nur) an den leckeren Zimtsternen, die Claudia Fischer hier verteilt.

Alexander Schulz



PERPEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

**FAHRRAD
FREUND**

**VERKEHRSWENDE?
AM BESTEN MIT UNS!**

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

- Adalbertstr. 5 • 60486 Frankfurt a.M.
- 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

Wagner

Fahrradhaus

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

Entspannter Chillen am Oeder Weg



Sobald wärmende Sonnenstrahlen auf dieses kürzlich im Oeder Weg installierte Parklet treffen, dauert es nicht lange, bis Jung oder Alt es sich hier gemütlich macht, Pardon, chillt (um es in der Sprache der vier hier abgebildeten 15-Jährigen auszudrücken).

Mit dem Fahrrad muss man dazu nicht unbedingt hierher radeln, aber etwas zu essen und zu trinken dabei zu haben, ist sicher kein Fehler. Dass die jüngsten Umgestaltungsmaßnahmen im Oeder Weg nicht nur die Fahrradfreundlichkeit, sondern auch die Aufenthaltsqualität verbessert haben, ist jedenfalls nicht von der Hand zu weisen.

Torsten Willner



Klimaneutral *abfahren,*
auch im Druck... dann **Zarbock**

BRONZE-GEWINNER

UMWELTORIENTIERTES
UNTERNEHMEN DES JAHRES



ZARBOCK

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

Druck & Medien
AWARDS
2020
BRONZE

Umweltorientiertes
Unternehmen des Jahres



Der Vorstand: (v.l.) Birte Svea Schuch, Hannah Kessler, Klaus Schmidt-Montfort, Susanne Neumann, Michael Genthner, Anke Bruß, Alexander Schulz (Schatzmeister) und Denis Reith. Es fehlt Dagmar Berges.

„Zahlen vorlesen ist meine Aufgabe“

Auf der Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt präsentiert nicht nur der Schatzmeister den Verein in einem hervorragenden Zustand

Eigentlich steht alles schon im Internet – Tagesordnung, Rechenschaftsberichte, Zahlenkolonnen, Grafiken, Arbeitsgruppen-Aktivitäten, Zukunftsprognosen, und, und, und. Einfach per Smartphone den QR-Code anpeilen (oder, kaum mühsamer, adfc-frankfurt.de/MV-2023 in den Browser tippen), und schon seid ihr über alle Aktivitäten unseres Vereins informiert. In „Präsentation MV 2023 komplett.pdf“ liegen zwischen „Herzlich Willkommen zur Mitgliederversammlung 2023“ und „Danke für Euer Kommen und die Unterstützung“ 87 (!) Seiten, die (fast) alles enthalten, was zu einer ordentlichen Mitgliederversammlung gehört, was wir im letzten Jahr getan haben und was wir im jetzigen Jahr noch vorhaben. Wozu braucht es da noch einen Berichtserstatter?

Den braucht es trotzdem, schon allein, um die Wahlergebnisse (die nicht in der großartigen Präsentation zu finden sind) zu verkünden. Schatzmeister Alexander Schulz ist wiedergewählt mit 73 Ja-Stimmen (bei 74 Stimmberechtigten), die Kassenprüfung liegt zukünftig in den Händen von Marion Baur, Thomas Fuchs und Egon Schewitz, im Vorstand sind jetzt mit Michael Genthner und Hannah Kessler zwei „Neue“ (siehe dazu Vorstellungen), die zusammen mit den anderen Vorstandsmitgliedern ebenfalls mit großer Mehrheit gewählt wurden und nun die Plätze von Sigrid Hubert (trat nach zehn Jahren Vorstandsarbeit nicht zur Wiederwahl an) und Ansgar Hegerfeld (wechselt auf den Posten des Verkehrspolitischen Sprechers) besetzen.

rechten), die Kassenprüfung liegt zukünftig in den Händen von Marion Baur, Thomas Fuchs und Egon Schewitz, im Vorstand sind jetzt mit Michael Genthner und Hannah Kessler zwei „Neue“ (siehe dazu Vorstellungen), die zusammen mit den anderen Vorstandsmitgliedern ebenfalls mit großer Mehrheit gewählt wurden und nun die Plätze von Sigrid Hubert (trat nach zehn Jahren Vorstandsarbeit nicht zur Wiederwahl an) und Ansgar Hegerfeld (wechselt auf den Posten des Verkehrspolitischen Sprechers) besetzen.

„Die Beschlussfähigkeit ist festgestellt“

Wie schon bei anderen Veranstaltungen des Frankfurter ADFC führte Birte Schuch gekonnt durch den Abend, während Michael Bunkenburg seine langjährige Routine in der Versammlungsleitung beweisen konnte („Tagesordnung ist angenommen“, „Die Beschlussfähigkeit ist festgestellt“, „Gegen das Protokoll der letzten Sitzung wurden keine Einwände erhoben“).

Der Tätigkeitsbericht des Vorstands, erläutert von Birte, ist ausführlich in oben genannter PDF-Datei nachzulesen. Dort ist nicht nur von 1.500 E-Mails, die abgearbeitet wurden (das Frankfurter Ausländeramt schiebt 15.000 E-Mails unbeantwortet vor sich her), sondern auch von gemeinsamen Essen mit den Arbeitsgruppen, vom Austausch unseres Lastenrades, von der erfolgreichen Schwarmfinanzierung einer Grafikstelle oder gemeinsamen Aktionen mit dem Sehbehindertentbund und vielen anderen

Themen die Rede, die in 17 hybriden Sitzungen auf den Weg gebracht wurden. Ab Seite 21 wird es dann bunt, Grafiken informieren u.a. über die Mitgliederentwicklung (4.571 sind wir inzwischen) und zeigen „in bunten Kuchenteilen“ (so Birte) die Altersstruktur. Die gute Nachricht hier: wir verjüngen uns. Aber: es könnte schneller gehen.

„Zahlen vorlesen ist meine Aufgabe“. Was bei anderen Finanzmenschen schlimmste Befürchtungen im Publikum aufkeimen ließe, wird beim Schatzmeister des ADFC zu einem übersichtlichen und nachvollziehbaren, ja geradezu verständlichen Vortrag über die finanzielle Seite unserer Arbeit. Die großen Brocken erwähnen, sich nicht in Details verlieren, die allgemeine Lage skizzieren, auf Risiken aufmerksam machen, positiv in die Zukunft schauen – besser kann man einen Finanzbericht nicht präsentieren. Das fanden offensichtlich auch die Prüfer:innen. Christiane Beckort riet zwar zur „Entlassung“ des Schatzmeisters, korrigierte sich aber nach allgemeiner Heiterkeit schnell doch zu „Entlastung“, der die Versammlung einhellig zustimmte.

Mit OpenBikeSensor Überholabstände messen

Da Frankfurt aktuell Werbung für den Verein sei, gar ein „Leuchtturm im Rhein-Main-Gebiet“, wie Alexander bei der Vorstellung des Haushaltsplans 2023 meinte, wird auch dieses für den Verein sehr kostenintensive Projekt weiterhin ermöglicht. Aber auch neue Projekte werden angeschoben, beispielhaft genannt sei hier der OpenBikeSensor, mit dem Abständen



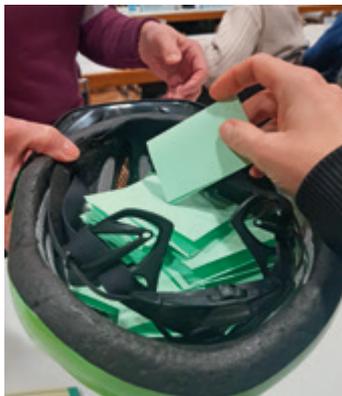
Zustimmung zu was? Das wissen wir nicht, aber offensichtlich waren nahezu alle dafür.

Hannah Kessler (2)

de bei Überholvorgängen registriert werden. Katja Hertel engagiert sich hier und ist immer auf der Suche nach weiteren Aktiven.

Es folgte die offizielle Verabschiedung der scheidenden Vorstandsmitglieder. Sigrid bleibt dem Verein aktiv erhalten (u.a. Internet, Touren, Codierungen, Stadtteilgruppe Nord), wünscht sich aber langfristig eine Nachfolgeregelung für die Betreuung der RadReiseMesse. Ansgar ist nun Verkehrspolitischer Sprecher und wird in dieser Funktion dem Vorstand erhalten bleiben. Beiden wurde mit einem kleinen Präsent für ihre Arbeit gedankt, ergänzt durch Applaus aus dem Plenum.

Dem standen nun die Kurzberichte aus den Arbeitsgruppen bevor. Anders als in den Vorjahren präsentierten sich die AG-Leitungen mit kurzgefassten Power-Point-Übersichten, so dass dem Publikum auch etwas fürs Auge geboten wurde (und nun für jedermann und jedefrau zum Nachlesen zur Verfügung steht). Beschleunigt wurde die Veranstaltung dadurch nicht, obwohl der Ruf nach Beschleunigung des Ablaufs Pate für diese Art der Präsentation stand. Interessanter und nachvollziehbarer war es aber in jedem Fall. Auf jede Arbeitsgruppenpräsentation einzugehen, würde den Rahmen dieses Magazins sprengen. Und da sowieso (fast) alles im Internet steht, seien hier nur die „neuen“ Projekte erwähnt: der Bicibus (wir berichteten in unserer letzten Ausgabe) wurde in einem mitreißenden Vortrag von Simone Markl genauer erläutert. Simone engagiert



Mit grünen Zetteln wurde der Vorstand gewählt, mit gelben der Schatzmeister. Die Helmfarbe spielt keine Rolle.

sich dafür, dass Kinder in der Stadt Radfahren lernen, und das tut sie mit viel Energie. Das Mitmachprojekt OpenBikeSensor (siehe oben), vorangetrieben von Katja Hertel, ist etwas für technisch Versierte, die den Umgang mit LötKolben und 3-D-Drucker nicht scheuen. Katja freut sich auf euch.

Und dann gibt es natürlich noch die AStA-Werkstatt auf dem Campus Westend der Goethe-Uni, betreut von Lars Nattermann. Dessen Vortrag könnt ihr leider nicht nachlesen, hatte Lars doch glatt vergessen, seine Rede zu verschriftlichen. Da aber nur Positives zu hören war vom Uni-Campus, und Lars und seine Mitstreiter optimistisch in das nächste Jahr gehen, sei auch das hier noch erwähnt.

„Beim Stammtisch sitzt man oft zwischen lauter Grauköpfen“

Vier Stadtteilgruppen sind aktiv, Nord, Nordwest, West und Süd. Stephan Nickel vom Nordwest-Stammtisch stellt fest, dass die Altersstruktur dazu führe, dass jüngere Neulinge oftmals nur einmal erscheinen, nachdem sie sich „zwischen lauter Grauköpfen sitzend“ vorgefunden hätten. Dazu sei es immer schwieriger, Tischreservierungen in Gaststätten vorzunehmen, wenn nicht verlässlich eine gewisse Anzahl an Interessierten käme. Welcher Wirt wolle schon einen Tisch freihalten, der dann nahezu leer sei. Deshalb will Stephan zukünftig wieder Radtouren statt Stammtisch anbieten, in der Hoffnung, dass damit die Treffen auf breiteres Interesse stoßen.

Kommen wir nun zum Ende (der Ablauf sollte ja beschleunigt werden), wählen noch schnell die Delegierten zur Landesversammlung und geben anschließend das Mikro noch einmal an Michael Bunkenburg. Der nutzt die Gelegenheit und erklärt nach fast genau drei Stunden die Mitgliederversammlung 2023 des ADFC Frankfurt am Main für beendet. Drei Stunden hat es auch im Vorjahr gebraucht, bis die ersten Bierflaschen geöffnet werden konnten, und unsere Video-Mitgliederversammlung in Corona-Zeiten hat sich auch an dieses Zeitmaß gehalten. Dass alle Anwesenden

so lange klaglos ausgehalten haben, spricht für den Verein. Beschleunigen aber können wir offensichtlich nur auf dem Fahrradsattel. Nicht aber bei Mitgliederversammlungen. Selbst wenn kühle Getränke und Brezeln locken.

Peter Sauer

Hier geht es zu den Sitzungsdokumenten:



Hannah Kessler

Nachdem ich sehr viele Jahre passives Mitglied war, ging es 2022 dann ganz schnell. Die Einladung zum Frauennetzwerk Hessen interessierte mich, und nach einem tollen Workshop in Darmstadt war ich Feuer und Flamme. Auch die Arbeit in der Redaktion von Frankfurt aktuell macht mir großen Spaß, da ich selbst in der Kommunikation tätig bin.

Diese Expertise möchte ich nun auch im Vorstand einbringen und schauen, wie wir bestehende Mitglieder enger an den Verein binden und neue akquirieren können. Ich freue mich sehr über die Wahl und auf die Zusammenarbeit mit dem überaus sympathischen und professionellen Team und allen Aktiven.

Das Fahrrad nutze ich als primäres Transportmittel hier in Frankfurt, wo ich seit 2008 in Bornheim-Ost wohne. Gerne fahre ich damit aber auch in den Urlaub, sei es bei geführten Touren im Ausland oder auf eigene Faust mit dem Zelt.



Michael Genthner

Alltagsradler bin ich seit Beginn der 5. Klasse geworden, weil meine neue Schule in Heidelberg so umständlich an die Straßenbahn angebunden war, dass das Fahrradfahren einfach am praktischsten war. Länger ausschlafen war auch möglich, mit zunehmendem Alter war das so ein Riesenvorteil, so dass Wetter und Jahreszeit keine Rolle mehr spielten.

Fahrradfahren wurde dann sehr schnell zum Symbol der Freiheit. Mit Studienbeginn bin ich dem ADFC beigetreten, weil ich von den überstürzt geschaffenen Radwegen zu Lasten der Fußgänger mehr und mehr genervt war. Zudem war mein Rad oft defekt und über den ADFC konnte ich erfahren, welche Komponenten was taugen und welche nicht. Seit 1999 wohne ich in Frankfurt, den ADFC habe ich durch den Neumitgliedertreff und Frankfurt durch die ADFC-Touren wie von Park-zu-Park kennengelernt. Von den Mountainbike-Touren Richtung Altkönig war ich so begeistert, dass es mich bis heute regelmäßig in den Taunus zieht. Es war einfach, beim ADFC als Familie mitzumachen, anfangs mit dem Baby am Infostand, und als die Kinder größer wurden, gemeinsam an der Kasse der Radreismesse. Der Verein war offen für uns und wir für ihn. Später dann Tourenleitung und Mitarbeit in der Technik AG. Jetzt sind die Kinder Jugendliche und Erwachsene geworden, so dass ich Zeit für weitere Aktivitäten habe. Im ADFC-Vorstand werden mir die Themen Touren, Technik, Familie und Vereinsleben wichtig sein.

Mit Rückenwind durchs Rhein-Main-Gebiet

E-Bike Fahrende schrecken auch vor steileren Anstiegen nicht zurück – das machen die Höhenprofile und die Angaben zu den Höhenmetern je Tour im „eBike-Erlebnis Rhein-Main“ deutlich.

Heißt doch die erste beschriebene Tour im Buch gleich „Kuren für Kernige“ und führt rund um Wiesbaden über Schlangenbad hinauf zum Jagdschloss Platte und zurück in die Stadt. Drei Stunden kalkuliert der Autor, 50 Kilometer mit knapp 900 Höhenmetern – das wäre mit einem herkömmlichen Trekkingrad nur für recht Sportliche zu schaffen. Doch die angesprochene Zielgruppe weiß: Auch die bergigen Tourenvorschläge sind (mit elektrischer Unterstützung) für die meisten Radfahrenden zu bewältigen.

Alexander Kraft, ehemals Redakteur bei der Frankfurt Rundschau und nun Pressesprecher beim Krifteler Liegeradhersteller HP Velotechnik, kennt sich gut aus in der Region und bietet nicht nur Touren für Bergfexe an. Zwischen Kinzig und Ronneburg oder rund um Messel geht es flacher zu, interessant aber ebenfalls. Allen Tourenvorschlägen gemein ist, dass Sehenswürdigkeiten entlang der Route vorgestellt werden, Geschichtskennnisse eine Auffrischung erfahren (wer hat schon die Entwicklung der Bad Vilbeler Wasserburg parat oder kann auf die Schnelle über die Bedeutung der Landwehren im 14. Jahrhundert sprechen?) und ein ausführlicher Service-Teil mit Einkehr-Tipps, Hofläden, Museen oder, ganz praktisch und zielgruppengerecht, Akku-Lademöglichkeiten. Auch an die Anreise per Bahn ist

gedacht, alle Touren starten und enden an einem Bahnhof.

Die 14 Touren sind ausführlich beschrieben. Übersichtskarte und Höhenprofile erleichtern die Planung, eine detaillierte „Navigator“-Seite (siehe Abb.) hilft unterwegs, immer den richtigen Abzweig zu finden. Das Ganze ist handlich verpackt in ein Format, das in jede Lenkertasche passt – auch in die eines Fahrrads ohne elektrische Unterstützung. Wer jedoch damit

den Tourenvorschlägen folgt, sollte die Zeitangaben des Autors etwas großzügiger auslegen. *Peter Sauer*

Tour 1: Taunuskamm | ■■■ | 48,95 km | 875 hm

Vom Hof in Richtung Stadtmitt (Friedrich-Ebert-Allee) 0,00 km	Kurz nach Unterführung (Burr) Zufahrtstraße verlassen: (B5) nach Hahn 19,35 km	Nonnenwaldweg (nach Untere Trift): in Hain (WZ) bis Hauptweg, den hinab 34,73 km
Bowling Green: in Christian-Zeiß-Str., dann Parkstr., dann immer Sonnenberg 1,53 km	Am Herzogsweg: Radweg nach Hahn verlassen, mit WZ R bis Eisene Hand 20,15 km	Im Rechtebachtal: immer Hauptweg aufwärts bis Landstraße (344) 36,14 km
Kurz vor Sonnenberg: Richtung Taunusstein (später Niedernhausen) 4,21 km	Zur Waldgeist zur Eisernen Hand; dann geradeaus und durch Unterführung (B5a) 23,32 km	Auf (344), dann mit WZ+ auf Forstweg 38,21 km
Schloss Sonnenberg, weiter: auf Am Schloßberg steil bergab 4,89 km	Kurz nach Unterführung: auf (sehr) kleiner Verkehrstr. zum Schäferskopf 24,09 km	WZ+ verlassen: auf Teeweg, stets geradeaus, dann nach Dotzheim / Wiesbaden 39,28 km
In Talstraße durch den alten Ort 5,06 km	Kurz vor Schäferskopf (z.z. geschlossen): auf ebenen Forstweg 25,66 km	Zufahrt zu Schloss Freudenberg; dann weiter Wiesbaden (Ludwig-Erhard-Str.) 42,69 km
In Mühlbergstraße, dann Rambacher Str. und Ostpreußenstr. immer geradeaus 5,26 km	Am Mathildenberg: Forstweg hoch, nach 1 km über Landstraße in schmalen Weg 26,58 km	Am Bahnübergang Wiesbadener Straße in Moritz-Hill-Str., dann Rudolfstraße 45,18 km
Ende Am Ringwall: in Eppsteiner Str. und Kitzelbergstr. (Niedernhausen) 7,06 km	Kurz nach Landstraße und Pfad: Hauptweg, dem bis oberhalb Georgenborn folgen 27,90 km	Ende Eisäber Straße: auf Klarenthaler Straße bis Ringkirche 46,67 km
Auf (B) Richtung Platte; außerdem Kellerskopf 9,15 km	Mit WZ > < T in Ort: Am Forsthaus, Karlsbader Weg, Obere u. Untere Trift (STEU) 29,89 km	Ringkirche: über Kaiser-Friedrich-Ring in Rheinstraße 47,22 km
Abzweig zum Kellerskopf (hoch und runter 2,9 km), dann weiter (B) zur Platte 10,09 km	Ende Untere Trift: in Nonnenwaldweg, Ort verlassen, dann mit WZ (B) ins Tal 30,76 km	In Wörthstraße und Adelheidstraße zum Hauptbahnhof 47,52 km
Jagdschloss Platte mit (B), weiter: auf Zufahrtstraße Richtung Wiesbaden 18,98 km	Auf im Wiesgrund in Kurpark Schlangenbad (B); zurück zu Nonnenwaldweg 31,67 km	In Bahnhofstraße zum 48,38 km



Alexander Kraft
 eBike-Erlebnis Rhein-Main
 pmv Peter Meyer Verlag, Saulheim in Rheinhessen
 ISBN 978-3-89859-332-8
 24,00 €

Fahrradtouren 2023
 Frankfurt - Offenbach - Bad Vilbel

Das Online-Tourenprogramm immer aktuell!

290 Einladungen zum Mitradeln

Das prall gefüllte Tourenprogramm 2023 ist da

The same procedure as every year ... nein, in diesem Januar war es anders.

Nach zwei Jahren rein virtueller Erarbeitung stimmten die Tourenleiter:innen die Termine nun wieder auf einem Treffen ab. So konnten unzählige E-Mails und Telefonate gespart werden – und Spaß hat es auch gemacht! Die Redaktion prüft die Tourenbeschreibungen und sorgt für die Einbindung der Touren aus Bad Vilbel und Offenbach Stadt. Dabei kämpft sie immer wieder mit Rechtschreibung, Interpunktion und Grammatik. Klein/groß, zusammen/getrennt, mit/ohne Bindestrich, wer weiß das schon immer so genau? Zum Glück wird die Redaktion dabei durch akribische Korrekturleser:innen unterstützt. Im letzten Schritt wird

die Druckvorlage gestaltet, indem die Texte, Bilder und Anzeigen auf den einzelnen Seiten platziert werden. So wirken viele daran mit, dass ein attraktives Tourenprogramm entsteht, das Lust aufs Radfahren macht. Das Programm für 2023 ist prall gefüllt mit 290 Touren, gut 20 Prozent mehr als im Vorjahr. Für alle ist etwas dabei, in jedem Schwierigkeitsgrad und für die unterschiedlichen Interessen. Neu sind die familienfreundlichen, inklusiven Dreiradtouren, die auch für Liege- und Lastenräder geeignet sind. Bei diesen guten Aussichten kann die Radtourensaison 2023 beginnen.

Iris Nattermann



25. RadReiseMesse

Sonntag, 19. März 2023

Saalbau Bornheim, Arnsburger Straße 24

Eintritt: 2,00 €
bis 18 Jahre frei

Interessante Reiseziele
Organisierte Radtouren
Tipps für Fahrradurlaube
ADFC-Tourenprogramm
GPS-Fahrradnavigation
Fahrradcodierung
Radreise-Vorträge



Politik der Trippelschritte geht weiter

Mitte Februar debattierte der Hessische Landtag erstmals den Entwurf für ein Nahmobilitätsgesetz – der ADFC Hessen zieht ein ernüchterndes Fazit.



Links kein Radweg, rechts kein Radweg - typische Landesstraße in Hessen.
Gabriele Wittendorfer

Das Nahmobilitätsgesetz ist aus Sicht der Radverkehrsförderung eine Enttäuschung. Weil es das Land nach wie vor ablehnt, die Zuständigkeit für Bau und Unterhalt von Radschnellwegen selbst in die Hand zu nehmen, wird das zeitraubende Klein-klein, wie wir es seit Jahren erleben, auch noch viele Jahre so weitergehen. Das ist umso verwunderlicher, als der vom Land Hessen selbst in Auftrag gegebene und vor einem Jahr veröffentlichte *Fahrrad-Monitor* ermittelt hat, dass 36 Prozent der Nicht-Rad-Pendelnden sich vorstellen könnten, aufs Rad zu wechseln, wenn sie einen Radschnellweg benutzen könnten. Radschnellwege wären also echte *Game Changer* für die Verkehrswende.

Wo es bereits ein funktionierendes Netz von Radschnellwegen gibt, muss man gar nicht mehr für die Verkehrswende werben, da kann man Tag für Tag anschauen, wie sie funktioniert. In Hessen ist jedoch sogar beim Vorzeigeprojekt Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt, trotz des riesigen Engagements vor Ort, über sieben Jahre nach Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie noch keine Fertigstellung absehbar.

Dass Radschnellwege in die Baulast des Landes gehören, um deren Realisierung zu vereinfachen und zu beschleunigen, ist seit vielen Jahren eine Kernforderung des ADFC Hessen an die Politik. Diese wichtige Reform hätte das von der Landesregierung abgelehnte Volksbegehren *Verkehrswende Hessen* verwirklicht! Das Nahmobilitätsgesetz ignoriert sie aber. Lediglich für die eigenen Dienststellen, die mit überdachten Fahrradständern ausgestattet werden sollen, möchte das Land wirklich Verantwortung übernehmen – dies reicht jedoch nicht für eine Verkehrswende.

Das zeitraubende Klein-klein wird weitergehen

Auch daran, dass immer noch 89 Prozent der hessischen Landesstraßen keinen Radweg haben, wird das Nahmobilitätsgesetz wenig ändern. Trotz einiger Anstrengungen des Landes, neue Projekte zum Radwegbau anzustoßen, hat sich die Lage noch nicht spürbar verbessert. Das Land geht in Trippelschritten weiter, wo es endlich der Siebenmeilenstiefel bedürfte.

Sofrony Riedmann

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, sanart grafik design, Bad Vilbel

Druck: Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG,
Frankfurt am Main, **Auflage:** 5.100

Redaktionsschluss für die Mai/Juni-Ausgabe: 13. April 2023

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8 – 14
(Anzeige Seite 25)
www.fahrrad-boettgen.de

E BIKE Advanced Technologies GmbH

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

Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 21)
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 28)
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 10 + 25)
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

Woostraße 21
(Anzeige Seite 10)
www.fahrradwagner.de

Fahrradhaus XXL

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

Fünf Fragen an ...

Ecki Wolf



„Das Rad war nie weg“

Sein Interesse an technischen Neuerungen und sein IT-Hintergrund kamen dem ADFC Frankfurt schon oft zugute, z. B. als er vor mehr als zehn Jahren eine neue Website für den Verein erstellte und betreute oder bei deren aktuellem Relaunch mitgearbeitet hat. Ecky Wolf, der bereits seit den 1980er Jahren Mitglied ist, hat viele Veränderungen miterlebt und nicht nur auf technischer Ebene selbst vorangetrieben. Als echter Netzwerker hat er zu zahlreichen Mitgliedern einen guten Draht. In seiner Freizeit verbringt er natürlich viel Zeit auf dem Sattel, entweder hier in Frankfurt oder bei einer Alpenüberquerung mit seinem Sohn.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Analytisch – denn es ist mir wichtig, Dinge zu verstehen. Teamorientiert – denn ich helfe gerne mit und arbeite kooperativ, muss dabei aber nicht in der ersten Reihe stehen. Und offen – denn ich bin Neuem gegenüber aufgeschlossen.

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Ich kann mich nicht wirklich erinnern, dass ich jemals nicht Fahrrad gefahren bin. In Lemgo, wo ich herkomme, ist es relativ flach. Ob meine Mutter oder meine Oma: Es waren alle mit dem Rad unterwegs. Und auch beim Studium in Aachen war das Fahrrad das Verkehrsmittel der Wahl, denn es ist praktisch und preiswert. Da es dort keine U- oder Straßenbahnen gab, war eigentlich jeder auf zwei Rädern unterwegs. Und so ist es bei mir geblieben: Das Rad war nie weg. Heute haben meine Frau und ich sogar das Auto abgeschafft, denn wir kommen mit Lastenrad und Co perfekt zurecht. Wenn wir mal weiter weg müssen, gibt es ja die Bahn oder auch Carsharing-Angebote.

Gibt es etwas Besonderes, das Du mit dem ADFC erlebt hast?

Sehr beeindruckt hat mich unser Umgang mit den Corona-Einschränkungen. Wie schnell wir auf digitale Lösungen umschwenken konnten, die heute nicht mehr wegzudenken sind. Und wie gut diese von allen Mitgliedern angenommen wurden, auch von denen, die beruflich wenig bis gar nicht mit Computern und virtuellen Meetings zu tun haben. Diese Flexibilität hat mich wirklich beeindruckt. Jetzt sind wir natürlich froh, dass wir die unkomplizierte digitale Abstimmung wieder um echte Treffen und persönlichen Austausch erweitern konnten. Denn gerade für neue Mitglieder ist es dadurch viel einfacher, im ADFC Fuß zu fassen, was für uns natürlich sehr wichtig ist.

Welchen Tipp rund ums Fahrrad hast Du für die Leser:innen von „Frankfurt aktuell“?

Traut euch! Fahrt Fahrrad! Es ist nicht so gefährlich wie viele, die vielleicht eher vom Auto her kommen, denken. Man kann ja klein anfangen und wird dann schnell merken, wie viel Spaß es macht und dass es oft das schnellere und praktischere Fortbewegungsmittel ist. Zudem hat der ADFC und dann vor allem auch der Radentscheid in den letzten Jahren dafür gesorgt, dass, besonders in der Innenstadt, viele der gefährlichen Ecken sicherer gestaltet wurden. Es gibt beispielsweise mehr Schutzstreifen oder deutlich rot eingefärbte Radwege. Und wo diese noch fehlen, arbeiten wir dran. Außerdem finde ich es wichtig, dass Kindern Fahrradfahren beigebracht wird.

Was wünschst Du Dir für die Fahrrad Zukunft in der Region?

Durch den Radentscheid wurde bereits gut Aufmerksamkeit kreiert, aber der Druck auf die Politik darf nicht nachlassen. Es ist noch viel zu tun. Auch beispielsweise bei den Radfernwegen, wobei mir hier auffällt, dass das Weiterkommen oft von Naturschützer:innen blockiert wird. Nehmen wir den Südanschluss nach Darmstadt oder den Ostanschluss nach Hanau (Höhe Ostpark). Ja, es müssen Wege versiegelt werden, aber dazu gibt es mittlerweile sehr tier- und naturfreundliche Methoden. Und wir bauen die Infrastruktur, um weg vom Auto zu kommen, denn Radverkehr ist auch Umweltschutz. Dass wir dabei ausgerechnet von Umweltschützer:innen ausgebremst werden, ist eine echte Katastrophe – hier wünsche ich mir mehr Kooperation.

In unserer Rubrik „Fünf Fragen an ...“ möchten wir euch in jeder Ausgabe von *Frankfurt aktuell* ein Mitglied unseres Vereins näher vorstellen. Wir stellen allen Interviewten die gleichen fünf Fragen, die sie aber sicher ganz unterschiedlich beantworten werden. So können wir ein bisschen hinter die Kulissen der Arbeit unserer Mitglieder blicken und sie entweder ganz neu oder von einer anderen Seite kennenlernen.

Hannah Kessler

Es gibt noch viel zu tun!



Bei dieser jungen Sportlerin handelt es sich weder um die im Artikel beschriebenen Amelia Bloomer noch um Annie Londonderry, sondern um die französische Radrennfahrerin Marie Tual, die aber die typische Fahrradkleidung mit Bloomers trägt.

Jules Beau, Bibliothèque nationale de France

Historisches und Aktuelles beim virtuellen Frauennetzwerk-Treffen

Wer hätte das gedacht? Dass eine Zeitschrift im Jahr 1896 dazu riet, Frauen sollten ihre „Strampelkraft“ doch lieber an der Nähmaschine nutzen als auf zwei Rädern. Oder dass fast 100 Jahre später der französische Profiradfahrer Marc Maliot in einem TV-Interview befand, es sei einfach grauenvoll, Frauen beim Fahrradfahren zuzusehen.

Dies sind nur zwei der spannenden Beispiele, die Britta Förster aus dem KV Kassel in ihrem

Vortrag beim virtuellen Treffen des Frauennetzwerks vom ADFC Hessen am 1. Februar vorstellte. Weiter ging es mit Vorreiterinnen wie der Amerikanerin Amelia Bloomer, die durch die Erfindung einer speziellen Hose 1849 Frauen das Radfahren sehr erleichterte. Denn für das weibliche Geschlecht standen normalerweise Röcke auf der Kleiderordnung. Diese sogenannten „Bloomers“ sorgten auch bei Annie Londonderry für mehr Komfort und schnelleres Vorankommen, als sie 1894 erfolgreich die Welt auf dem Rad umrundete. Es wurde in Brittas Präsentation also ziemlich schnell klar, dass das Fahr-

rad ein wichtiger Motor der weiblichen Emanzipation war und ist. Denn auf ihm kann frau sich schnell und unabhängig bewegen. Was das auch heute noch für einen großen Unterschied machen kann, zeigt das Beispiel des Projekts Bike Bridge aus Freiburg, das Frauen mit Migrationshintergrund Fahrradfahren beibringt. Mittlerweile gibt es auch eine Bike Bridge-Gruppe in Frankfurt.

In der anschließenden Diskussion, die die Organisatorinnen Dagmar Förster und Helga Hofmann moderierten, wurde deutlich, dass es auch heute noch einiges zu tun gibt. So berichteten einige Teilnehmerinnen, die auch gerne mal alleine eine Ausfahrt oder einen Radurlaub machen, dass sie häufiger angesprochen werden, ob sie keine Angst hätten, so ganz alleine unterwegs zu sein. Immer noch gibt es wohl auch „mansplaining“ zu diversen Themen.

Mehr Frauen in den Landesvorstand

Damit die weibliche Perspektive im ADFC Hessen besser vertreten ist, schalteten sich zum Ende der Veranstaltung Ansgar Hegerfeld und Xavier Marc vom Landesverband dazu und warben um aktive weibliche Teilnahme im Vorstand. Da Monika Schmidt – derzeit einzige Frau in diesem Gremium – ihren Rückzug angekündigt hat, war dieser Aufruf besonders dringlich. Und er fand Gehör, denn im Anschluss meldeten einige Frauen ihre Kandidaturen an. Nun drücken wir die Daumen für die Wahl am 18. März und sind gespannt, ob nicht vielleicht sogar ein paritätisch besetzter Vorstand gewählt wird. Auch, wenn uns heute sicher niemand mehr vom Fahrrad an die Nähmaschine verbannen möchte, ist eine Frauensichtweise nicht nur eine großartige Bereicherung, sondern unerlässlich, um bei Mobilitätsgestaltung und Verkehrswende alle mitzunehmen.

Hannah Kessler

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

Das Fahrrad als Designobjekt

Eine Ausstellung in der Münchner

Pinakothek der Moderne



In der FAZ wurde sie groß angekündigt, in der Süddeutschen Zeitung ebenfalls: Die Ausstellung „Das Fahrrad. Kultobjekt. Designobjekt.“ präsentiert das Velo nicht unter rein technischen Gesichtspunkten, sondern stellt das Design unseres bevorzugten Fortbewegungsmittels in den Mittelpunkt der Ausstellung.

Ortsunkundige stehen etwas verloren in dem riesigen Foyer des Museums, bevor sie einen kleinen Hinweis an einem breiten Treppenabgang entdecken, der zur Ausstellung geleitet. Am Fuß der Treppe findet sich dann eine Vielzahl an Fortbewegungsmitteln, darunter historische Autos, Motorräder und, hintereinander an eine Wand gehängt, einige Rennmaschinen, deren Design kaum mehr an herkömmliche Fahrräder erinnert. Das scheint auf den ersten Blick alles zum Thema Fahrrad zu sein. Ist es aber nicht, entdeckt man doch beim zweiten oder dritten Blick durch die Halle ein historisches Rad an einer Wand in einem Nachbarraum, darauf ein weiteres in der folgenden Möbelausstellung, wieder eins zwischen Campingequipment aus vergangenen Zeiten, bevor wir endlich, endlich auf das stoßen, wovon in den Beiträgen der Presse die Rede war: Eine umfassende Präsentation von Fahrraddesign, von den Anfängen als Laufmaschine über Hoch- und Niederrad bis zu den ikonischen Carbon-Rennmaschinen heutiger Tage.

In einer großzügigen halbrunden Arena stehen die Velos ordentlich aufgereiht, entdeckt man Bonanza-Räder, frühe Kunststoffrahmen, fremd anmutende japanische Alltagsvelos aus den 60er Jahren, überraschend viele Holzmodelle aus allen Epochen, blechverkleidete Rahmen oder solche aus Bambusholz, schwere eiserne Modelle der Frühzeit und ultraleichte Titan-Maschinen von heute.

Jedem Objekt ist eine ausführliche Beschreibung beigegeben, in der über Material, Technik und Hersteller sowie Leihgeber:in informiert wird. Viele der historischen Modelle

stehen normalerweise im Fahrradmuseum in Bad Brückenau, doch das sollte Kenner des Hauses am Rande der Rhön nicht daran hindern, auch einmal in München vorbeizuschauen. Dort wurde das Fahrrad zur Design-Ikone erhoben, in einem der ersten Ausstellungshäuser der Republik.

Erschienen dazu ist ein umfangreicher Katalog, in dem alle Ausstellungsstücke fotografisch sehr eindrucksvoll in Szene gesetzt sind.

Darüber wurde dann wohl vergessen, auch die Detailangaben zu den Objekten in den Katalog zu übernehmen. Das ist schade, fehlen so doch wichtige Informationen, die über das reine Design hinaus interessant sind (und oftmals die entscheidenden Gründe für genau dieses Design sein können).

Ach übrigens: Der Ausgang aus der Ausstellung ist beschildert und leicht zu finden. Geht doch!

Peter Sauer



Peter Sauer (4)

Das Fahrrad. Kultobjekt. Designobjekt. Pinakothek der Moderne, München.

Noch bis zum 22. September 2024.

www.pinakothek-der-moderne.de/ausstellungen/das-fahrrad/

Bad Vilbeler Merkwürdigkeiten

Wegen der Sperrung des Nidda-Uferwegs an der Eisenbahnunterführung in Bad Vilbel wurde Mitte letzten Jahres eine Umleitung über den Südbahnhof eingerichtet. Das bedeutet, dass Radfahrende den Kreisel am Südbahnhof passieren müssen. Gekennzeichnet ist dieser als Kreisverkehr mit dem Zeichen 215.

Für Fahrzeuge gilt daher, dass der Kreisel rechts herum, also entgegen dem Uhrzeigersinn zu befahren ist. Ein Fahrrad ist ein Fahrzeug. Diese Vorschrift gilt also auch für Radfahrende, unabhängig davon, ob sie auf der Fahr-

bahn fahren, um auf die Kasseler Straße oder die Frankfurter Straße zu gelangen, oder ob sie den die Kreisverkehrsanlage umschließenden, für den Radverkehr freigegebenen Gehweg benutzen.

Die Umleitung des Fuß- und Radverkehrs ist mit Umleitungsschildern gekennzeichnet. Diese Schilder weisen für nach Norden Radfahrende die Richtung der Umrundung im Uhrzeigersinn (sic!) und damit verkehrswidrig aus.

Aufgrund von Baumaßnahmen in der Frankfurter Straße kam es bereits in der jüngeren Vergangenheit zu Einschränkungen und Verkehrs-

staus in dieser Straße – eine Situation, die sich so wieder einstellen wird, denn die Baumaßnahmen sind kürzlich in die nächste Etappe gegangen und werden noch eine ganze Weile andauern. Ein Gefühl der Sicherheit für Radfahrende und auch für den Fußverkehr will sich im Umfeld des Kreisverkehrs nicht einstellen; Radfahrende benutzen immer wieder verkehrswidrig den Gehweg oder den in südlicher Richtung verlaufenden benutzungspflichtigen Radweg ab der Einmündung der Wiesengasse in die Frankfurter Straße. Durch die falschen Umleitungsschilder wird dieses Verhalten noch bestärkt.

Gefahrensituationen vorprogrammiert

Im Zuge der Arbeiten zur Neugestaltung der Kasseler Straße hat man vor dem Burgfestspiele-Kreisel in nördlicher Richtung einen Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt. Er verläuft bis zum Zebrastreifen vor dem Kreisel und ist auf dem Stück kurz vor dem Zebrastreifen durch die rote Einfärbung zusätzlich deutlich sichtbar hervorgehoben.

Entsprechend der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 endet ein Schutzstreifen vor dem Kreisverkehr. Autos und Fahrräder sind im Mischverkehr zu führen, wenn der Straßenraum für eine getrennte und sichere Radverkehrsführung nicht ausreichend bemessen ist. Für mehrspurige Fahrzeuge gilt dort das Verbot, einspurige Fahrzeuge zu überholen.

Bei der jetzt gewählten Gestaltung erkennen Autofahrende nicht, dass sie sich einfädeln müssen. Sie überholen Radfahrende, die den Schutzstreifen befahren. Es gilt der Sicherheitsabstand von 1,5 Metern, der allerdings häufig nicht eingehalten wird. Umgekehrt werden auch Radfahrende dazu verleitet, langsam fahrende Kfz rechts zu überholen – und somit in den toten Winkel einzufahren. Gefahrensituationen direkt vor der Einfahrt in den Kreisel sind also vorprogrammiert.

Nicht gerade günstig ist die Tatsache, dass sich genau an der Verengung der Fahrbahn eine Zufahrt zum Gelände eines Autohändlers befindet. Oftmals werden dort Fahrzeuge geparkt, die Sicht wird dadurch entsprechend eingeschränkt.

Theo Sorg



Auf der Kasseler Straße in nördlicher Fahrtrichtung.

Theo Sorg

STADTRADELN IN FRANKFURT AM MAIN 1.–21. Mai 2023


STADTRADELN

Frankfurt am Main
ist dabei!

Registrieren und mitradeln!
stadtradeln.de



Frankfurt Green City

www.frankfurt-greencity.de

Im so ausgeschilderten Kreisverkehr geht's, logisch, immer rechts herum.



Immer wieder wird mangelndes Unrechtsbewusstsein bei Übertretungen der Verkehrsregeln beklagt. Das betrifft allerdings alle Verkehrsarten. Wenn Bürger:innen im öffentlichen Straßenraum unterwegs sind und mit unklaren Verkehrssituationen und regelwidrigen Beschilderungen konfrontiert werden, braucht man sich über dieses Verhalten nicht zu wundern. Mit einer derartigen falschen Wegweisung über so lange Zeiträume lässt sich falsches Verhalten nur schwer abstellen.

Theo Sorg



Links und rechts im Bild zu sehen: Die Umleitungsschilder leiten nach rechts, das heißt im Uhrzeigersinn.



Nahaufnahme: Nach rechts geht es in die Innenstadt – aber nur für den Fußverkehr, Radfahrende müssen den Kreisel in umgekehrter Richtung umfahren. Theo Sorg (2)

Klein, aber oho!

Des Öfteren treffen sich Mitglieder unseres Vorstands mit der Stadtverwaltung zwecks Austausch und Vermittlung von Anregungen zur Verbesserung der infrastrukturellen Bedingungen für den Radverkehr. Und hin und wieder trägt dies Früchte.

So zum Beispiel in der Verlängerung der Ritterstraße, die in den Waldspielplatz mündet. Durch eine neue Durchfahrt ist an dieser Stelle die Radbenutzung deutlich unkomplizierter geworden. Ein netter Zug für die Freizeitradelnden. Also mal ein Lob an alle Beteiligten! Schön wäre es allerdings, wenn die Verantwortlichen in Bad Vilbel das Augenmerk auch auf den Alltagsverkehr (Stichwort Baustelle Kasseler Straße) legen würden.

Wulfhard Bäumlein



Vorher

Diese Schleife über den Fußweg mussten Radelnde fahren, bevor ...



Nachher

... diese rot gepflasterte Durchfahrt geschaffen wurde.

Ute Gräber-Seißinger (2)

www.facebook.com/zweirad-ganzert

069/734386

GANZ GUT
GANZ FIX
GANZ NAH

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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

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

Nahmobilitätskonzept Usingen veröffentlicht



In diesem Abschnitt auf der K726 zwischen Usingen und Pfaffenwiesbach (auch Usatalweg) soll ein straßenbegleitender Radweg auf 550 Meter Länge entstehen. Auf welcher Seite, ist nicht bekannt. Im Vordergrund rechts befindet sich der Tannenhof, der Usatalweg führt Richtung Bad Nauheim weiter, in Blickrichtung liegt Usingen. Mindestens eine Straßenquerung ist notwendig.

Stefan Pohl

Das für rund 120.000 Euro erstellte Nahmobilitätskonzept für Usingen wurde am 30. Januar vorgestellt und steht inzwischen auch als Download bereit. Allerdings stellte die Stadt das Ergebniskonzept erst auf Nachfrage des ADFC überhaupt online, zwei Wochen nach der öffentlichen Ergebnisvorstellung. Vorher gab es nur wenig aussagekräftige Präsentationen.

Die Stadt hat Aktivitäten zur Radverkehrsförderung bisher mit Verweis auf das Konzept zurückgestellt. Jetzt nimmt sich die Stadt

vor, zahlreiche Poller und Sperren zu beseitigen – wie es die Stadt Neu-Anspach auch ohne umfassendes Konzept bereits 2022 begonnen hat.

Außerdem soll ein Radweg an der K726 nach Pfaffenwiesbach gebaut werden, für die Wehrheimer Seite ist noch nichts vorgesehen. Auch in Usingen ist das nur ein Viertel der Wahrheit: Gebaut werden soll ein etwa 550 m langes Stück zwischen der Usa (Auf der Beund) und dem Tannenhof, die restlichen 1,5 Kilometer bis zur Gemarkungsgrenze auf dem Höhenzug sind

noch nicht vorgesehen. Immerhin: Das Stück vervollständigt den Usatalweg. Ob eine Querungshilfe über die K726 vorgesehen ist, ist dem ADFC noch nicht bekannt – sinnvoll wäre sie. Im Radverkehrskonzept Hochtanus ist diese Maßnahme (Radwegneubau mit Querungshilfe) als Maßnahme B052 vorgesehen.

Gespannt sind wir auch, ob die Stadt es schafft, die unsägliche Bordsteinkante nach dem Westfelder Kreisel Richtung Westefeld zu beseitigen, die vor einigen Jahren eingebaut wurde mit der

Begründung, dass sie wegen des Wasserablaufs notwendig sei. In Wehrheim bekommt man das mit ebenen, vergitterten Ablaufrinnen hin – zu sehen auf dem Weg zwischen Wehrheim und Obernhain in Höhe des Erlenbachs.

Ein Radweg nach Merzhausen wird von der Stadt weiterhin als unnötig betrachtet. Stattdessen will man abseitige Feld- bzw. Waldwege ertüchtigen. Dabei würde die Stadt ein Radweg an der Bundesstraße 275 nichts kosten und niemanden sonst behindern, sie müsste nur „hier!“ schreien. Sowohl im Radverkehrskonzept des Hochtanuskreises, als auch im Nahmobilitätskonzept ist ein solcher Radweg als Maßnahme vorgesehen. Was die CDU/SPD-Koalition hiervon abhält, ist nicht nachvollziehbar. Es werden weiterhin Angebote an den Radverkehr verhindert, die niemanden behindern und die Stadt nichts kosten würden.

Das Gesamtkonzept ist umfangreich und muss vom ADFC zunächst einmal gesichtet werden. Während die Stadt das Konzept bereits im November 2022 erhalten hat und nun schon mal loslegt, haben die Öffentlichkeit und der ADFC erst seit wenigen Tagen die Chance, sich Details überhaupt einmal anzusehen. Eine gute Kommunikation sieht jedenfalls anders aus. Erst recht darf man das erwarten, da das Konzept vom Land Hessen mit 84.000 Euro gefördert wurde.

Stefan Pohl

Downloadlink zum Nahmobilitätskonzept Usingen:
adfc-hessen.de/=h121

Neu-Anspach

Eingangsportal für Usatalweg im Weital

Der Usatalweg verbindet die Weil über Neu-Anspach, Usingen, Bad Nauheim und Friedberg mit dem Nidda-Radweg. Nun soll auf Schmittener Seite ein Eingangsportal für den Usatalweg entstehen. Das jedenfalls planen derzeit die Gemeinde Schmitten und die Taunus Touristik Service. Die Rede ist dabei bisher lediglich von einem Einstiegsportal mit Info-Tafeln auf einem Pkw-Parkplatz am Weitalweg (L3041/L3025), der etwa 500 Meter vom eigentlichen Beginn

des Usatalwegs in Schmitten-Brombach entfernt liegt. Dem ADFC schwebt vor, auch etwas für „nur“ Rad fahrende Tourist:innen zu tun und westlich von Brombach an einer kleinen Brücke über die Weil ein radtouristisches Eingangsportal zu errichten, denkbar als Schutzhütte mit Info-Tafeln, Fahrrad-Ständern und Fahrrad-Reparaturstation. Wir sind gespannt, wie der Vorschlag aufgenommen wird.

Stefan Pohl

Mitgliederversammlung ADFC Usinger Land

Am Mittwoch, den 26. April ab 20 Uhr findet im Bürgerhaus Neu-Anspach eine weitere Mitgliederversammlung statt. Schwerpunkt wird eine beabsichtigte Satzungsänderung für den ADFC Usinger Land sein, die zum einen inzwischen veraltete Satzungssteile an übergeordnete Satzungen anpasst und zum anderen virtuelle Sitzungen ermöglichen und Einladungen zu Versammlungen etwa per E-Mail ermöglichen soll.

Alternative zum Elterntaxi

Am 28. April startet in Offenbach erstmals ein eigener BiciBus. Von Rumpenheim aus gelangen Schülerinnen und Schüler aktiv und sicher zu mehreren Schulen im Stadtgebiet.

Nachdem in Spanien im Jahr 2021 der erste BiciBus etabliert wurde, erobert diese Idee nun die ganze Welt. Ein BiciBus (Frankfurt aktuell berichtete bereits mehrfach) ist eine Gemeinschaft von jüngeren und älteren Radfahrenden, die regelmäßig nach einem festen Fahrplan zu einer oder mehreren Schulen fahren. Der BiciBus nimmt in der Regel eine ganze Fahrspur auf der Straße ein, Größere schirmen die Kleineren vom Autoverkehr ab. Um daran teilzunehmen, kommen Schülerinnen und Schüler entweder zum Startpunkt oder warten entlang der Fahrtstrecke auf den BiciBus. Sie schließen sich ihm dann an und fahren mit, bis sie an ihrem gewünschten Ziel angekommen sind. Der BiciBus ist somit eine Ergänzung zum ÖPNV und eine Alternative zum Elterntaxi.

Durch das Fahren im BiciBus lernen die Kinder, sich aktiv und sicher im Straßenverkehr fortzubewegen. Sie kommen wacher in der Schule an und sind aufnahmefähiger. Zudem lernen sie, dass

eine Fortbewegung mit dem Fahrrad (oder dem Roller, Inlineskates oder dem Longboard) Spaß macht, und hinterfragen so die Selbstverständlichkeit des Autos zugunsten gesünderer und nachhaltigerer Alternativen.

Das Ziel ist, Kinder als gleichwertige Verkehrsteilnehmende sichtbar zu machen und sie zu einer selbstbestimmten und autofreien Mobilität anzuregen. Dafür begleitet sie der BiciBus auf ihrem Weg und trägt dieses Anliegen an Eltern, Lehrkräfte, Schulen, Verwaltung, Politik und Stadtgesellschaft heran.

Aktuell lädt die Infrastruktur in Offenbach an vielen Stellen noch nicht zum Radfahren ein, das gilt in erhöhtem Maße für Kinder. Auch verdirbt die Rücksichtslosigkeit von einigen anderen Verkehrsteilnehmenden vielen Menschen die Freude am Radfahren. Dagegen bedeutet ein BiciBus, mit Freunden und mit Spaß unterwegs sein zu können. Hier kann man lernen, dass man auch mit dem Fahrrad sicher zur Schule gelangen kann.

Die geplante Fahrtstrecke führt einmal im Monat jeweils um 7 Uhr vom Kurhessenplatz in Rumpenheim über Bürgel und das Mathildenviertel zur Rudolf-Koch-Schule, der IGS Lindenfeld/



BiciBus Offenbach

Mit dem Rad zur Schule - komm' mit und sei dabei!

Wir fahren von Rumpenheim über Bürgel und das Mathildenviertel zu den Schulen in der Innenstadt.

Termine:

28.04.2023	14.07.2023
26.05.2023	22.09.2023
23.06.2023	13.10.2023

<https://www.bicibus-offenbach.de>



Bachschule, der Albert-Schweitzer-Schule, der Leibnizschule sowie der Erasmusschule. Der BiciBus Offenbach wird dabei von Ordnungskräften abgesichert. Es werden jedoch auch engagierte Eltern benötigt, die bereit sind, den BiciBus als Ordnerin oder Ordner zu begleiten: Der BiciBus lebt vom Mitmachen. *Jörg Schwarzwälder*

Die Elterninitiative BiciBus Offenbach wird vom Radentscheid Offenbach, dem ADFC Offenbach am Main e.V. und der VCD-Regionalgruppe Rhein-Main unterstützt. Weitere Informationen unter bicibus-offenbach.de

Kontaktmöglichkeit für Interessierte
E-Mail: info@bicibus-offenbach.de
Twitter: @BiciBusOF
Mastodon: hessen.social/@BiciBusOF

Die erstaunliche Wirkung des Zählens

Aus der Stele am Offenbacher Hafen ist inzwischen ein Millionending geworden

Dass Zählstellen mit ihrer kontinuierlichen Messung des Radverkehrs wertvolle Daten zur Verkehrsplanung liefern, ist die eine Seite der Medaille. Wurden sie in Verbindung mit einem gut sichtbaren Display in Säulenform errichtet, kommt die andere Seite der Medaille ins Spiel: Die Image- und Marketing-Wirkung, die der gezählte Radverkehr hier quasi durch

sich selbst entfaltet. Während Hessens größte Stadt gerade erst mit dem an Ort und Stelle sichtbaren Zählen des Radverkehrs begonnen hat (siehe S. 8), darf Offenbach hierin als Pionier in der Rhein-Main-Region gelten.

So konnten die Stadtwerke Offenbach gerade mit großem Stolz die „Zahl des Monats Februar 2023“ verkünden: 4.442.493 Radelnde. So viele hat die Zählstelle am Mainradweg im Hafen Offenbach von ihrer Inbetriebnahme am 1. Mai 2016 bis zum 31. Dezember 2022 registriert. Die Zahl darf sogar noch aufgerundet werden, teilen die Stadtwerke mit, denn die Zählstelle war zu drei kurzen Zeiträumen außer Betrieb.

Initiatorin für die Zählstelle war das Stadtwerke-Unternehmen OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH, das den Hafen Offenbach im Auftrag der Stadt entwickelt und vermarktet. Ihr Ziel war es, den Radverkehr in der Öffentlichkeit sichtbar zu machen und für das umweltfreundliche Verkehrsmittel zu werben. Mit Erfolg: Die Zahl der Radfahrenden stieg kontinuierlich an. Die gemessenen hohen Werte waren aus der Sicht der Stadtwerke sogar „ein wesentlicher Grund dafür, das Fahrradstraßen-

projekt Bike Offenbach von 2018 bis 2022 auf den Weg zu bringen.“ Wer will da noch sagen, Zählstellen seien unnützlich?

Die jüngeren Daten belegen ebenfalls, wie stark der Radverkehr in Offenbach zugenommen hat: Von Ende September 2016 bis Ende Januar 2017 registrierte die Zählstelle 90.092 Radelnde auf dem Mainradweg – von Ende September 2022 bis Ende Januar 2023 waren es 150.353, also ein Plus von 67 Prozent! Der Spitzenwert an einem Tag wurde am 21. Juli 2020 mit 6.261 gemessen, der wöchentliche Durchschnitt lag insgesamt bei 13.039 Radfahrenden.

Von den insgesamt 270 Dauerzählstellen, die das Land Hessen im Jahr 2022 landesweit für den Radverkehr realisiert hat, entstanden sieben im Stadtgebiet Offenbach, unter anderem an der Fahrradachse entlang der Sprendlinger Landstraße nach Neu-Isenburg sowie auf den neuen Fahrradstraßen in der Luisenstraße und am Lämmerspieler Weg. Gemeinsam registrierten sie von Ende September 2022 bis Anfang Februar 2023 mehr als 300.000 Radelnde. „All diese Zahlen unterstreichen den Bedarf und das erklärte Ziel der Stadt, die Radinfrastruktur in Offenbach weiter auszubauen und zu verbessern“, lautet das Fazit der Stadtwerke Offenbach in der aktuellen Mitteilung. *Torsten Willner*



Zählt und wirkt: Seit sechseinhalb Jahren misst Offenbach an dieser Stelle den Radverkehr.

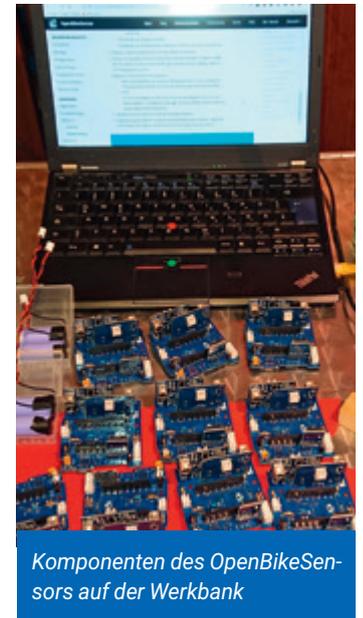
Neue Aktive und neue Aktivitäten

Main-Taunus-Kreis

Roland Behme und das **OpenBikeSensor-Projekt**



So schaut es aus, wenn der OpenBikeSensor an der Sattelstütze montiert ist.



Komponenten des OpenBikeSensors auf der Werkbank

Man kann es aus Sicht des ADFC einen Glücksfall nennen oder Volltreffer: Roland Behme hat sich im Jahr 2020 fürs Fahrrad als Verkehrsmittel für seinen Arbeitsweg von Kelkheim nach Wiesbaden entschieden. Mit seinem Umstieg vom ÖPNV aufs Pedelec während der Corona-Pandemie wurde ihm schnell klar, was es in Hessen bedeutet, Alltagsradfahrer zu sein: Man ist Verkehrsteilnehmer dritter Klasse. Radwege gibt es überall so gut wie keine und die Straßen beanspruchen die Autofahrer:innen für sich.

Keine Wege, kein Respekt und jede Menge negativer Zuschreibungen

„Nach einem Jahr und rund 5.000 Kilometer Fahrradpendeln auf Landstraßen größtenteils ohne Radwege war ich diese unsäglichen Überholmanöver einfach leid“. Zufällig ist er zu der Zeit auf Twitter auf den OpenBikeSensor gestoßen. Mit diesen Sensoren wird der Abstand zwischen dem Kfz und dem Rad beim Überholmanöver gemessen. Diese Daten können von der Planung über die Einrichtung bis zur Forderung nach Radverkehrsanlagen wichtige Fakten liefern. Vor allem helfen

sie, die Angst, die Radfahrende im täglichen Verkehr erleben, mit Fakten und Messwerten zu unterlegen.

Auf der Suche nach Mitstreiter:innen trat er 2021 in den ADFC ein, baute sich seinen ersten eigenen Sensor zusammen und misst seitdem alle Überholmanöver von Kfz auf allen seinen Wegen. Seine bisherigen Erfahrungen: Auf schmalen „Schutzstreifen“ leben Radfahrer:innen am gefährlichsten, gefolgt von auf der Straße markierten schmalen Fahrradspuren. „Die Autos fahren direkt an der Begrenzungslinie, und das ist meist zu dicht. Viele glauben auch“, sagt Roland, „dass sie zu Radfahrern, die auf einem Schutzstreifen fahren, keinen besonderen Abstand halten müssten, dabei sind auch hier die 1,50 Meter vorgeschrieben.“

Negativrekord: 37 Zentimeter

Wer schon einmal auf der Landstraße mit einem Abstand von unter 50 Zentimetern überholt wurde, weiß, dass das bei einer kleinen Unsicherheit, einer Unebenheit auf der Straße oder einem Windstoß ohne Schutzengel nicht gut ausgeht – für den Menschen auf dem Rad. „Trotzdem tun Autolenker:innen es

immer wieder, manchmal aus Unachtsamkeit, manchmal aus Gleichgültigkeit und manchmal auch absichtlich. Wir Radfahrende werden allzu oft als Verkehrshindernis wahrgenommen“, fasst Roland seine Erfahrungen zusammen. Aus der Windschutzscheibenperspektive gesehen, sitze für manche auf dem Rad kein Vater, kein Sohn, kein Bruder und kein Ehemann, sondern „nur ein Radfahrer“, der überholt werden müsse, koste es, was es wolle.

„Wenn Sie sicher zur Arbeit kommen wollen, dann kaufen Sie sich doch ein Auto“

Diesen Satz hat eine Autofahrerin gesagt, die nach einem knappen Überholmanöver darauf angesprochen wurde. „Zuerst hast du einfach nur Angst, dann kam die Wut und die transformiere ich in mein Engagement für das OpenBikeSensor-Projekt“, erklärt Roland seine Motivation. Denn dass die Situation nicht bleiben könne, wie sie ist, steht für ihn fest.

Aber warum gerade im ADFC? Zuerst hatte Roland befürchtet, der ADFC sei ein „Altherrenverein, der Sonntags mit dem Rad ins Grüne fährt“. Dann wurde er aber auch auf das verkehrspolitische Engagement des Vereins auf-

merksam. Er besuchte seine erste Kreis-Mitgliederversammlung, stellte auf der Eurobike seinen ersten Kontakt zum ADFC-Landesverband her und war mit dabei auf dem letzten HessenForum.

„Wenn Du selbst was einbringen willst, rennst Du im ADFC überall offene Türen ein“

Das ist Rolands bisherige Erfahrung und die spiegelt sich im Stand des Projekts wider. Mit Hilfe des ADFC-Landesverbands wurde ein Server für die Auswertung der mit den Sensoren zu sammelnden Daten bereitgestellt, damit nicht jeder Kreisverband einen eigenen Server betreiben muss. So profitiert auch die verkehrspolitische Arbeit des Landesverbands von den in ganz Hessen gesammelten Daten.

Der ADFC Main-Taunus hat das Geld für den Bau von zehn Sensoren bereitgestellt, und dort wird Roland jetzt auch von Uwe (nicht im Bild) und Jan beim Bau der Geräte unterstützt. Einige hessische ADFC-Gliederungen stehen bereits mit eigenen Projekten in den Start-

Informationen zum OpenBikeSensor gibt es auf www.openbikesensor.org

löchern. Für diese schreibt Roland ein Handbuch mit Checklisten und Vorlagen, damit sie von den bisherigen Erfahrungen aus dem MTK profitieren können.

Die Sensoren des ADFC Main-Taunus sollen ab Anfang April jeweils rund acht Wochen mit vielfahrenden Radfahrer:innen auf deren Alltagswegen unterwegs sein. Benötigt werden vor allem Fahrer:innen, deren Strecken teilweise oder hauptsächlich im Mischverkehr verlaufen. OpenBikeSensor-Interessierte brauchen ein Smartphone oder ein WLAN für den Upload der Messprotokolle und mindestens 15 Zentimeter Platz an der Sattelstütze zur Montage des Sensors. Nach den acht Wochen soll der Sensor dann an andere Fahrer:innen weitergegeben werden.

Wer gerne einen Abstandsmesser-Sensor leihen möchte, um auf seinen Strecken die Überholabstände zu messen, meldet sich gerne bei roland.behme@adfc-mtk.de

Roland ist gespannt auf die Daten und ihre Wirkung. Werden sie einfach vom Tisch gewischt, obwohl sie einmal mehr den Handlungsbedarf in Sachen Radverkehrsinfrastruktur aufzeigen? Werden sie dazu führen, dass gefährliche „Radschutzstreifen“

zurückgebaut werden? Werden zukünftig alle nur noch mit Lastenrädern unterwegs sein, weil diese nach dem Stand der Daten tendenziell mit mehr Abstand überholt werden?

Roland freut sich auf die Ergebnisse und auf das nächste

HessenForum, denn alleine kommt man in Sachen Radverkehrsförderung nicht weiter, weshalb der ADFC als Interessenvertretung der Radfahrenden heute wichtiger ist denn je.

Gabriele Wittendorfer



Jan (links) und Roland (rechts) präsentieren im Bastelkeller den ersten OpenBikeSensor für den ADFC Main-Taunus

Roland Behme (4)



STEVENS RIDLEY

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8-14 Tel. 069 - 945108 - 0
60385 Frankfurt am Main info@fahrrad-boettgen.de

www.Fahrrad-Boettgen.de

Finanzierung - Leasing - Wertgarantie

Neu ab Frühjahr 2023
Böttgen's Kinderwelt

SCOTT FALSTER MAINRAD GUDEREIT MORRISON WOMM RIESE & MÜLLER GAZELLE benno torn vsl fahrradmanufaktur



FAHRRAD FREUND

PERPEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

**VERKEHRSWENDE?
AM BESTEN MIT UNS!**

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

- Niederhofheimer Str. 49 • 65719 Hofheim im Taunus
- Adalbertstr. 5 • 60486 Frankfurt a.M.

**FAHRRADFREUND.COM
PERPEDALE.DE**



Wolfgang Treitler

privat

„Gebetsmühle Fahrrad“

Eine Soirée im Haus am Dom

„Rad zu fahren hat eine spirituelle Seite. Wer Fahrrad fährt, ist orientiert, hat eine Richtung, bleibt dem Boden verhaftet – und ist dennoch frei. Das Fahrrad kann sogar zu einer Gebetsmühle werden: die intensiv erlebte Gleichmäßigkeit hilft zur inneren Sammlung, die aus der Enge in die Weite führt.“ Diese Ankündigung einer Soirée mit Wolfgang Treitler am 16. Februar 2023 im Haus am Dom hatte mich einerseits an eigenes Erleben erinnert und andererseits meine Neugier geweckt. Also nichts wie hin.

Wolfgang Treitler ist seit seiner Jugend passionierter Radfahrer, der auf seinem selbst zusammengebauten Rennrad nicht nur an nationalen und internationalen Radrennen teilnimmt,

sondern mit dem Tourenrad auch regelmäßig zur Arbeit fährt und mindestens zweimal die Woche, häufig mit seiner Tochter, einfach so durch die Landschaft radelt. Täglich kommt er so im Schnitt auf 40 Kilometer. Im Hauptberuf ist Treitler Theologieprofessor an der Universität Wien und nicht zuletzt diesem Umstand dürfte sein Wortschatz zu verdanken sein, der es ihm erlaubt, Erfahrungen beim Radeln, die er mit vielen Radfahrern teilt, auf den Begriff zu bringen. Nicht allen stehen die Worte zur Verfügung, mit denen sich diese Erfahrungen ausdrücken lassen. Im Gespräch mit Studienleiter Johannes Lorenz spricht Treitler von Spiritualität, von Meditation und – ja auch von Gebet.

Radfahren ist, da werden viele zustimmen, mehr als nur rein körperliche Bewegung. Von außen mag die regelmäßige Bewegung, das Auf und Ab der Pedale, der Rhythmus des Atmens, der Wind in den Ohren ziemlich langweilig erscheinen. Aber diese Monotonie kann eine innere meditative

Bewegung hervorbringen, die nicht selten Zeit und Raum vergessen lässt. Dann kann man sich nicht mehr an Orte und Wegmarken erinnern, die man gerade eben erst passiert hat. Selbst zu zweit oder in Gruppen ist es möglich, diese Erfahrung zu machen. Nämlich dann, wenn die Mitfahrenden es sich psychisch leisten können, nicht andauernd zu quatschen, sondern dem Schweigen einen Wert abzugewinnen. Treitler kennt das insbesondere von den Radtouren mit seiner Tochter. Beide erfahren dabei im Schweigen Gemeinschaft in „geteilter Einsamkeit“, aus der sie erfrischt und belebt nach Hause zurückkehren. So erwirbt man auf dem Rad die „Tugend des mit sich allein Seins“. Treitler erinnert an den berühmten Spruch von Blaise Pascal: „Das ganze Unglück der Menschen rührt allein daher, dass sie nicht ruhig in einem Zimmer zu bleiben vermögen.“

Meditativ Rad zu fahren kann man sich nicht vornehmen. Es handelt sich nicht um ein Trainingspensum, das man sich vornehmen und abarbeiten kann. Wer das versucht, hat schon verloren. Meditatives Erleben auf dem Rad stellt sich ein, ohne beabsichtigt zu sein. Nur wer sich von Zwecken unabhängig machen kann, erlebt die „Freiheit von sich selbst“, das Sich-Selbst-Vergessen, das zugleich mit dem Bewusstsein verbunden ist, dass es Wichtigeres gibt als Leistung und Selbstbehauptung. So kann das zweckfreie Radfahren zum Gebet werden. Beten, so Treitler, sei nicht die Auflistung von Forderungen und Wünschen, die der liebe Gott bitte erfüllen möge, sondern ein Lebensgefühl, hervorgerufen durch das „Eintauchen in die Atmosphäre eines abgründigen Geheimnisses“, welches in der Stille und der Selbstvergessenheit begegnet. Durch Radfahren ist Treitler – ganz entgegen der katholisch-theologischen Tradition – zum „Anti-Platoniker“ geworden.

Er vermag den Körper nicht mehr als Gefängnis des Geistes zu begreifen, sondern erfährt ihn vielmehr als Medium der Befreiung des Geistes: „Ich bin mein Körper.“

Wichtigeres als Leistung und Selbstbehauptung

Diese spirituelle Haltung ist freilich nicht das, was Treitler einnimmt, wenn er Rennen fährt. Dann geht es um Leistung, um das Ausreizen der eigenen körperlichen Grenzen, das geschickte Austricksen des Gegners und um eine „Schulung des Willens“, der auch durch größte Anstrengung nicht zu brechen ist und nicht nachgibt, bis der Sieg eingefahren ist. Doch auch hier wirkt die spirituelle Erfahrung im Hintergrund. Sie erlaubt es, die Niederlage nicht allzu ernst zu nehmen und gelassen hinzunehmen, wenn ein Rennen misslingt. Spiritualität vermag insoweit von jenem „Sektierertum des Sports“ zu bewahren, das darin besteht, sich mit dem Sport so sehr zu identifizieren, dass die Niederlage als Verlust oder existenzielle Gefahr für das eigene Selbst erlebt wird. Treitler kennt viele unter seinen Radrennkollegen, denen es so ergeht. Der wahnhaftige Kampf um ewige Jugend macht sie zu geschlagenen Existenzen, die das Loslassen mit Selbstvernichtung verwechseln.

In seinem Arbeitszimmer hat Treidler sein selbstgebautes Lieblingsschiff an der Wand hängen. Wenn es bei der Arbeit nicht richtig rund läuft, so gesteht er, verschafft ihm das Aufblicken zu seinem Fahrrad Kraft und Trost. Ob an seiner Wand auch ein Kreuz hängt, ließ Treidler unerwähnt.

Paul Tiedemann

lich be Weg

von leichtem tänzerischen Bewegungs- und Haltungstraining zu kreativem Tanz via Tanztheater

für bewegungs- und entdeckungsfreudige Kreative und solche, die es wieder sein möchten!

Leitung
Marie-Anne Augustin
Beginn: Mai / Juni 2023
Einführung beitragsfrei

Information
maa@tanzfrequenz.de
mobil 0151 11656979
Löwenstraße 10 HH
63067 Offenbach / Main

Das Gespräch mit Wolfgang Treidler im Haus am Dom findet man auf YouTube unter:
[adfc-hessen.de/=E3U](https://www.youtube.com/watch?v=adfc-hessen.de/=E3U)

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

*Traumhaft
schöner Radurlaub!*

FÜR ALLE FRANKFURTER RADFREUNDE

- Persönliche Beratung & Betreuung vor Ort
- Schönste Routen & perfekte Reiseunterlagen
- Gepäcktransfer von Unterkunft zu Unterkunft
- Hotels speziell für Radfahrer

Jetzt Katalog
bestellen!



EUROBIKE
RADSPASS IN EUROPA

Gratis-Infoline: 0800 070 6333
www.eurobike.at



Z E G

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 31.12.2023 gültig.

**RADSPORTH AUS
KRIEGELSTEIN
GmbH**