

FRANKFURT

aktuell

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

Verkehrsberuhigung durch Modalfilter



Stadtradeln 2023!
1. – 21. Mai: Kilometer zählen
im „ADFC-Team Frankfurt“
stadtradeln.de
(Seite 17)

*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-Fahrradanhängers
- ✓ **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

Auf Strecken bis sieben Kilometer sei in der Stadt das Pedelec das schnellste Verkehrsmittel, dicht gefolgt vom Fahrrad, mit dem man schneller unterwegs ist als mit Bahn und Bus und fast genauso schnell wie mit dem Auto. Das zeigt eine Grafik, die von der Heinrich-Böll-Stiftung im Jahre 2014 veröffentlicht wurde und jetzt in einer Beilage der Süddeutschen Zeitung zu späten Ehren kam. In der Grafik ebenfalls miteinander verglichen werden die innerstädtischen Reisezeiten bis zu einer Distanz von 14 Kilometern. Da gerät das Fahrrad ins Hintertreffen, bringt uns aber immer noch so schnell ans Ziel wie Busse und Bahnen. Radfahrende mit elektrischer Unterstützung kommen gar fast so schnell voran wie Autofahrende. Die Ergebnisse der Studie basieren auf der geschätzten Durchschnittsgeschwindigkeit je Verkehrsmittel. Hier zeigt sich, dass die Reisezeiten Radfahrender selbst jenseits

der häufig genannten Fünf-Kilometer-Marke durchaus mit anderen Verkehrsmitteln konkurrieren können. Und das schon 2014, noch bevor uns in Frankfurt breite Radspuren zu einer Beschleunigung verholfen haben.

Nun kommen wir sogar noch schneller voran: An einigen Ampel-Standorten im Stadtgebiet wurden Schilder mit einem grünen Pfeil für den Radverkehr montiert. Dieser darf, so er nach rechts abbiegen will, hier ungestraft auch bei Rot fahren. Mit der gebotenen Vorsicht, und natürlich mit Rücksicht auf querende Fußgänger und Fußgängerinnen. Denn die haben weiterhin Vorrang. Daran hat sich nichts geändert.

Es geht im Verkehr jedoch nicht nur um Beschleunigung. Stressfrei soll das Radfahren sein, entspanntes Dahinrollen ist oftmals wichtiger als schnelles Vorankommen. Dass das eine das andere nicht ausschließen muss, zeigen Fahrradstraßen in

vielen Städten der Welt – und inzwischen selbst in Frankfurt. Ruhiger geworden ist es im Oeder Weg (unser Titelbild). Entspannter fährt es sich auf der Friedberger Landstraße. Oder auf dem Grüneburgweg. Auch auf der Berliner Straße. Oder, bald vielleicht, auf dem Anlagenring – eine Machbarkeitsstudie dazu liegt vor. Ansgar Hegerfeld, Verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Frankfurt, präsentiert deren Ergebnisse. Und berichtet über erstaunlich viele Projekte, die den Radverkehr in der Stadt voranbringen.

Alles bestens also? Nicht doch, wie die Auswertung des Fahrradklima-Tests zeigt. Im Schnitt reicht es nur zu einem mageren „Ausreichend“ für die Kommunen in unserem Verbreitungsgebiet – da bleibt noch viel zu tun hin zu einer wirklich fahrradfreundlichen Region. Bleiben wir dran, packen wir es an!

Peter für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e. V.
Fichardstraße 46
60322 Frankfurt am Main
☎ 069/94 41 01 96
Fax: 03222/68 493 20
kontakt@adfc-frankfurt.de
www.adfc-frankfurt.de
twitter.com/adfc_ffm
facebook.com/adfc.ffm
instagram.com/adfc.ffm
Mastodon: hessen.social/@adfc_ffm
www.youtube.com/@adfc_ffm

Öffnungszeiten Geschäftsstelle:
Mi + Fr 17.15–19.00 Uhr, außer 19.05.
Sa 11.00–13.00 Uhr, außer 20.05.

Vorstand

Dagmar Berges
Anke Bräu
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
DE69 5019 0000 0077 1119 48
BIC (SWIFT-CODE): FFBDEFF

Arbeitsgruppen / Themen

AG Aktionen: Claudia Nora Fischer
aktionen@adfc-frankfurt.de
AG Fichardstraße: Anne Wehr
infoladen@adfc-frankfurt.de
AG Fotografie: Dagmar Berges
dagmar.berges@adfc-frankfurt.de
AG Kartographie & GPS:
Wolfgang Preising
karten@adfc-frankfurt.de
AG KlauNix / Codierungen:
Dieter Werner
klaunix@adfc-frankfurt.de
AG Radler-Fest: Dagmar Berges
radler-fest@adfc-frankfurt.de
AG RadReiseMesse: Sigrud Hubert
radreisemesse@adfc-frankfurt.de
AG Technik: Ralf Paul
technik@adfc-frankfurt.de
AG Verkehr und Verkehrspolitischer Sprecher: 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: Sigrud Hubert
Nordwest: Stephan Nickel
West: Christa Pellerinshoff
Süd: Erich Lücker

Beauftragte

Fahrgastbeirat: Jürgen Johann
Firmen-Events: Bernd Mönkemöller
Printmedien und Veranstaltungen: Bertram Giebeler
Goethe-Uni: Lars Nattermann

Kontakte

Elke Bauer
elke.bauer@adfc-frankfurt.de
Dagmar Berges >0151 65 71 94 02
dagmar.berges@adfc-frankfurt.de
Anke Bräu
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 >0175 99 47 853
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
Sigrud Hubert >069 / 15 62 51 35
sigrud.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.moenkemoeller@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 Pellerinshoff
christa.pellerinshoff@adfc-frankfurt.de
Wolfgang Preising
>061 92 / 9 517 617
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
Denis Reith
denis.reith@adfc-frankfurt.de
Peter Sauer >069 / 46 59 06
peter.sauer@adfc-frankfurt.de
Klaus Schmidt-Montfort >069 / 51 30 52
klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de
Svea Birte Schuch >069 / 58 90 190
birte.schuch@adfc-frankfurt.de
Alexander Schulz >0176 496 85 859
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de
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

Grüneburgweg/Feldbergstraße/Wolfgangstraße –
Modalfilter meistern auch
komplexe Kreuzungsbereiche

Von Filtern und Gewohnheiten

„Modalfilter“ sind ein wichtiger Beitrag zur Verkehrsberuhigung

Sogenannte Modalfilter sorgen durch die Reduzierung von Autoverkehr zwar für mehr Ruhe in den Vierteln, werden aber trotzdem auch von manchen abgelehnt, die von der Installation profitieren würden.

Sie sehen ganz unterschiedlich aus und bestehen teilweise aus Pollern, teilweise aus Steinblöcken, teilweise aus großen Plätzen oder sogar nur aus clever angeordneten Einbahnstraßen ohne bauliche Veränderungen: Modalfilter sollen bestimmte Verkehrsarten durchlassen, während die unerwünschten herausgefiltert werden. In aller Regel geht es darum, dass der Auto-Durchgangsverkehr aus Straßen herausgehalten wird, während Rad- und Fußverkehr mangels Lärm und Abgasen weiterhin passieren dürfen.

In Frankfurt sind bereits viele von ihnen verbaut, es gibt zahlreiche langfristige und positive Erfahrungswerte und trotzdem gibt es bei jedem weiteren geplanten Modalfilter reflexartig auch Widerstände. An den Reaktionen auf diese kleinen Maßnahmen kann man gut beobachten, wie stark Gewohnheiten und Gerüchte sein können.

Nachdem, auch gegen Widerstände im Ortsbeirat, 2022 im Oeder Weg die lebenswertere Umgestaltung inkl. Modalfilter politisch mehrheitlich beschlossen und der Modalfilter aufgebaut wurde, passierte das übliche bei solchen Projekten: Bei den insbesondere von Norden kommenden Autofahrenden gab es in den Wochen nach der Installation einige Irritationen und viele strandeten hilflos an der Barriere, die nur noch Rettungskräfte mit KFZ durchlässt. Sie waren es so gewohnt bzw. hatten sich auf ihre Navigationsgeräte verlassen und wollten wie gewohnt mit dem Auto den Oeder Weg als Durchgangsstraße nutzen. Der Frust war groß, nach wenigen Wochen hatten sich die Navigationsgeräte und Gewohnheiten aber umgestellt und es kehrte die geplante Ruhe ein.

Gerne wird behauptet, dass bei Maßnahmen wie Modalfiltern, Diagonal-Sperrung o.ä. der gesamte Auto-Durchgangsverkehr auf die umliegenden Nebenstraßen verteilt werden würde. Das mag für Laien und auf den ersten Blick logisch klingen, passt aber nicht zur Realität: Die meisten Menschen wählen das Verkehrsmittel

und planen ihre Termine/Erledigungen so, dass sie alles möglichst bequem und schnell erledigt bekommen. Nach Alternativen guckt man, auch abseits von Verkehrsthemen, generell erst dann, wenn es dafür einen guten Grund gibt. Das hat psychologische Hintergründe und spart wertvolle Energie, weil man auf Routinen zurückgreifen kann und nicht ständig neu Entscheidungen treffen muss. Mal ist ein gewohntes Produkt nicht mehr erhältlich, ein häufig besuchtes Geschäft wurde geschlossen oder der übliche Weg ist durch einen Modalfilter nicht mehr so einfach und bequem mit dem Auto nutzbar. Bei letzterem spricht man in der Fachwelt von sogenannten Push-Maßnahmen, also Maßnahmen, die einen gewissen Druck erzeugen, damit Gewohnheiten hinterfragt werden.

Rückblick

Als 1972 die Zeil, damals eine der größten KFZ-Durchgangsstraßen der Stadt mit mehreren Fahr- und Parkstreifen, für den Autoverkehr gesperrt wurde, waren die Befürchtungen wie üblich groß: die täglich rund 35000 Autofahrten würden komplett auf die umliegenden Straßen verlagert werden und dort würde Chaos ausbrechen, behaupteten die Kritikerinnen und Kritiker im Vorfeld. Vor und nach der Sperrung wurden Verkehrszählungen durchgeführt und die Überraschung war groß, als man im Umfeld (z.B. auf der Bleichstraße) weniger als die Hälfte der erwarteten Zunahme an Autoverkehr zählte. Dass die täglich über 17000 Fahrten spurlos verschwunden waren, ging als „Zeil-Bleichstraßen-Effekt“ in die Geschichte ein, wie man beim Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt nachlesen kann. Wie stark der Rückgang des Autoverkehrs durch solche Maßnahmen ist, lässt sich vorab kaum berechnen und schwankt je nach Ort und Gewohnheiten. Unstrittig ist aber, dass es insgesamt einen Rückgang gibt.

So erklärt es sich dann auch, dass sich weltweit überall dasselbe Phänomen beobachten und zählen lässt: Macht man Autofahrten nur etwas unbequemer, hinterfragen Menschen ihre Gewohnheiten und einige kommen auf den Gedanken, dass das Auto nicht mehr das für sie ef-



Auch so können Modalfilter aussehen: Eysseneckstraße vor der Adickesallee (links), Kreuzung Humboldtstraße/Oberweg

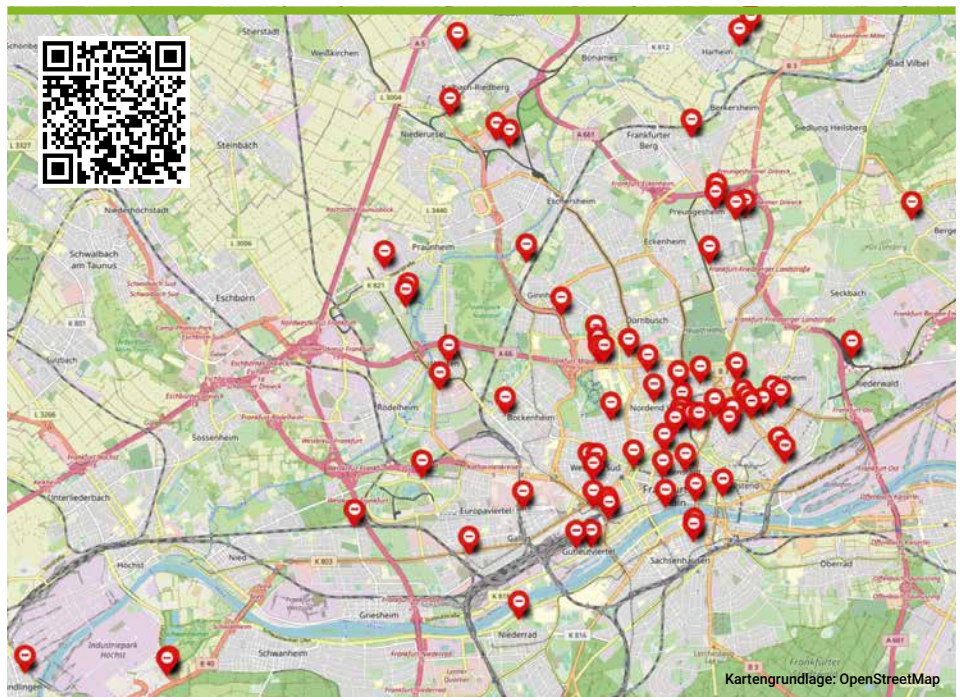
ektivste Mittel ist. Diese Autofahrten entfallen dann bzw. werden durch Wege mit dem Rad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV ersetzt. Davon nicht betroffen sind explizit die wirklich zwingend notwendigen Autofahrten, wie die z.B. von Lieferdiensten, Menschen mit körperlichen Einschränkungen oder natürlich Rettungskräften aller Art. Diese Gruppen machen aber im städtischen Verkehr nur einen erstaunlich kleinen Anteil aus.

Gleichzeitig müssen immer auch positive Anreize (die Pull-Maßnahmen) für den Wechsel des Verkehrsmittels geschaffen werden, damit das Hinterfragen der eigenen Gewohnheiten nicht in einer großen Frustration ohne echte Lösung endet. Auf dem Oeder Weg haben die Zählungen bereits gezeigt, dass rund 1500 Radfahrten mehr pro Tag dort absolviert werden. Die Verkehrsberuhigung scheint also auch in dieser Hinsicht gut angenommen zu werden. Und im Gegensatz zu Menschen im Auto können Radfahrende während der Fahrt problemlos links und rechts die Geschäfte im Auge behalten, spontan bei etwas Interessantem anhalten und einkaufen.

Alleine direkt östlich des Oeder Wegs, auf der Humboldtstraße und Jahn-/Sternstraße, gibt es seit Jahren bereits vier Modalfilter, die das Viertel beruhigen. Bei der heiß diskutierten März-Sitzung des Ortsbeirates 3 berichtete die Stadtbezirksvorsteherin Cornelia Walther davon, wie sich auch bei diesen Modalfiltern am Anfang Widerstand regte. Heute würde dort wohl niemand mehr auf die Idee kommen und den Rückbau fordern, schließlich hat man sich an die Ruhe und die hohe Lebensqualität gewöhnt. Die Menschen, die dort mit dem Auto fahren, wollen auch tatsächlich genau an dieser Stelle ein Ziel erreichen und nicht das Viertel als Abkürzung nutzen. Alle anderen suchen sich entweder ganz andere Wege oder wechseln das Verkehrsmittel. Auch westlich auf der Eysseneckstraße gibt es Richtung Norden einen Modalfilter, der die Abkürzung von der Eschersheimer Landstraße zum Alleenring für Autofahrende durchs Wohngebiet unterbindet. Auch darüber regt sich selbstverständlich niemand (mehr) auf.

Bei der März-Sitzung des Ortsbeirates 3 wurde, nach langer Diskussion, mehrheitlich der Wunsch beschlossen, den installierten Modalfilter im Kreuzungsbereich von Oeder Weg und Holzhausenstraße wie geplant bis mindestens 2024 bestehen zu lassen. Zusätzlich wurde beschlossen, dass die von der Stadtverwaltung vorgeschlagenen zwei zusätzlichen Modalfilter gegen den tatsächlich nun erhöhten Auto-Durchgangsverkehr im Holzhausenviertel installiert werden sollen. Erfahrungsgemäß schlägt der Widerstand nach kurzer Zeit in Gewohnheit und dann in Gefallen um.

Von manchen und besonders lauten Vertreterinnen und Vertretern aus diesem Viertel wurde anstatt dieser weiteren Filter gefordert, dass der Autoverkehr einfach durch den Rückbau des bestehenden Modalfilters wieder auf den Oeder Weg verlagert werden soll. Die genauen Hintergründe bleiben mangels vorgebrachten Sachargumenten rätselhaft, schließlich werden sie per-



Wir haben uns gefragt: wie viele Modalfilter gibt es eigentlich schon in Frankfurt? Die exakte Definition so eines Filters ist zugegebenermaßen schwierig. Muss es z. B. bauliche Trennelemente geben oder reichen auch geschickt kombinierte Einbahnstraßenregelungen, die den selben Effekt haben? Zählen auch Straßenabschnitte, die im Laufe der letzten Jahrzehnte zurück gebaut wurden und die nur noch für den Rad- und Fußverkehr freigegeben sind (z. B. die früher vorhandene Straße zwischen der Praunheimer Brücke und „Am Ginnheimer Wäldchen“, die parallel zur Nidda mitten durch den heutigen Niddapark verlief)? Für die Karte haben wir uns der Übersicht halber auf

möglichst baulich eingerichtete Filter beschränkt und solche Straßen weitestgehend außen vor gelassen. Man erkennt sehr gut, dass Modalfilter in Frankfurt absolut nichts Neues sind! Weltweit haben sie sich als Mittel zur Verkehrsberuhigung bewährt und es gibt keinen Grund, nicht noch öfter zu diesem Mittel zu greifen. Das hilft nicht nur dem Radverkehr, sondern auch den Anwohnenden und am Ende auch dem Einzelhandel. Am Ende der Anreise gehen alle zu Fuß, unabhängig vom Verkehrsmittel. Und wer möchte schließlich an Straßen zu Fuß einkaufen gehen, wo man dank Lärm und Abgasen möglichst schnell wieder weg möchte?

Die Karte wird auch weiterhin aktualisiert werden. Link zur interaktiven Karte der Frankfurter Modalfilter: https://umap.openstreetmap.fr/de/map/modalfilter_891269#13/50.1315/8.6291

sönlich und ihr gesamtes Viertel sehr von der nun zusätzlich beschlossenen Verkehrsberuhigung profitieren. Allerdings wird es für einzelne Personen natürlich minimal unbequemer, wenn sie ihr Haus mit dem Auto erreichen möchten. Verkehrsberuhigung funktioniert aber generell nicht, wenn man selbst weiterhin immer und überall mit dem Auto hinfahren können will und man versucht, nur „die anderen“ aus dem Viertel zu halten. Die Pläne sehen vor, dass wie gehabt jede einzelne Adresse mit dem Auto erreichbar bleibt. Auch hier geht es, wie beim Oeder Weg, nur um den Durchgangsverkehr.

Die zahlreichen Befürworterinnen und Befürworter berichteten dagegen von deutlich weniger Lärm, besserer Luft, mehr Lebensqualität und von insgesamt weniger Autoverkehr im gesamten Viertel. Sie forderten, dass man nicht nur an seine eigene Haustür, sondern auch an die restliche Umgebung denken muss, man daher nicht versuchen sollte einzelne Straßen

gegeneinander auszuspielen und boten den Dialog an. Mit 500 gesammelten Unterschriften und einer konstruktiven und sachlichen Diskussionskultur verliehen sie ihrem Anliegen Nachdruck – mit Erfolg!

Nebenbei bemerkt: Die u.a. in dieser Sitzung von den Gegnern vorgebrachten Gerüchte, nach denen der Oeder Weg „für den Autoverkehr gesperrt“ wurde, dass es gar keine Öffentlichkeitsbeteiligung oder politische Beschlüsse für die Umgestaltung gab und die Frage nach der grundsätzlichen Rechtmäßigkeit der Unterschriften für den Radentscheid, kann man getrost als populistisches Ablenkungsmanöver abstempeln. Alle Beschlüsse sind online einsehbar und über die Pläne und die schon 2020 durchgeführte öffentliche Ausstellung kann man sich nach wie vor beim Radfahren-ffm.de/608-0-Fahrradfreundlicher-Oeder-Weg.html

Ansgar Hegerfeld



Die Neue Mainzer Straße als Cityring kreuzt am Willy-Brandt-Platz Weißfrauenstraße und Friedensstraße sowie den Trambahnverkehr zwischen Hauptbahnhof und Altstadt. Eine Herausforderung für (nicht nur) Radverkehrsplaner:innen

Ganzjahres-Radwege für Anlagen- und Cityring

Machbarkeitsstudie zeigt, dass durchgehende breite Einrichtungsradwege auf den Ringstraßen möglich sind

Die sehnsüchtig erwartete und nun vorgestellte Machbarkeitsstudie im Auftrag der Stadt Frankfurt zeigt: Sowohl auf dem Anlagen- als auch Cityring lassen sich ordentliche Radwege einrichten!

Beim Pressetermin in den Räumen des Verkehrsdezernates kam die gute Nachricht gleich zu Beginn: Es ist möglich! Gemeint sind sichere, komfortable und ganzjährig schlammfreie Radwege, die eine Ergänzung zu den heute schon gerne von Radfahrenden genutzten Grünanlagen werden sollen. Geprüft wurden insgesamt elf Varianten mit Ein- und Zweirichtungsradwegen und auch Fahrradstraßen mit und ohne Anlieger-Autoverkehr.

Die insgesamt ca. 7,5 km wurden dabei in mehrere Abschnitte unterteilt, die unabhängig voneinander umgesetzt werden können. Die meisten Radfahrenden nutzen schon heute nur abschnittsweise die Grünanlagen und nur wenige fahren eine komplette Runde, so dass jeder umgesetzte Abschnitt eine für viele Menschen direkt spürbare Verbesserung in ihrem Alltag sein wird.

Für die Studie wurden extra Zählungen durchgeführt und vorhandene Zahlen mit ausgewertet, sodass auch die sehr unterschiedlich intensive Nutzung der Abschnitte deut-

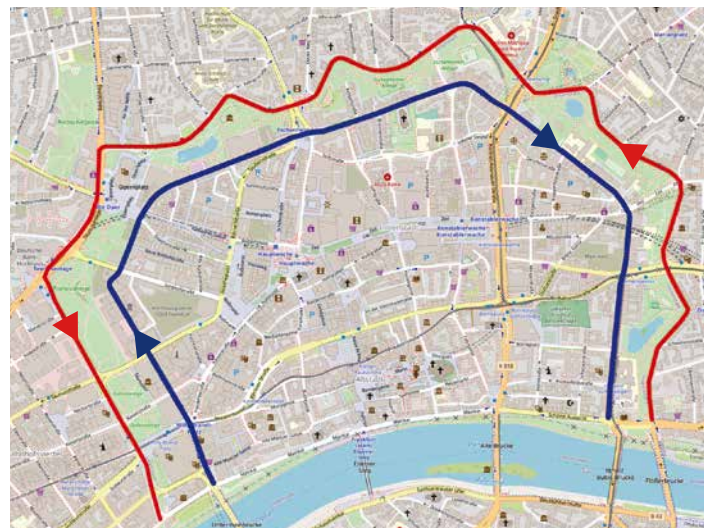
lich wurde. Während der Schwerpunkt der heutigen Nutzung klar im Westen liegt, lässt sie im Nordosten (Seilerstraße / Friedberger Anlage) deutlich nach.

Am Ende steht aber trotzdem die Empfehlung, dass sowohl auf dem kompletten Anlagen- als auch Cityring jeweils ein durchgehender und breiter Einrichtungsradweg in Fahrtrichtung der bisherigen Einbahnstraßen eingerichtet werden sollte. Diese Lösung ist, zumindest für deutsche Verhältnisse, schnell,

unkompliziert und kostengünstig umsetzbar. Manche Abschnitte werden aber, u.a. wegen absehbarer privater Großbaustellen im Straßenraum, noch einige Jahre auf sich warten lassen. Die Umsetzung soll daher, was die Abschnitte angeht, etwas „durcheinander“ anstatt am Stück erfolgen, damit einige Abschnitte möglichst schnell umgesetzt werden können und nicht das gesamte Projekt auf das letzte verfügbare Teilstück warten muss.

Dafür, dass es nur eine recht allgemeine Machbarkeitsstudie ist, wurden teilweise schon überraschend detaillierte Vorschläge für Kreuzungen usw. erarbeitet. So wird beispielsweise ein neuer Zweirichtungsradweg direkt vor dem Flemings-Hotel ins Spiel gebracht, der damit auch den vielen aus dem Oeder Weg kommenden Radfahrenden eine willkommene Abkürzung in die Stadt bieten würde. Dieser Lückenschluss ist bereits in der weitergehenden Planung und soll mit als einer der ersten Abschnitte (neben Bleichstraße und Bockenheimer Anlage) umgesetzt werden.

Obwohl wünschenswert und auch absehbar ist, dass das Projekt früher oder später komplett umgesetzt wird, soll die Durchführung sogar noch in diesem Jahr mit der „Lange Straße“ zwischen Battonstraße und „Schöne Aussicht“ starten. Die VGF baut dort ohnehin die Straßenbahnhaltestelle barrierefrei um und die Stadt nutzt diese große Baustelle, um gleich „huckepack“ Radwege anzulegen. Das spart wertvolle Zeit und Geld und ist ein positives Beispiel dafür, dass Machbarkeitsstudien nicht zwangsläufig geduldiges Papier bleiben müssen. Wie üblich braucht es dafür aber ausreichenden politischen Willen, der aktuell vorhanden ist. Die Idee für diese Machbarkeitsstudie



Der Cityring (blau) wird im Uhrzeigersinn befahren, auf dem Anlagenring (rot) fließt der Verkehr entgegen der Uhr um die Innenstadt. Beide Straßenverläufe sind von der Studie betroffen. Grafik: OpenStreetMap/Ansgar Hegerfeld



Anlagenring am Scheffeleck (Eckenheimer Landstraße/Scheffelstraße)



Bockenheimer Anlage in Fahrtrichtung Eschenheimer Tor



Visualisierungen: Stadt Frankfurt am Main (4)

Parken in zweiter Reihe: Seilerstraße als Teilabschnitt des Cityrings

stammt aus dem Radentscheid-Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, 2020 wurde bei beim wohl längsten und schnellsten Popup-Radweg der Welt die Machbarkeit schon auf der Straße symbolisch präsentiert (siehe Frankfurt aktuell 04/2020).

Für die Radwege sollen sowohl vorhandene Fahrstreifen als auch Parkplätze umgewidmet werden, was aber dank der zahlreichen (ebenfalls untersuchten) Parkhäuser und bisher überdimensionierten Fahrbahnen kein Problem darstellt.

Ansgar Hegerfeld

Weitere Informationen:
www.radfahren-ffm.de/750-0-Innerstaedische-Fahrrad-trasse-ist-realisierbar.html



Spatenstich zum Mehrgenerationen-Radweg

Nach mehreren Jahrzehnten der Diskussion, Planung und Vorbereitung wird der Radweg zwischen Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach Realität.

Manche hatten die Hoffnung schon aufgegeben und waren erleichtert, dass sie diesen Moment tatsächlich noch erleben dürfen: der neue Rad- und Gehweg entlang der Nieder-Eschbacher Straße wird gebaut, die Bagger rollen bereits. Der erste Bauabschnitt startete am dritten April und betrifft die Kreuzung zur L3008, die auch gleich barrierefrei umgebaut wird. Der zweite Abschnitt folgt dann ab Ende 2023, wobei die Bauarbeiten für die rund zwei Kilometer circa 15 Monate dauern sollen.

Beide Ortsbeiräte fordern diesen Radweg schon seit mehreren Generationen, in der jüngeren Vergangenheit demonstrierten auch Schülerinnen und Schüler für die Umsetzung. Ab 2025 können dann auch sie endlich selbstbestimmt, sicher und komfortabel von Nieder-Erlenbach zur Otto-Hahn-Schule in Nieder-Eschbach radeln oder einfach Freunde treffen.

Das große Interesse an diesem Radweg am nördlichsten Stadtrand zeigt auch, dass hier ebenfalls Menschen das Fahrrad gerne nutzen würden, sofern die Rahmenbedingungen passen. Auch wir forderten bereits mehrfach die



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Umsetzung (u.a. Frankfurt aktuell 01/2020) und freuen uns jetzt über den Baubeginn. Unklar bleibt allerdings, was zuerst da war: die Forderung nach diesem Radweg oder der ADFC Frankfurt am Main e.V., der im September 1991 gegründet wurde und damals aus dem großflächigen ADFC-Bezirksverband hervorging.

Aller Frustration über die lange Zeit, die u.a. das Planfeststellungsverfahren gekostet hat, zum Trotz: die Stadt Frankfurt hatte zuletzt auch mit dem eingeleiteten Enteignungsverfahren gezeigt, dass sie es mit dem Bau ernst meint und man die Umsetzung nicht noch weiter verzögern wird. Die Enteignung zum Erhalt des letzten betroffenen Grundstücks, das zunächst nicht freiwillig verkauft werden sollte, ist bei Radwegen (im Gegensatz zu Autobahnen) ziemlich unüblich und das allerletzte Mittel. Dass man sich jetzt doch noch mit dem letzten Eigentümer einig geworden ist, beschleunigt die Umsetzung aber im Vergleich zu so einer Enteignung um mehrere Jahre, auch wenn sich darüber wohl kaum jemand mehr gewundert hätte.

Ansgar Hegerfeld



Peter Sauer (2)

Sichere Querung der Pfaffenwiese

Im fernen Westen der Stadt, direkt gegenüber der Jahrhunderthalle, wurden einfache Schutzstreifen entlang von Silostraße und Pfaffenwiese markiert. Vor rund zwei Jahren wies uns eine Leserin darauf hin, dass eine Querungshilfe für Radfahrende, die von der Silostraße kommend auf den Radweg in Richtung Zeilsheim gelangen wollen, leider fehle. Nun macht uns das Radfahrbüro darauf aufmerksam, dass nachgebessert wurde. Auf auf dem nördlichen

Radweg der Silostraße ist jetzt eine Linksabbiegemöglichkeit markiert. Hier erleichtert eine durch Baken gesicherte Verkehrsinsel die Querung beider Fahrspuren der Pfaffenwiese, man erreicht nun leichter den direkt neben der Feuerwache beginnenden Radweg entlang des Bahndamms nach Westen. Außerdem wurde der Schutzstreifen auf der Pfaffenwiese rot eingefärbt, so dass der Radverkehr auch hier deutlicher sichtbar wird.

Peter Sauer



Sicherer Radverkehr am Güterplatz und durch die Osloer Straße
Radfahrbüro Stadt Frankfurt

Wie in jedem Frühjahr stellte nicht nur das Amt für Straßenbau und Erschließung seine Pläne vor, auch die ersten **neuen** oder **verbesserten Radwege** des Jahres sind bereits zu sehen

Es gibt zwar keine Fahrradsaison, da Sommer wie Winter geradelt wird. Anders sieht es bei der Einrichtung von neuen Radwegen und Fahrradstraßen aus, hier gibt es echte witterungsbedingte Einschränkungen. Auch wenn in Frankfurt inzwischen bei so niedrigen Temperaturen gearbeitet wird, wie es sonst in Deutschland nicht üblich ist: Irgendwann kommen selbst die besten Markierungsfirmen an ihre Grenzen und müssen Winterpause machen. Nun ist die „Radweg(-Bau)-Saison“ aber wieder eröffnet und die ersten Projekte des Jahres sind bereits zu sehen:

- Die **Friedberger Landstraße** hat zwischen Rat-Beil-Straße und Nibelungenplatz einen Lückenschluss erhalten. Nachdem eine Privatbaustelle über Monate den rechten Fahrstreifen blockierte, wurde nach deren Fertigstellung nahtlos am nächsten Tag der neue Radweg eingerichtet. Zusätzlich wurde die Ampelschaltung zur Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen umprogrammiert.
- Auch der letzte Abschnitt des **Kettenhofwegs** wurde Mitte April fertiggestellt und eröffnet. Damit ist eine weitere Fahrradstraße aus dem Radentscheid-Paket umgesetzt. Die Parkplätze wurden neu geordnet, dort dürfen nur noch „Anlieger“ mit dem Auto fahren und aus Richtung Robert-Mayer-Straße kommend hat der Radverkehr nun Vorrang an der Einmündung.
- Neben an hat die **Hohenstaufenstraße**, zusammen mit den neuen Trennelementen und der roten Farbe an der **Osloer Straße**, deutlich breitere und teilweise baulich getrennte Radwege erhalten.
- Für dieses Jahr angekündigt wurde außerdem der Baubeginn des seit langem geforderten **Durchstichs am Homburger Damm**, dort laufen bereits die Vorbereitungen. Im Herbst soll



Sichere Fahrt in Richtung Güterplatz in der Hohenstaufenstraße
Ansgar Hegerfeld (5)



Lückenschluss Friedberger Landstraße zwischen Rat-Beil-Straße und Nibelungenplatz

2023 Neue Radweg-Projekte



Die Robert-Mayer-Straße verlängert die Fahrradstraße Kettenhofweg



Fahrradstraße Kettenhofweg zwischen Senckenberganlage und Mendelssohnstraße



Hier müssen wir durch: Der Tunnel-Durchstich am Homburger Damm ist in Arbeit

der neue Tunnel in den Damm eingeschoben werden, während der Bahnverkehr für einige Tage unterbrochen wird. Bis ca. Anfang 2025 soll dann die Verlängerung der Frankenallee in Richtung Westen fertiggestellt werden – exklusiv für Rad- und Fußverkehr und eine willkommene Alternative zur Mainzer Landstraße.

Ansgar Hegerfeld

TERMINE

Di.	09.05.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	09.05.	W	Radlertreff im Westen
Do.	11.05.	N	Radlertreff im Norden, 18.00 Uhr
Mo.	15.05.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	17.05.		Ride of Silence, 18.00 Uhr, Alte Oper
Mi.	17.05.	V	Verkehrs-AG
Sa./So. 20./21.05. VELO Frankfurt, Eissporthalle, 10–18 Uhr			
Do.	25.05.	T	Stammtisch Technik AG
Fr.	26.05.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
So.	04.06.		FahrRad!-Tag im GrünGürtel, 10–17 Uhr
Mo.	05.06.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	07.06.	G	AG Kartographie & GPS
Di.	13.06.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	13.06.	W	Radlertreff im Westen
Do.	15.06.	N	Radlertreff im Norden, 19.00 Uhr
Mi.	21.06.	V	Verkehrs-AG
Mo.	26.06.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	30.06.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mi.	03.07.	G	AG Kartographie & GPS
Do.	06.07.	T	Stammtisch Technik AG
Di.	11.07.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	11.07.	W	Radlertreff im Westen
Do.	13.07.	N	Radlertreff im Norden, 19.00 Uhr

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE/KONTAKTE

G	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen oder Biergarten
N	18.00 Uhr/ 19.00 Uhr	Alter Flugplatz an der Nidda Info: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	18.00 Uhr/ 19.00 Uhr	Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Redaktion		Info: Telefon 069 - 46 59 06 frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
S	18.00 Uhr	Vor dem Lokal „Buchscheer“, S-Bahn-Station „Louisa“
T	19.00 Uhr	Niederursel, Gaststätte „Lahmer Esel“ Info: technik@adfc-frankfurt.de
V	19.30 Uhr	Videokonferenz/Infoladen Info: ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
VS	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
W	18.30 Uhr	Clubhaus HTC, Grasmückenweg 20, F-Höchst Info: christa.pelleringhoff@adfc-frankfurt.de

Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

Die Teilnahme ist kostenlos. Termine jeweils um 15.00 Uhr, Reparatur- und Techniktreff / ehemaliges Hausmeisterbüro, Ben-Gurion-Ring 118, (U2, U9 „Bonames Mitte“). Bitte anmelden!

Samstag, 20.05.	Rainer Mai	Tel. 069 - 41 30 85
Samstag, 03.06.	Rainer Mai	Tel. 069 - 41 30 85
Samstag, 24.06.	Martin Schnabel	Tel. 0176 - 22 06 50 72
Samstag, 08.07.	Udo Müller	udobmueller@web.de

ANLIEGEN



Bevor das jeweils aktuelle Heft von „Frankfurt aktuell“ erscheint, wird es einer sorgfältigen Fehlerkorrektur unterzogen. In diesem Falle aber ist jemand vorab eingesprungen und hat für sprachliche Klarheit gesorgt, wie anlässlich von Bauarbeiten in der Straße Alt-Bornheim zu sehen war.

Ingolf Biehuseen

Codierungen

Weiterhin **freitags** 15.00 – 17.00 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).

Zusätzliche Codiertermine (ohne vorherige Anmeldung):

13.05.	10.00–14.00	Zeilsheim, vor der Stadthalle
14.05.	11.00–14.00	Bergen-Enkheim, Triebstraße (Straßenfest)
24.05.	14.00–17.00	Goldsteinpark, Stadt der Kinder
04.06.	10.00–17.00	Alter Flugplatz an der Nidda, Am Burghof 55
17.06.	10.00–13.00	Ginnheim, Fahrrad Wagner, Woogstraße
20.05./21.05.,	11.00–17.00	VELOFrankfurt, Eissporthalle
22.07.	10.15–11.15	Sossenheim, Lidl-Parkplatz, Siegenger Straße 69

Infos: adfc-frankfurt.de/codiertermine

Kidical Mass: Samstag, 04.06., 15.00 Uhr

Info: www.radentscheid-frankfurt.de/kidicalmass/



Gedenkfahrt in Weiß

Am 17. Mai soll der *Ride of Silence* 2023 an verletzte oder getötete Radfahrende erinnern

Auch in diesem Jahr werden wir, gemeinsam mit weiteren Verbänden und Gruppen, wieder den *Ride of Silence*, die Gedenkfahrt für die getöteten und verletzten Radfahrenden in Frankfurt, veranstalten. Wie üblich starten wir am dritten Mittwoch im Mai um 18 Uhr von der Alten Oper aus zu einer angemeldeten und von der Polizei begleiteten Fahrraddemo.

In Rödelheim werden wir einen Zwischenstopp einlegen, wo wir ein neues Ghostbike für den schon 2021 nach einer Kollision mit einer Rollerfahlerin verstorbenen Radfahrer aufstellen werden. Anschließend fahren wir zum Dezernat für Mobilität und Gesundheit in der Schillerstraße und zur Gedenkstelle auf der Taunusanlage, wo letztes Jahr eine Radfahlerin getötet wurde. Enden wird die Fahrt gegen 20 Uhr wieder an der Alten Oper.



Die Ghostbikes, die in Rödelheim und bei einem anderen Termin auch in Kalbach aufgestellt werden sollen, bei der Abholung von der Lackierung

Ansgar Hegerfeld

Wir bitten um zahlreiche Teilnahme und gleichzeitig darum, dass keine Musikanlagen mitgebracht werden und (wenn möglich) weiße Kleidung getragen wird.

Alle aktuellen Informationen zur Demo gibt es in unserem ADFC-Veranstaltungskalender und unter www.ghostbike-ffm.de

Ansgar Hegerfeld

Der ADFC Frankfurt am Main unterstützt seit mehreren Jahren das Aufstellen der weißen Geisterräder, die sogenannten Ghostbikes, als Mahnmal und Gedenkstätte. Wir unterstützen bei der Organisation der Demonstrationen, stellen das Spendenkonto bereit und helfen bei der Instandhaltung der Räder. Jedes neue Ghostbike wird inzwischen professionell von einer Werkstatt lackiert und anschließend per Lastenrad oder Fahrradanhänger zum Aufstellort transportiert.

Wer sich an den Kosten für die Lackierungen und Schilder beteiligen möchte, kann auch zweckgebunden eine Spende an das auf Seite 3 dieses Heftes genannte Konto überweisen.



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

**Fahrradhaus
Wagner**

Familientradition seit 1929

Woogstr. 21

Tel.: 069 - 952 948 44

60431 Ffm. - Ginnheim

Fax: 069 - 952 948 56

Öffnungszeiten:

Montag - Freitag:

9:00 - 12:00 Uhr

15:00 - 18:30 Uhr

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:

9:00 - 13:00 Uhr

Ein großer Mann des Wortes *und* der Taten

Wir trauern um Wehrhart Otto. Am 20.3.2023 ist Wehrhart nach kurzer, schwerer Krankheit verstorben. Er wurde 79 Jahre alt.

2008 trat Wehrhart dem ADFC bei, fuhr zunächst ein paar Radtouren mit und wurde schnell aktiv. Bereits 2010 trat er dem Vorstand bei, bewies sich als Schriftführer und Pressesprecher sowie Mitglied des Redaktionsteams *Frankfurt aktuell* und beteiligte sich an der Erstellung des Tourenprogramms.

Wehrhart war als gelernter und sein gesamtes Berufsleben lang praktizierender Journalist ein Mann des Wortes, aber auch ganz entschieden ein Mann der Tat.

Als politisch denkender Mensch arbeitete er sich sehr schnell in die Belange und Problematiken der Alltags-Radfahrenden ein und hatte stets kreative Ideen, die er umzusetzen wusste. Zusätzlich konnte er andere Menschen be-

geistern, ebenfalls tätig zu werden. Beispielsweise beim ADFC-Radler-Fest, das er – am Alten Flugplatz an der Nidda – ins Leben rief und viele Jahre organisierte.

Zudem hat Wehrhart unzählige Infostände, Begrüßungsschreiben an Neumitglieder, Partnerschaften zu Zeitungen, Journalen, Hörfunk und Tourismusverbänden initiiert, verfasst, gepflegt und durchgeführt.

Nach seinem Ausscheiden aus dem Vorstand 2014 hat Wehrhart ein neues Aktivitätsfeld für sich entdeckt: Mobilitäts- und Gesundheitstage für Firmen aller Art, von der EZB über Aktionen mit der Polizei bis zu Veranstaltungen bei Fahrradläden mit Codierungen, Fahrradchecks und Infos rund ums Radfahren. Er vereinbarte Ter-

mine, verhandelte, schloss die Verträge ab und war selbst aktiv vor Ort. Nebenbei wurde mit diesen Aktionen Geld für den Kreisverband akquiriert, so dass der ADFC Frankfurt viele, viele andere Aktivitäten durchführen konnte.

Mit der Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt des AstA an der Johann Wolfgang Goethe-Universität hat Wehrhart die jüngere Zielgruppe erreicht. Nach einem mühevollen, zähen Anfang ist diese Einrichtung inzwischen anerkannt und sehr erfolgreich.



Wehrhart Otto bei der Verleihung des Ehrenbriefs des Landes Hessen im Römer

Eckehard Wolf

Bis zum letzten Jahr war er Austräger unserer Mitgliederzeitschrift in seinem Heimatstadtteil Kalbach sowie ein gern gesehener Mitfahrer auf vielen Touren.

Mit Wehrhart haben wir einen immer gut informierten, meinungsstarken Gesprächspartner, einen Ideengeber, einen kreativen Aktivisten, einen engagierten Fahrradfreund, kurz, einen unermüdlichen Kämpfer für eine bessere Welt verloren. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Vorstand, ADFC Frankfurt

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



RadReiseMesse, coronabefreit

Im Saalbau Bornheim trafen rund 40 Aussteller auf ein interessiertes Publikum

Um 11 Uhr soll es losgehen, doch bereits weit vor der Zeit ist das Foyer des Saalbau Bornheim gut gefüllt mit Menschen, die es kaum erwarten können: Endlich wieder RadReiseMesse, endlich ganz ohne coronabedingte Einschränkungen. Hinter den Kassen flitzen noch Aussteller hin und her und legen letzte Hand an bei ihren Ständen.

Bei pmv, dem Peter Meyer Verlag, zeigt sich die Verlagsleiterin angetan von der Buchbesprechung in Frankfurt aktuell: „Die Leute fragen konkret nach dem Buch von Alexander Kraft, das ihr in eurer Zeitschrift vorgestellt habt“, freut sie sich. Der Autor selbst, der später vorübergehend die Standwache übernimmt, kann dem nur zustimmen.

Ganz in der Nähe ein weiterer Büchertisch. Hier verkauft Matthias Arning seinen „Radlers Traum Frankfurt“, ein Buch, das wir ebenfalls in unserer Mitgliederzeitschrift vorgestellt hatten. Werden also weiterhin

echte Bücher gelesen, gedruckt auf Papier und grafisch attraktiv aufgemacht? Es scheint fast so, wenigstens dann, wenn das Format der Bücher nicht die Größe einer Fahrradlenkertasche übersteigt.

Überhaupt Gedrucktes – wer halbwegs wertig und nachhaltig informieren will, kann auf Karten, Broschüren, Faltblätter und ähnliches kaum verzichten. Der Mensch, sobald er sich in der Rolle eines Messebesuchers befindet, greift zum Papier und füllt Rucksäcke oder Taschen mit Material, das später zuhause am Küchentisch Orientierung bieten kann bei der Planung zukünftiger Radreisen. Egal, ob die nur in die Wetterau oder in den Vogelsberg führen, ins französische Elsass oder gar nach Tansania – die Nachbereitung eines Messebesuchs erst bringt Besucherinnen und Besucher auf neue Ideen (und zu neuen Reisezielen).

„Echte Bonner Hotels“, ein Zusammenschluss privat geführter

Häuser in der ehemaligen Bundeshauptstadt, umwirbt Radfahrende zu Touren nicht nur am Rhein, sondern auch im Siebengebirge, in der nahen Eifel oder dem Ahrtal. Die Damen vom „Vulkanradweg“ stimmen zwar der Meinung des Autors zu, dass dieses Ziel in Frankfurt kaum noch beworben werden muss, finden aber, dass man trotzdem beim ADFC Präsenz zeigen sollte. Der Stand der Delegation aus Neuwied macht mit zwei Hochrädern auf sich aufmerksam. Bestiege haben die Delegierten bisher keins der beiden, für Aufmerksamkeit sorgen diese Utensilien jedoch allemal. In Bad Salzschlirf wächst kein Wein, weshalb es dort keine Wein- sondern eine Quellenkönigin gibt, die charmant über die Radwege in der Region zwischen Vogelsberg und Rhön informiert. Weinköniginnen sind aus Mainfranken und aus Hammelburg an der Fränkischen Saale angereist und locken mit Probiertgläsern des berühmten



Erfreut zeigen sich nicht nur unsere Mitgliederwerber, erfreut zeigen sich auch Aussteller und Besucher: Endlich wieder ADFC-RadReiseMesse im Saalbau Bornheim.

Fotos: Andrea Maldonado / Peter Sauer



Bocksbeutels zum Halt an ihren Ständen und dazu, in ihrer Heimat nicht nur Rad zu fahren, sondern auch den Feier-Abend feucht-fröhlich zu begehen.

Brillen, dutzende, für Radfahren mit und ohne Seheinschränkungen, für Sportler und Sportlerinnen, zum Schutz vor Sonne und Wind – ein breites Spektrum ist im Saalbau im Angebot. Und wer vor dem Brillenkauf seinen Körper vermessen lassen will, um die optimale Brille zur eigenen Aerodynamik zu finden, geht zum „Radlabor“ und macht dort einen Termin aus.

Etwas vergessen? Elsass, Lechtal, Taunus, Alaska, Tansania, Bergisches Land, Südliche Weinstraße („Es wird Frühling, bei uns blühen schon die Magnolien!“, heißt es am dortigen Stand), Flusskreuzfahrten mit Rad & Schiff, African Bikers und echte Fahrräder am Stand von Oliver Nekola, der in diesem Jahr leider keines seiner auffallend schönen Kinder- und Jugendräder präsentieren konnte, aber ein zerlegbares Tandem sowie Sporträder mit Pini-on-Getriebe zeigte.

Ein gut besuchtes Rahmenprogramm mit interessanten Vorträgen über Radreisen (u.a. durch Schott-

land und durch Tansania) oder die Navigation auf diesen ergänzte die RadReiseMesse.

Möglich wurde die Veranstaltung wieder durch das Engagement vieler Ehrenamtlicher des Frankfurter ADfC. 35 Aktive halfen bei Aufbau, Ausstellerbetreuung, Vortragstechnik oder an der Kasse. Dazu informierte der ADfC an den eigenen Ständen über seine Arbeit (und natürlich über das eigene Radreiseangebot). Die „KlauNixe“, wie immer auf dem Platz vor dem Saalbau, konnten 61 Rahmen mit einer Codierung versehen, die Mitgliederwerber verbuchten 30 Vereinsbeiträge als Erfolg. Und Sigrid Hubert, die Leiterin der RadReiseMesse, wertete 40 Aussteller (acht davon erstmals in Frankfurt) und rund 1.250 Besucher ebenfalls als Erfolg.

Alles in allem also eine runde Sache, für die sich der Einsatz der vielen Aktiven – und besonders der von Sigrid – gelohnt hat. Im nächsten Jahr jedoch will Sigrid die Leitung der Messe in neue Hände geben. Interessierte an einem solchen erfolgsbehafteten Engagement sollten sich zügig bei ihr melden

Peter Sauer



Dagmar Berges

5000 wollen wir werden

5000 Mitglieder im Frankfurter ADfC, das wäre schön, und gemeinsam ist's machbar!

Zurzeit liegen wir bei gut 4600 insgesamt, eine prima Entwicklung in den letzten Jahren. Und **jeder zählt**, auch die Kleinsten. Deshalb zuhause einfach mal durchzählen. Ist ein Kind dazugekommen, wäre es prima, uns kurz zu informieren und schon haben wir ein Zählmitglied mehr.

www.adfc.de/mitgliedschaft/aenderung-familienmitglieder

Außerdem würden wir uns darüber freuen, wenn Du als Mitglied **Freunden und Freundinnen, Bekannten und Arbeitskolleg:innen** den ADfC weiter empfiehlst.

Aber das machst Du sicher schon.

Und **besonders attraktiv**: aktuell gibt es die **Einstiegsmitgliedschaft für 19 Euro** für das erste Beitragsjahr, egal, ob Single oder Familie, online abschließbar auf adfc-frankfurt.de. Natürlich auch an allen unseren Ständen, bei Codieraktionen oder anderen Events, die wir selbst anbieten oder an denen wir beteiligt sind. Also weitersagen!

Wir freuen uns über jeden und jede, die unsere Fahrradlobby und damit die Verkehrswende deutschlandweit und natürlich besonders in Frankfurt und für Frankfurt unterstützen.

Denn was ist umweltfreundlicher und gesünder als das Fahrradfahren im Alltag, in der Freizeit, im Urlaub, mit Familie, Kind und Kegel, Freund:innen und Hund im Anhänger?

Gemeinsam können wir es schaffen!
5000 Mitglieder hier in Frankfurt.

ADFC-Fahrradklima-Test 2022:

Mehr Radwege und Tempo 30 ge

Während sich in Hessen die Städte Frankfurt, Darmstadt und Baunatal über Auszeichnungen beim ADFC-Fahrradklima-Test freuen dürfen, liefert das Stimmungsbarometer bundes- und landesweit ein ganz anderes Bild.

Die allermeisten Kommunen stagnieren oder verschlechtern sich sogar, im Schnitt gelingt nur etwa jeder fünften Stadt oder Gemeinde eine Verbesserung – meistens in sehr geringem Ausmaß.

Aus dem Fahrradklima-Test ergibt sich aber nicht nur ein Ranking und ein Fingerzeig, ob es nach oben oder unten geht: Wertvoll sind auch die sehr zahlreichen Kommentare, die Teilnehmende als Freitext eingegeben haben. Sie helfen Gliederungen vor Ort und interessierten Kommunen zu erkennen, was das Fahrradklima lokal besonders trübt. Die Kommentare lassen aber auch übergeordnete Trends erkennen, die in den 27 Standardfragen nicht so exakt abgebildet sind. So wird besonders die mangelnde Verkehrssicherheit für Kinder und Ältere beklagt. In diesem Zusammenhang erscheint häufig die Forderung nach Tempo 30 innerorts, was die Kommunen aber nicht überall anordnen dürfen, wo es sinnvoll wäre, weil hier ausgerechnet das Bundesverkehrsministerium, Förderer des Fahrradklima-Tests (!), massiv mauert.

Bei der Sonderbefragung zum ländlichen Raum werden oft fehlende überörtliche Radverbindungen beklagt. Hier ist aber vor allem das Land Hessen, das nur 11 Prozent der Landesstraßen mit Radwegen ausgestattet hat, mit einer massiven Steigerung des Ausbautempos in der Pflicht.

Nichtsdestotrotz: Es sind zuallererst die Kommunen, die selbst etwas voranbringen können. Wo der politische Wille zur Radverkehrsförderung vorhanden ist, hellt sich das Fahrradklima sichtlich auf – auch wenn es meist sehr langsam vorangeht...

Torsten Willner

Umfassende Infos zum Abschneiden hessischer Kommunen beim FKT22: adfc-hessen.de/=sufl

In **Grävenwiesbach** erntet der Winterdienst eine 5,3 – das „gelingt“ **Usingen** bei Ampelschaltungen. In Hessen rangieren beide ganz hinten. In **Neu-Anspach** trüben Hindernisse auf Radwegen das Klima. Dagegen wird **Wehrheims** Engagement honoriert: Fahrradförderung in jüngster Zeit verbessert sich um 0,4 Notenpunkte.

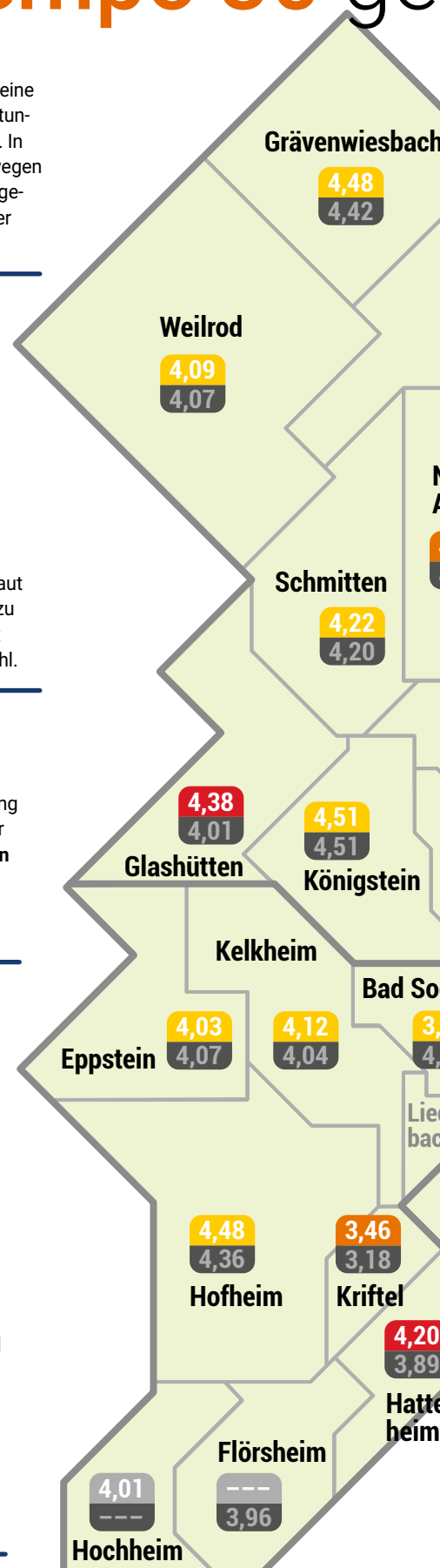
In **Königstein** erhalten das Fahren auf Radwegen, im Mischverkehr und die Radwegbreiten Noten im 5er-Bereich. In **Oberursel** und **Kronberg** hat sich die Benotung seit 2020 praktisch nicht verändert.

Eppstein verbessert sich leicht, weil laut Benotung das Stadtzentrum zügiger zu erreichen ist. Dagegen verschlechtert sich in **Kelkheim** das Sicherheitsgefühl.

Obwohl Breite und Oberfläche der Radwege deutlich und Falschparkerkontrolle, Reinigung der Radwege und Winterdienst leicht besser bewertet werden, verbessert sich **Bad Soden** insgesamt nur leicht. **Schwalbach** profitiert durch besser bewertete Wegeoberflächen und Reinigung der Radwege.

Eschborn erholt sich von der schlechten Bewertung 2020 durch die Verbesserung bei öffentlichen Leihrädern (0,9 Notenpunkte), die Fahrradförderung in jüngster Zeit und Wegeoberflächen. **Steinbach** gelingt es nur mit Einbahnstraßen-Öffnungen, die Verschlechterung der Gesamtnote abzuwenden.

Hattersheim verschlechtert sich fast überall um einige Zehntel Notenpunkte – Beleg dafür, dass die Ansprüche steigen. **Hofheim** belegt hessenweit den vorletzten Platz. Fahrradförderung in der jüngsten Zeit sackt ab von 4,9 auf 5,3. Das viel positiver bewertete **Kriftel** verschlechtert sich beim Sicherheitsgefühl um eine halbe Note.



wünscht

In **Schmitten** wird das Radfahren von Alt und Jung, in **Glashütten** die Reinigung der Radwege je 0,6 Notenpunkte schlechter bewertet. Lichtblick in **Weilrod**, wo sich die Zufriedenheit mit Ampelschaltungen um eine halbe Note verbessert.

Usingen

4,56
4,35

Neu-
Anspach

4,22
4,02

Wehrheim

3,42
3,41

Friedrichsdorf

4,21
4,09

Bad Homburg

3,63
3,42

Karben

3,56
3,56

4,21
4,19

Kronberg

Oberursel

3,66
3,57

den

96
09

der-
ch

ers-

Steinbach

3,66
3,63

Eschborn

3,69
3,91

Schwalbach

3,46
3,60

Sulzbach

4,15

Frankfurt am Main

3,61
3,72

Offenbach

3,69
3,64

Nur bei Einbahnstraßen-Öffnungen kann **Bad Homburg** sich verbessern. Kritischer bewertet werden Winterdienst, Öffentlichkeitsarbeit und fehlende öffentliche Leihräder. **Friedrichsdorf** fällt leicht zurück, weil Ampelschaltungen und Radwegbreiten klar schlechter benotet werden.

Zur Entwicklung des Fahrradklimas in Frankfurt am Main siehe Beitrag auf der folgenden Seite >>



Legende

Gesamtwertung 2022 im Vergleich mit 2020

0,00 Note 2022
0,00 Note 2020

Starke Verbesserung
(um mehr als 0,3 Notenstufen)

leichte Verbesserung
(um 0,15 bis 0,3 Notenstufen)

relative Konstanz
(um 0,15 Notenstufen besser oder schlechter)

leichte Verschlechterung
(um 0,15 bis 0,3 Notenstufen)

starke Verschlechterung
(um mehr als 0,3 Notenstufen)

erstmalig dabei / 2022 nicht dabei
(keine Daten für 2022 verfügbar)

Nachdem sich **Bad Vilbel** 2020 um eine halbe Note verbesserte, liegt es nun wieder im Bereich von 2018 (4,0). Stark verschlechtert hat sich die Fahrradförderung in jüngster Zeit (-0,8 Notenpunkte), die Bewertung der Radwegebreite (-0,7) und auch bei Spaß oder Stress ein Absturz von 3,1 auf 3,7. In **Karben** hat sich das Klima seit 2020 praktisch nicht verändert.

Stagnation in **Offenbach**. Womöglich haben die Fahrradstraßen das Zentrum besser erreichbar gemacht, hier gibt es eine leichte Verbesserung. Schlechter wird die Fahrradmitnahme im ÖPNV und die Werbung fürs Radfahren bewertet. Haupttätigkeiten: Diebstähle und fehlende Falschparkerkontrollen.

Fahrradklima-Test: Frankfurt radelt weiter!

Die „kleinste Metropole der Welt“ klettert in der Kategorie über 500.000 Einwohner:innen bundesweit um einen Platz auf Rang 2

Dass sich in Frankfurt in den letzten Jahren fahrradmäßig einiges getan hat, wissen Leserinnen und Leser dieses Magazins natürlich. Da bei der bundesweiten Umfrage aber auch viele Nicht-Mitglieder abstimmen, ist diese externe Rückmeldung für uns aufschlussreich: Kommen die Veränderungen auch bei den Leuten an, die sich nicht so intensiv mit Verkehrspolitik beschäftigen, sondern einfach nur im Alltag radeln?

Über 1700 Menschen bewerteten dieses Mal Frankfurt in den bekannten Kategorien und sorgten so dafür, dass Hannover überholt wurde und bei der nächsten Umfrage 2024 nur noch Bremen um den Titel der fahrradfreundlichsten Stadt in dieser Größe bangen muss. Traditionell besonders positiv wurde wieder die nahezu flächendeckende Öffnung der Einbahnstraßen (Note 1,7) bewertet, hier zählt Frankfurt schon länger zu den bundesweiten Spitzenreitern.

Eine minimale Verbesserung um jeweils 0,1 Notenpunkte wurde unter anderem bei den Führungen an Baustellen (4,4), dem Sicherheitsgefühl (4,4), beim Winterdienst (4,1), dem Komfort

(3,8), der Akzeptanz der Radfahrenden (3,7) und den Abstellanlagen (3,6) gemeldet. Auch bei den Falschparkern gab es diese leichte Verbesserung, allerdings mit der Note 4,7 weiterhin auf einem niedrigen Niveau. Das erfreuliche und immer konsequentere Einschreiten der städtischen Verkehrspolizei hat sich leider noch nicht in allen Vierteln herumgesprochen, und bei der schier Masse an Falschparkern im Verhältnis zum wenigen Personal wird hier auch noch etwas Zeit vergehen.

Bike&Ride-Qualität an den Bahnhöfen lässt zu wünschen übrig

Ähnlich schlecht werden nur die Ampelschaltungen für Radverkehr (wieder 4,8), Konflikte mit KFZ (wieder 4,7) und Fahrraddiebstahl (sogar von 4,7 auf 4,9 verschlechtert) bewertet.

Die Erreichbarkeit der Nachbarkommunen wird mit Note 3,1 zwar recht gut eingestuft, allerdings ist die Sicherheit der Wege dorthin an einigen Stellen noch besserbar (3,7). Dass die Bike&Ride-Qualität (4,0) der Bahnhöfe zu wünschen übrig lässt, überrascht wenig, wenn man selbst das (wenig einladende) Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof erst mühsam suchen muss (wir berichteten in u.a. im Oktober 2016).

Fahrradförderung wird positiv wahrgenommen

Die „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ wird im Gegensatz dazu mit Schulnote 2,6 (2020: 2,9; 2018: 3,8) immer positiver wahrgenommen, genau wie die „Werbung für das Radfahren“ mit Note 3,6 (2020: 3,9; 2018: 4,2). Auch die 2021 fertiggestellte und nun stadtwert nutzbare grüne Radwegweisung zeigt Wirkung und verbessert die Note von 2,9 auf 2,4. Das zeigt uns, dass die



Stefan Lüdecke, Stabsstelle Radverkehr im Mobilitätsdezernat, hat die Auszeichnung Frankfurts als zweitplatzierte Stadt mit mehr als 500.000 Einwohner:innen von Staatssekretär Hartmut Höppner (links) und ADFC-Bundesvorstandsmitglied Christoph Schmidt entgegengenommen

Fahrradklima-Test

Bemühungen der Stadt Frankfurt durchaus wahrgenommen werden!

Die neu eingerichteten breiten Radwege, z. B. auf der Friedberger Landstraße, können sich bei der Bewertung noch nicht richtig gegen den großen und oft nur handtuchbreiten Altbestand durchsetzen. Trotzdem verbesserte sich die Note hier wieder von 4,9 (2018) über 4,8 (2020) auf nun 4,5.

Bei aller Freude über gute Platzierungen sollte man aber nicht vergessen, dass die Bewertungen immer relativ zu den anderen Städten zu verstehen sind. Und viele Eltern sind naturgemäß wenig begeistert, wenn der Nachwuchs einen eher „ausreichenden“ Notenschnitt mit nach Hause bringt. Viel wichtiger als der Platz an sich ist daher, dass die Richtung stimmt und da sind wir in Frankfurt auf einem guten (Rad-)Weg. Ansgar Hegerfeld

lich beweg

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
Tänzerin & Tanzpädagogin
Einführung beitragsfrei

Information
maa@tanzfrequenz.de
mobil 0151 11656979
Frankfurt am Main,
Offenbach, Alzenau

Klein ANZEIGEN



Neuer, unbenutzter Fahrrad-Wartung-Montage-Ständer. Neupreis ca. 56 €, für 25 € abzugeben.



2 Ortlieb-Satteltaschen – alt, aber voll funktionsfähig – gegen eine Schutzgebühr von 10 € abzuholen.

Abzuholen in Frankfurt-Berkersheim. Bitte E-Mail an reg.mueller@gmx.de

Unter dem Motto „Alle fahren Rad!“ lädt die EUROBIKE zusammen mit dem ADFC zur Premiere der EUROBIKE CITY PARADE ein. Egal ob regelmäßig oder gelegentlich Radfahrende, jung oder alt, mit dem Rennrad oder dem Lastenrad, bei der EUROBIKE CITY PARADE sind alle willkommen.

Zum entspannten Radfahren sind breite, sichere Wege nötig – und dafür ist an diesem Nachmittag gesorgt! Mit „DJ on Bike“ Dom Whiting radeln wir gemeinsam rund 15 Kilometer auf autofreien Straßen durch die Frankfurter Innenstadt. Damit wollen wir ein starkes Zeichen setzen für ein fahrradfreundlicheres Umfeld – und für eine zeitgemäße Radinfrastruktur, die unsere Städte lebenswerter macht. Denn wir wollen nicht nur während der EUROBIKE CITY PARADE, sondern auch die restlichen 364 Tage des Jahres entspannt und sicher mit dem Fahrrad unterwegs sein!

Der ADFC Frankfurt und der ADFC Hessen wirken bei Organisation und Durchführung der EUROBIKE CITY PARADE aktiv mit – insbesondere bei Streckenplanung und Ordner:innen-Einsatz. Für die Teilnahme als Ordner:in der EUROBIKE CITY PARADE gibt es neue, attraktive Konditionen. Auf adfc-frankfurt.de ist die Online-Anmeldung mit allen wesentlichen Infos in Kürze freigeschaltet.

**Ob als Ordner:innen oder als Teilnehmende:
Seid dabei bei der EUROBIKE CITY PARADE!**

● ● Eurobike.com

In Kooperation mit
ADFC Frankfurt
ADFC Hessen

EUROBIKE
**CITY
PARADE**

Alle fahren Rad!

18. Juni 2023
Frankfurt City

- Infostände, Speaker & Versammlung ab 12:00 Uhr
- Start: 14:00 Uhr
- Startort: Vorplatz Festhalle Messe Frankfurt

feat.
DOM WHITING

Mehr Infos >

Der ADFC Frankfurt ist vielfältig präsent!

Hier eine Zusammenstellung der Events und Veranstaltungen der nächsten Wochen und Monate, an denen sich der ADFC Frankfurt mit Infoständen und/oder weiteren Aktivitäten beteiligt:

- >> VELO Frankfurt, 20.-21. Mai
- >> Grüngürtel-Fahrradtag, 04. Juni
- >> Eurobike-Fahrradparade, 18. Juni
- >> Nationaler Radverkehrskongress, 20.-21. Juni
- >> EUROBIKE, 21.-25. Juni
- >> Vereinsring-Fest Glauburgplatz, 9. Juli
- >> Mainkai-Aktionstag, 23. Juli

Wer sich aktiv beteiligen möchte, möge sich bei Bertram Giebeler melden. In seiner neuen ehrenamtlichen Aufgabe (Beauftragter des Kreisverbands Frankfurt für Veranstaltungen und Printmedien) koordiniert er technisch und personell den Auftritt des ADFC Frankfurt bei den jeweiligen Veranstaltungen.

Kontakt: bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de

Die Konkurrenz schläft nicht!



Unbedingt mitmachen! Das „ADFC-Team Frankfurt“ soll auch beim Stadtradeln 2023 ganz vorne dabei sein.

Seit dem 1. Mai bereits läuft das diesjährige Stadtradeln. Wer nun erschrocken auf den Kalender blickt und glaubt, zu spät zu sein, täuscht sich. Noch bis zum 21. Mai könnt ihr euch anmelden und Kilometer sammeln. Und die, die ihr seit dem 1. Mai gefahren seid, könnt ihr einfach nachtragen!

Im letzten Jahr hat unser Team mit 123 Radler:innen insgesamt 54.712 Kilometer gesammelt und damit als radelaktivstes Team den ersten Platz belegt. Um diesen Erfolg zu wiederholen, brauchen wir eure tatkräftige Unterstützung. Denn auch diesmal wollen uns andere ernsthaft Konkurrenz machen. Deshalb gilt: „Rauf aufs Rad und Kilometer sammeln!“ Unsere Teamkapitänin Christiane Beckort freut sich darauf, uns an die Spitze des Feldes zu führen.

Mitmachen im „ADFC-Team Frankfurt“ ist ganz einfach:

- auf stadtradeln.de/frankfurt registrieren
- Stadtradeln-App runterladen (optional)
- gefahrene Strecken entweder tracken oder ganz bequem über die [Stadtradeln-Website](https://stadtradeln.de) eintragen

Alles klar? Dann mal los – wir wollen wieder unter den Gewinner:innen sein!

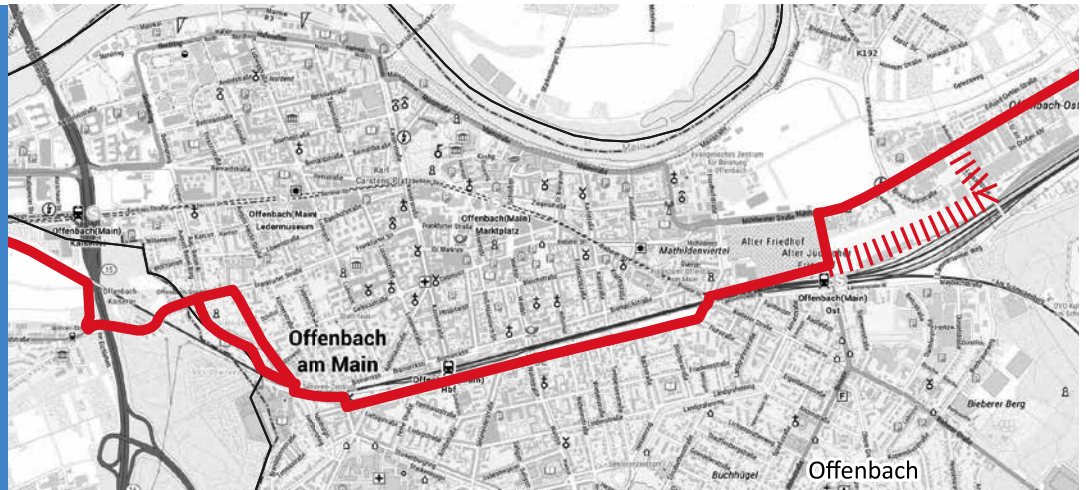
Christiane Beckort/Peter Sauer

Radschnellweg FRM8

Hanau-Offenbach-Frankfurt

Kritische Betrachtung der geplanten Trasse aus Sicht der Radfahrenden in Offenbach

Grafik: Regionalverband FrankfurtRheinMain



Die Machbarkeitsstudie der Experten für den FRM8 liegt nun vor und entspricht im Prinzip den Erwartungen, die sich aus den Vorgesprächen ergeben. Die von der Presse zitierten Politiker geben sich durchweg positiv, zuversichtlich und so, wie es Politiker fast immer bei solchen Gelegenheiten tun.

Die radfahrende Bevölkerung wurde natürlich pflichtgemäß in die Vorbereitung eingebunden und angehört. Entscheidend für das Resultat waren dann jedoch vorwiegend die Sachzwänge, also primär die Kosten.

Aus Sicht des ADFC Offenbach wurde hier die billigste Lösung bevorzugt, die praktisch durchweg auf vorhandenen Straßen verläuft. Das hat jedoch nicht nur Vorteile. So wird es entlang der vielbefahrenen B43/Mühlheimer Straße viele Kreuzungen und Einmündungen und damit Konflikte mit dem Kfz-Verkehr geben. Die jetzt schon dort vorhandene, auf die Fahrbahn markierte Radspur wird nur ungerne und von

wenigen, unerschrockenen Radlerinnen genutzt. Um die vielbefahrene Kreuzung an der Unteren Grenzstraße zu umgehen, wird eine Variante durch das geplante Neubaugebiet am alten Güterbahnhof geprüft.

Verkehrssame Alternative?

Viele Radfahrende hätten z. B. den parallel verlaufenden Kuhmühlgraben oder einen Weg südlich der Bahn (Lämmerspieler Weg) bevorzugt, da es dort wenig bis gar keinen anderen Verkehr gibt. Ideal wäre eine Lösung unmittelbar am oder gar teilweise auf dem Bahndamm durch die Stadt gewesen. Da spielt jedoch die Bahn nicht mit, weil hier Platz für künftige Erweiterungen der Gleise freigehalten werden soll. Die Kosten wären durch einige erforderliche Bauwerke natürlich deutlich höher. Von Brücken für Radschnellwege, wie diese z. B. in Holland oder Dänemark zu finden sind, ist man hier leider noch weit entfernt.

Vom Ostbahnhof führt die Trasse durch die zwar breite, aber bisher bei Radfahrern unbeliebte Hebe-

straße, die größtenteils mit Kopfsteinpflaster versehen ist und in welcher außerdem viel Bus-Verkehr vom und zum Busdepot der Offenbacher Verkehrsbetriebe herrscht. Die durchgehende Asphaltierung bzw. Erstellung eines ca. vier Meter breiten Radweges auf einer Seite dürfte einer der größten Ausgabenposten für die Stadt werden.

Von dort soll der Radschnellweg dann westwärts unter der Bahn hindurch in die dicht bebaute Feldstraße und weiter durch die Marienstraße führen, wo nur Platz für einen ausreichenden Radweg geschaffen werden kann, wenn mindestens auf einer Straßenseite alle Parkplätze und einige Bäume wegfallen. Das wird bei den Anwohnern nicht auf Gegenliebe stoßen, zumal Ersatzparkraum in der unmittelbaren Umgebung kaum geschaffen werden kann, da auch hier schon hoher „Parkdruck“ herrscht.

Am Ende der Marienstraße geht es dann wieder unter dem Bahndamm hindurch entlang des Dreieichparks bis zur Stadtgrenze nach

Frankfurt, wo es dann hinter der Autobahnbrücke durch die Oberräder Felder weitergeht.

Fazit für Offenbach:

Es wurde für die Radfahrenden die zweitbeste Variante gewählt, die meist entlang vielbefahrener und bewohnter Straßen verläuft und viel Konfliktpotential bietet. Als Vorteile kann man hier sehen, dass Eingriffe in die Natur und somit weitere Versiegelung vermieden werden und der Weg relativ gerade durch die Stadt verläuft und somit sicher auch rege genutzt werden wird. Auch lassen der geringe bauliche Aufwand und die damit überschaubaren Kosten auf eine baldige Realisierung hoffen. Detlev Dieckhöfer

ADFC Offenbach am Main e. V.

Andrea Golde

Tel. 069 / 861334

adfc-offenbach@web.de

www.adfc-offenbach.de



Kreuzung Untere Grenzstraße / Mühlheimer Straße (B43): Gefahrenstelle für Radfahrende

Detlev Dieckhöfer (3)



Kreuzungsbereich Hebestraße / Bieberer Straße / Feldstraße / Bahnunterführung: hier wirds eng für den Radverkehr



Marienstraße: hier soll Platz für einen Radweg am Bahndamm geschaffen werden, in Höhe des Hauptbahnhofes wird es eng.



Hospitalstraße: kein Platz für Radfahrende in den Fahrradstraßen



Bleichstraße/Waldstraße: Radfahrer müssen sich durchkämpfen



Bleichstraße: endlose Autoschlangen in der Fahrradstraße
Detlev Dieckhöfer (3)

„Ausbaufähiges Erfolgsmodell“

Abschlussbericht der Hochschule Darmstadt zu den Fahrradstraßen in Offenbach – Stellungnahme des ADFC Offenbach

Die Fahrradstraßen werden in Offenbach immer mehr genutzt. Viele halten deren Einrichtung für sinnvoll, allerdings ist das Gefühl der Sicherheit auf den Fahrradstraßen gesunken – auch, weil viele Kraftfahrzeuge dort weiterhin zu schnell und oft illegal unterwegs sind. Dies sind die zentralen Ergebnisse des Monitoring-Abschlussberichts für das städtische Fahrradprojekt Bike Offenbach, den die Hochschule Darmstadt jetzt vorgelegt hat.

Der ADFC Offenbach war in die Planung der Fahrradstraßen einbezogen und so waren wir, in Kenntnis guter Beispiele aus anderen Städten, zuversichtlich, dass dieses Projekt den Radverkehr in Offenbach ein gutes Stück voran bringen würde. Zumindest was die öffentliche Diskussion betrifft, wurde dieses Ziel wohl auch erreicht. Bei der Ausführung der Fahrradstraßen mussten laut Verwaltung dann viele Kompromisse gemacht werden, aus unserer Sicht auch einige faule Kompromisse, die leider zu den unbefriedigenden Situationen führten, die oft beklagt werden. Bei den positiven Stellungnahmen der Verantwortlichen der Stadt werden diese Probleme natürlich gerne ausgeblendet.

So wird das Problem der Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln, wie Tempo 30, nur Anliegerverkehr, Vorfahrt für Radfahrende, etc., von der ausführenden Baubehörde an die Ordnungsbehörde weitergeschoben. Die Ordnungsbehörde wiederum bekennt, dass dieses

alles nicht zu kontrollieren sei und durch gelegentliche Kontrollen kein spürbarer Lerneffekt eintritt; daher müsse es bauliche Maßnahmen geben. Letzteres fordern die Radfahrenden in Offenbach schon von Anfang an, in Kenntnis der wahren Gesetze der Straße. Die Bilder aus der Offenbacher Innenstadt belegen dies.

Im Rahmen der durch den Radentscheid mit dem Magistrat und der Stadtverwaltung festgelegten Maßnahmen sollen nun auch an einigen Stellen bald solche baulichen Einrichtungen folgen. Das bedeutet insbesondere:

Bauliche Maßnahmen

- Modale Filter, also Sperrungen durch Pfosten oder andere Einbauten, womit nur noch Fahrräder durch diesen Filter passen, ähnlich wie am Schillerplatz. Hiermit wird der Durchgangsverkehr meist deutlich reduziert, im Extremfall würde eine Sackgasse entstehen, wie bereits am Bierbrauerweg realisiert.
- Wegfall von Parkplätzen, womit in engen Einbahnstraßen das Radfahren gegen den oft rücksichtslosen Kfz-Verkehr überhaupt erst möglich wird, wie z.B. in der Karlstraße, Bleichstraße und weiteren.
- Verbesserung von Querungen und Einmündungen, die zwar geplant, aber noch nicht realisiert wurden, wie z.B. Schumannstraße/Odenwaldring, Geleitsstraße/Kaiserstraße.
- Anpassung der Rad-Wegweiser

wie z.B. an der Sprendlinger Landstraße von und nach Neu-Isenburg.

Nicht von ungefähr lautet der Titel des Monitoring-Abschlussberichtes der Hochschule Darmstadt „Ausbaufähiges Erfolgsmodell“. Die

Radfahrenden Offenbachs hoffen auf den baldigen Ausbau.

Der komplette Bericht der Hochschule Darmstadt und weitere Infos finden sich auf der städtischen Internetseite: www.bikeoffenbach.de
Detlev Dieckhöfer

keine Anmeldung
notwendig
kostenlos mitfahren

**Sonntag, 2. Juli 2023
um 15 Uhr**

Treffpunkt Büsingpark



Kinder
Fahrrad
Korso
für
Klein
und
Groß

Wir fahren ca. 1 Stunde lang 5 km weit mit einer kleinen Pause, quer durch Offenbach auf den großen Straßen. Die Polizei begleitet uns und passt auf uns auf. Bringt eure Eltern, Freundinnen und Freunde, Tanten, Onkel und Großeltern mit. Alle dürfen dabei sein, wir fahren langsam zum Ziel.







Aktuelle Radwegumleitung östlich des Rasthofs Weilbach

Christoph Schlitt (2)



Immer Ärger mit den Baustellen

Aktuell: Fahrradstrecke entlang der A66

Was irgendwann einmal Teil des Radschnellwegs FRM3 sein soll (siehe Beitrag rechts) und heute bereits als Pendelweg von Alltags-Radfahrenden genutzt wird, ist die zwischen Kriftel und Flörsheim durchgängig asphaltierte Strecke auf landwirtschaftlichen Betriebswegen entlang der Autobahn.

Damit in Hattersheim die Zahl der Rechenzentren weiter steigen kann, muss nun eine Stromleitung ausgebaut werden. Die SYNA als Bauherrin hat dafür sechs Monate veranschlagt und in diesen sechs Monaten ist die autobahnbegleitende Radstrecke rund um den Rasthof Weilbach gesperrt. Die ausgeschaltete Umleitung zeigt zweierlei:

Erstens hat man auch im MTK bemerkt, dass es Radrouten gibt, und dass deren Unterbrechung nicht unbemerkt bleibt. Man muss also für eine Umleitung sorgen. Zweitens wird hier weiterhin die Fortbewegung mit dem Rad so marginalisiert, dass man dieser Verkehrsart wirklich alles zumuten kann. Die Qualität dieser Umleitung ist ungenügend. Daran ändert auch nichts, dass man anlässlich einer Begegnung mit ADFC Aktiven in anderer Sache um Kenntnisnahme der Planung gebeten hatte. Der Tenor dieser Anfrage: „Das muss in den nächsten zwei Tagen beantwortet werden.“

Die Radfahrer:innen sollen sich nicht so anstellen

Anstatt wie bisher auf asphaltierten und sicheren Betriebswegen zu rollen, heißt es nun:

- Schlamm Schlacht auf unbefestigten Pfaden (siehe Fotos).
- Führung entlang der zu Hauptverkehrszeiten stark von Kfz frequentierten B519.

Wie schön es ist, auf der A66 von Frankfurt nach Wiesbaden zu radeln, konnten wir im August des letzten Jahres erfahren. Wir hätten also rein gar nichts dagegen gehabt, wenn für die Zeit der Baustelle ein pop-up-Radweg über die L 3265 zwischen Hattersheim und Weilbach eingerichtet worden wäre. Natürlich durch Betonelemente vom Kfz-Verkehr abgetrennt, sozusagen als „protected bikeline“. Zu innovativ?

Man hätte auch für die Dauer der Umleitung mittels eines provisorischen Unterbodens und darauf verdichteter Oberfläche eine Alternative schaffen können, die man im Alltagsradverkehr nutzen kann (das wurde bei der Sperrung des Mainradwegs anlässlich der Sanierung der Eisenbahnbrücke vor Kostheim praktiziert). Zu aufwändig?

Alltagsradverkehr gibt es nicht ohne Ideen und Aufwand

Spannend ist der Prozess der „Aufarbeitung“ dieses Missstands, exemplarisch anhand der oben genannten Baustelle und ihrer vermeintlichen „Umleitung“:

Schritt 1: Ein betroffener Alltagsradfahrer wendet sich an den ADFC mit der Bitte um Hilfe. Warum wendet sich der Betroffene an einen ehrenamtlichen Verband anstatt an die kommunalen Zuständigen? Die Antwort folgt in Schritt 2 und 3.

Schritt 2: Der ADFC leitet die Anfrage an die Kommune weiter, die der Anlass für die Baustelle ist. Innerhalb kürzester Zeit kommt die Antwort, die zwei Klärungen bringt, nämlich wie lange der Missstand dauern wird und dass die veranlassende Kommune leider nicht zuständig ist, weil die Baustelle auf einer anderen Gemarkung liegt.

Schritt 3: Der ADFC informiert die Kreis-Nahmobilitätsbeauftragte zu diesem Fall. Diese bestätigt die Einschätzung, dass man da nichts machen kann. Der ADFC bittet um Einbringen des Falls bei einem Arbeitstreffen zum Thema Radverkehr, an dem die MTK-Kommunen zusammenkommen und der ADFC als Verband dementsprechend nicht eingeladen ist. Die Frage ist, wie die Qualität der Umleitungen an die Qualität der unterbrochenen Radstrecken angepasst werden kann, indem z.B. der SYNA entsprechende Auflagen gemacht werden.

Bis heute hat sich an der Umleitungssituation nichts geändert. Ob das Thema interkommunal angesprochen und Ideen zum zukünftigen Umgang mit der Unterbrechung von Radrouten erarbeitet wurden, ist dem ADFC nicht bekannt.

Wenn man Radfahrende zu diesem Thema befragen würde, dann käme womöglich die folgende, sehr pragmatische Idee auf den Tisch: Mitarbeiter:innen in den MTK-Kommunen, die an der Genehmigung von Baustellen arbeiten, nutzen den hessischen Radroutenplaner (www.radroutenplaner.hessen.de). Ziemlich zu Beginn der Baugenehmigung findet jemand mit zwei Klicks heraus, ob die zu bearbeitende Baustelle eine Radroute tangiert. Dies wird mit Radroute JA oder NEIN in den Verwaltungsakt eingetragen. Im Fall JA wird über den Radroutenplaner (ggf. unter Einbeziehung der kommunalen Nahmobilitätsbeauftragten) die Alternativroute herausgefunden, die mit dem geringsten Aufwand realisiert werden könnte und der Qualität der bisherigen Führung entspräche. Schließlich nimmt man sich ein kommunales Pedelec und fährt – gerne auch bei gutem Wetter – die geplante Umleitungsstrecke ab, macht ein paar Fotos von den kritischen Stellen und legt diese dem Verwaltungsakt zur Baugenehmigung bei. Wie andere Regeln im Bau-recht wäre auch diese sehr klar.

Ohne qualitativ entsprechende Rad-Umleitung gibt es keine Genehmigung der Baustelle.

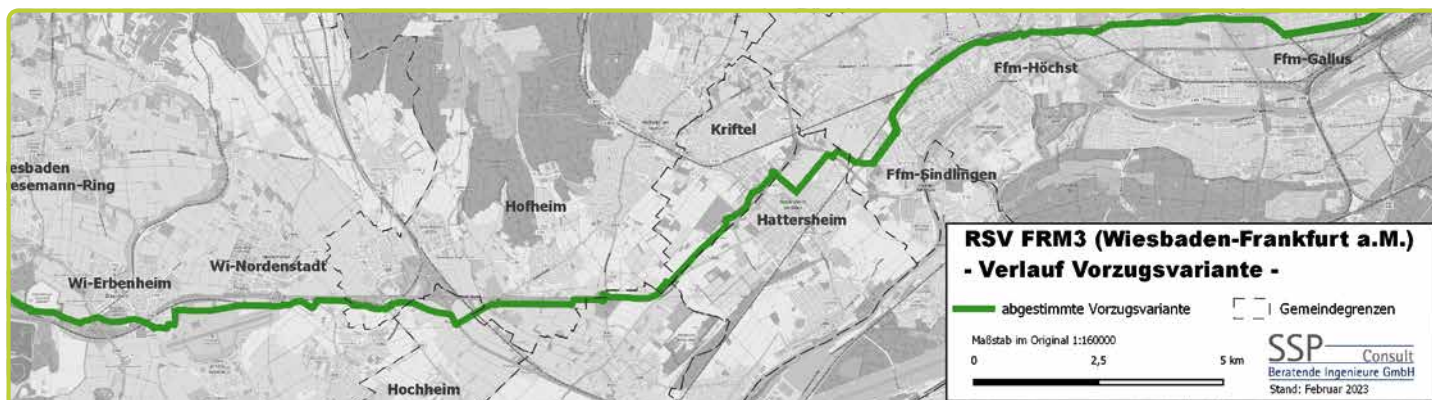
Gabriele Wittendorfer

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

Bad Soden: Birgit Buberl, Tel. 0 61 96 - 52 03 33

Eschborn/Schwalbach: Thomas Buch, Tel. 0 61 73 - 6 11 92

Hofheim/Eppstein/Kriftel: Holger Küst, Tel. 0 61 98 - 50 15 59



Radschnellweg FRM3 Frankfurt – Wiesbaden

Anregungen des ADFC führten zu Verbesserungen in der geplanten Routenführung

Kurz nach Erscheinen von *Frankfurt aktuell* 2-23 wurde beim Regionalverband die Vorzugsvariante des Radschnellwegs publiziert. Dabei zeigt sich, dass viele der Anregungen des ADFC aufgegriffen wurden und die Verbindung wesentlich direkter vorgesehen ist, als es die ursprünglichen Vorschläge vermuten ließen. Dies verspricht eine bessere Nutzung über längere Distanzen durch eine geringere Streckenlänge und ein selteneres starkes Abbremsen

durch rechtwinklige Streckenführungen. Im Detail gibt es jedoch Fragezeichen hinter den Planungen, denn zum Beispiel ist in Frankfurt-Höchst die Route zwischen Bahnhof und Altstadt geführt. Hier ist auch jetzt schon ein sehr hohes Verkehrsaufkommen (Kfz, Fußgänger, Busse) und dies halten wir schwerlich für mit einem Radschnellweg vereinbar. Ein Vorteil dieser Lösung wäre jedoch die Förderung der Intermodalität zwischen Rad und Bahn/Bus, wenn in

Verbindung mit dem Radschnellweg auch eine leistungsfähige Fahrradstation an dieser Stelle geschaffen würde. Eine weitere interessante Stelle ist die Querung der Taunusbahn zwischen Hattersheim und Sindlingen. Hier befindet sich derzeit ein Bahnübergang mit Seltenheitswert: man muss beim Stellwerk anklingeln, damit die Schranke geöffnet wird. Auch diese Regelung ist sicherlich nicht mit einem Radschnellweg verträglich.

Holger Küst

Gudereit MORRISON

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8-14
60385 Frankfurt am Main

Tel. 069 - 945108 - 0
info@fahrrad-boettgen.de

www.Fahrrad-Boettgen.de

wom RIESE & MÜLLER gazelle

adfc Fördermitglied

TOP SERVICE PARTNER 2023

Finanzierung - Leasing - Wertgarantie

Neu ab Frühjahr 2023

Böttgen's Kinderwelt

SCOTT FALTER

colloc



**FAHRRAD
FREUND**

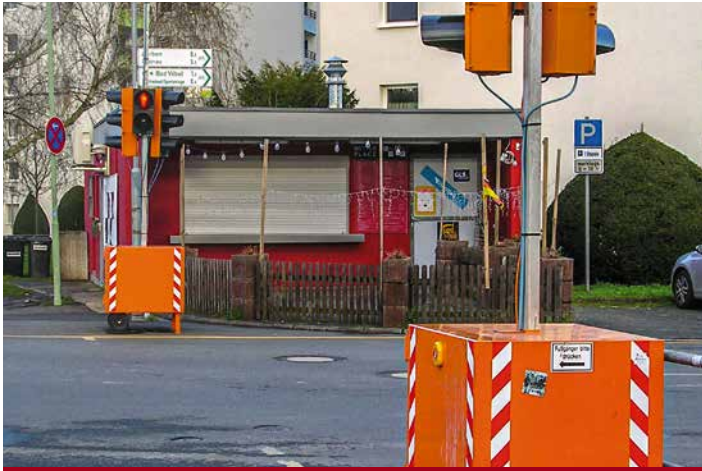
PERPEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

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



Behelfsmäßige Lichtsignalanlage zur Querung der Massenheimer Straße ausgangs der Umgehung: Radverkehrsführung? Fehlanzeige.



Engstelle Huizener Straße / Am Sportfeld: Radverkehrsführung? Fehlanzeige!

Theo Sorg (2)

Massenheimer Weg in Bad Vilbel bleibt **gesperrt**

Kopfschüttelnd haben wir zur Kenntnis genommen, dass ein durchaus vernünftiger Antrag der FDP in der Sitzung des Stadtparlaments vom 28. März 2023 abgelehnt wurde. Die FDP hatte die Öffnung des mittlerweile seit vielen Jahren gesperrten Massenheimer Wegs beantragt.

Beim Umbau der Homburger Straße in den Jahren 2016 bis 2018 blieb das Bedürfnis Radelnder unberücksichtigt, auf einem kurzen und sicheren Weg zwischen Massenheim und dem Schulzentrum beziehungsweise der Kernstadt verkehren zu können. Stattdessen wurde die die beiden Stadtteile verbindende Strecke autogerecht ausgebaut. Von dem auf der Homburger Straße verfügbaren Querschnitt von (an der engsten Stelle) 12,10 Metern wurden drei Spuren zu je drei Metern dem Autoverkehr zugewiesen. Die restlichen gut drei Meter wurden dem Fußverkehr gewidmet. Der Radverkehr blieb außen vor – keine Schutzstreifen, von Radstreifen ganz zu schweigen. In einer über die Website der Stadt zugänglichen Mitteilung des Magistrats vom 23. September 2016 wurde als Ersatz für Radelnde der Massenheimer Weg empfohlen – auch er bereits ein Umweg, doch immerhin noch eine leidlich gute Lösung für den Schulradverkehr. So gab Sebastian Wysocki, seinerzeit noch Erster Stadtrat, in der Mitteilung kund, dass der Massenheimer Weg im Zuge der Schwimmbadentwicklung nochmals attraktiver und sicherer gestaltet

werden solle. Von einer Verlegung hingegen war nicht die Rede, obgleich die Planungen der Therme unter dem Stichwort Kombibad bereits Jahre zuvor begonnen hatten.

Der mit der westlichen Umgehung des Areals (auf dem die Therme entstehen soll) geschaffene Weg zwischen Massenheim und Schulzentrum (in der Grafik rot dargestellt), der aufgrund der Sperrung des Massenheimer Wegs gebaut wurde, ist rund 700 Meter länger; mit dem Fahrrad sind das 3 bis 4 Minuten, zu Fuß ist es ein rund 11 Minuten längerer Weg. Wenn Kinder in ihren ersten Schuljahren diesen Weg laufen sollen – auch bei Regen, Kälte und Hitze –, dann liegt es nahe, dass die Eltern aufs „Elterntaxi“ ausweichen. Was gehört dazu, um diesen Weg als sicher zu bezeichnen?

Die Querung der Umgehung, die den Anschluss an den Riedweg bzw. die Massenheimer Straße schafft (der östliche Teil der Umgehung des Thermen-Areals, der ausschließlich dem Autoverkehr dient), ist mit einer Bettelampel für den Fußverkehr geregelt. Für Radelnde gilt sie in der gegebenen Konfiguration nicht, denn es ist kein Lichtzeichen für den Radverkehr vorhanden. Außerdem lässt sich die Anforderungstaste vom Fahrrad aus nur mithilfe von akrobatischen Verrenkungen bedienen. Im unmittelbaren Umfeld des Schulgeländes ist der Weg deutlich zu schmal und führt überdies zu einer Baustelle mit viel zu schmalen Wegen für den Fußverkehr und fehlender Radverkehrsführung. Wer auf Nummer Sicher gehen will, der ist



gut beraten, hier abzustiegen und das Rad zu schieben.

Sollte man in Bad Vilbel so mit den Bedürfnissen eines großen Teils der Bürgerinnen und Bürger umgehen? Sollte es tatsächlich un-

möglich sein, die Querung der Umgehungsstraße und damit die Aufhebung der Sperrung des Massenheimer Wegs zu vertretbaren Kosten sicher zu gestalten?

Theo Sorg, Ute Gräber-Seißinger

Korrigendum

Der Fehlerteufel hat zugeschlagen – durch welche List auch immer hat er sein Werk materialisiert. In unserem Beitrag in der vorherigen Ausgabe (März/April 2023) unter dem Titel Bad Vilbeler Merkwürdigkeiten wird als reguläre Fahrtrichtung in einer Kreisverkehrsanlage die Fahrt „rechts herum“ angegeben. Das Gegenteil ist natürlich der Fall. Und in dem sich unmittelbar anschließenden, erläuternden Zusatz „also gegen den Uhrzeigersinn“ stimmt's ja auch wieder.



Pläne kaum zielführend

Der ADFC kritisiert vorgelegte erste Änderung im RTW-Planabschnitt Mitte

Die Regionaltangente West (RTW) hat das Ziel, den steigenden Bewohner- und Pendlerzahlen rund um Frankfurt am Main gerecht zu werden, und durch die direkte Verbindung vom Hochtaunuskreis in den Westen Frankfurts zu einer Entlastung des Hauptbahnhofs beizutragen.

Der ADFC begrüßt die RTW ausdrücklich

Von Beginn an hat der ADFC die Planungen konstruktiv begleitet, da die mit einem solchen Bahnprojekt einhergehenden Änderungen im öffentlichen Raum indirekt Chancen für den Radverkehr mit sich bringen. Im Planabschnitt Nord hat die Beteiligung des ADFC bereits zu wesentlichen Verbesserungen geführt:

So kann der Autobahnzubringer Sossenheimmer Straße in Eschborn künftig über eine neue Brücke bequem und sicher mit dem Rad oder zu Fuß kreuzungsfrei überquert werden. Dies schließt eine wichtige Lücke im Radwegenetz und bedeutet für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste einen zusätzlichen barrierefreien Zugang zur Haltestelle der RTW – unabhängig von der Funktionsfähigkeit von Aufzügen.

Die RTW kann auch für den Radverkehr ein Plus bringen

Unter der Überschrift „RTW Plus“ wurden Synergieeffekte bei Betriebs-

wegen, Querungen und Führungen eingebracht, so auch im Planabschnitt Mitte:

Südlich des Höchst Bahnhofs wird die neue S-Bahnlinie auf der Leunastraße über die Leunabrücke zum Industriepark Höchst geführt. Zu diesem Zweck muss der gesamte Verkehrsraum umgestaltet werden, d.h. es bestünde die Möglichkeit, auf dieser auch für den Radpendelverkehr wichtigen Strecke eine zukunftsfähige Lösung zu planen. Dies ist bisher nicht vorgesehen.

Statt Zukunftsplanung weitgehendes Festhalten am Status Quo

Die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen zur Führung von Radverkehr werden ignoriert und stattdessen

- wird der Radverkehr, der auf der Nordseite des Mains ungeführt aus der Liederbacher Straße kommt, in südlicher Fahrtrichtung nach der Eisenbahnüberführung auf einem Radfahrstreifen in Mittellage in den Kreuzungsbereich



Heutige Radverkehrsführung an der Kreuzung Hoechster-Farben-Straße/Leunastraße G. Wittendorfer

geführt; dasselbe wird im späteren Verlauf auf Höhe der Hostatostraße ein weiteres Mal der Fall sein;

- weiter auf der Leunastraße sollen Radfahrende auf einem Rad-schutzstreifen auf der Fahrbahn fahren; rechts daneben sind Kfz-Parkplätze geplant;
- in Nordrichtung bleibt es beim heutigen Hin und Her zwischen einer Führung auf der Straße (abwechselnd Radschutzstreifen und Radfahrstreifen) und einer Führung auf dem Gehweg; daneben sind ebenfalls Kfz-Parkplätze geplant.

Die geplante Führung entlang der Leunastraße ist gefährlich und überfordert alle Verkehrsteilnehmenden

Deshalb haben einige ADFC-Gliederungen im Januar 2022 in einer fristgerechten Einwendung Führungsalternativen vorgeschlagen. Bis heute gab es keine inhaltliche Reaktion seitens der RTW-Projektgesellschaft oder des Regierungspräsidiums Darmstadt auf diese Einwendung.

Stattdessen wurden genau dieselben unsäglichen Radverkehrsführungen bei der nun veröffentlichten Planänderung ein weiteres Mal präsentiert. „Der Umstand, dass in der Planänderung Ihre Forderungen und Bedenken nicht aufgegriffen wurden, lässt sich nur so erklären, dass die Vorhabenträgerin insoweit keine Veranlassung zur Änderung des Plans sah.“

Wir fordern die Stadt Frankfurt und das Regierungspräsidium auf, diese Radverkehrsplanung zu revidieren

Der ADFC hält die vorgelegten Pläne für nicht zielführend. Der Industriepark Höchst ist bereits heute ein Hot Spot für Radpendler:innen. Jedes Jahr brechen die Industrieparkradler ihren bisherigen Rekord und sparen damit der Stadt Frankfurt und den umliegenden Kreisen jede Menge CO₂. Aber wenn es um befahrbare Radwege geht, besteht die Gefahr, dass sie ein weiteres Mal zu kurz kommen.

Gabriele Wittendorfer

Feuerteufel zerstört Reparaturstation in Bad Vilbel

Unbekannte haben in der Nacht zum 12. März 2023 die Fahrrad-Reparaturstation im Burgpark angezündet und damit vollständig zerstört. Wir sind erschüttert, und anfangs fehlten uns die Worte, um diesen Vandalismus zu beschreiben. Wer kommt nur auf eine solche Idee? In ähnlicher Weise äußerte sich auch sofort der Bad Vilbeler Bürgermeister Sebastian Wysocki. Die Stadt hat unmittelbar nach dem Vorfall bekundet, dass sie Anzeige gegen Unbekannt erstatten werde.

Die Reparaturstation war 2017 auf Anregung des ADFC Bad Vilbel e. V. eingerichtet worden. Zuvor hatten Aktive aus unserem Verein bei ihrer Konzeption mitgewirkt, und der

ADFC Bad Vilbel hat die Anschaffung auch finanziell unterstützt. Seither konnten Radelnde auf der vielbefahrenen Nidda-Route ihren Fahrrädern bei Pannen aus der Patsche helfen und kleinere Funktionsstörungen oder Schäden selbstständig beheben. Dazu konnten sie sich eines Sets von Werkzeugen, einer hochwertigen Luftpumpe und eines Montageständers bedienen.

Dass sich die Reparaturstation großer Beliebtheit erfreute, konnte feststellen, wer den Kurpark zu verschiedenen Tageszeiten besuchte. Theo Sorg (ADFC Bad Vilbel), der sich seit der Errichtung der Station bis zum Ende des letzten Jahres ehrenamtlich um die Instandhaltung

der Station gekümmert hatte, sieht sich um seinen Einsatz betrogen: „Hier war ständig etwas zu reparieren oder zu erneuern, das war viel Arbeit.“ Zu Beginn der Fahrradsaison wird diese wichtige Serviceeinrichtung in Bad Vilbel fehlen.

Alle Hinweise, die zur Feststellung der Täter führen könnten, sollten der Polizei in Bad Vilbel gemeldet werden. Der ADFC Bad Vilbel wird mit der Stadt Bad Vilbel über einen Ersatz der Reparaturstation oder eine Alternative beraten – und auch darüber, wie zukünftig ein besserer Schutz der Einrichtungen des Fahrradverkehrs, nicht zuletzt auch von Fahrradabstellplätzen, gewährleistet werden kann. Theo Sorg



Die zerstörte Station im Burgpark – ein Bild des Jammers Theo Sorg



Stefan Pohl (3)

Radweg an der K726? **Abgelehnt!**

Die Kreisstraße 726 zwischen Usingen und Pfaffenwiesbach soll grundhaft saniert werden. Die Sanierung ist für 2025 vorgesehen. Dabei wird aufgrund eines Kreistagsbeschlusses geprüft, ob die K726 einen straßenbegleitenden Radweg erhalten soll. Zudem ist ein Radweg als Maßnahme im Radverkehrsnetz des Hochtaunuskreises vorgeschlagen.

Die Gemeinde Wehrheim hat gegen einen Radweg Stellung bezogen. Der Fahrradbeauftragte und eine SPD-Vertreterin halten einen Radweg nicht für notwendig, wie aus der Lokalpresse zu erfahren war. Radfahrer:innen sollen jetzt schon genutzte Alternativrouten befahren. Welche das sind, wird nicht genannt. Den ADFC wundert das nicht: Wir kennen nämlich keine. Auf Nachfragen bekommt man keine Rückmeldung, weder vom Fahrradbeauftragten, noch von der SPD-Vertreterin.

Zunächst hat der ADFC die Gesamtsituation analysiert. Betrachtet haben wir 14 Aspekte, die umfangreichen Details können auf adfc-usinger-land.de nachgelesen werden. Die Argumente für einen Radweg sind erdrückend. Wer Radverkehrsförderung ernst meint, kann hier nicht kneifen. An die K726 gehört ein Radweg, so wie es das Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises vorschlägt!

Stefan Pohl



Einige **Verbesserungen** in Wehrheim

In Wehrheim wurde ein Pfosten mustergültig mit Bodenmarkierungen versehen. Das Ganze ist in Obernhain am Ende der Saalburgstraße passiert. Hier steht am Ortsende Richtung Saalburg ein Pfosten mitten auf dem Weg. Dieser Pfosten hat nun Mittel- und Randmarkierungen bekommen. So muss es sein.

Verbessert wurden auch Wegoberflächen auf Waldwegen als wassergebundene Decken. Zum einen auf dem Weg nach Usingen ab dem Oberloh (auch: Radhauptnetz Hessen), zum anderen auf der Verbindung zwischen Wehrheim – Pfaffenwiesbach im Bereich Erlengraben. Hier wurden auch zwei Rohre zur Entwässerung verlegt, der Weg war immer wieder sehr feucht und wurde schnell matschig und wieder beschädigt. Man darf hoffen, dass das nun länger hält. Auf dem Weg nach Usingen endet die Verbesserung bei dem ersten kreuzenden Waldweg. Die Waldwegkreuzung selbst wurde zwar auch erneuert, sie ist aber schon wieder völlig ruiniert. Die Weggrundlage ist einfach zu weich, einfach nur neues Material aufbringen reicht nicht. Für beide Wege sieht das Radverkehrskonzept Hochtaunus übrigens Asphalt vor, das gibt es natürlich nicht. Zumindest für den Weg nach Usingen hätte man hier gleich mehr tun sollen.

Stefan Pohl

Baustellenmanagement in Wehrheim

In *Frankfurt aktuell* 1/2023 haben wir über ein mangelhaftes Baustellenmanagement für den Radverkehr berichtet, wie man es jetzt auch in Wehrheim sehen kann. Das zeigt eindrucksvoll die Baustelle am Sportgelände Oberloh. Hier wird für den Radverkehr eine Querungshilfe errichtet, es sind größere Baumaßnahmen erforderlich.

Radverbindungen laufen am Oberloh aus allen vier Himmelsrichtungen zusammen. Am wichtigsten für den Alltag ist die Nord-Süd-Verbindung zwischen Usingen und Wehrheim (auch: Radhauptnetz Hessen im Abschnitt Friedrichsdorf–Usingen), die Ost-West-Achse ist vor allem für den Freizeitbereich relevant, hier verlaufen die Rundrouten um Wehrheim und die Buchfinkenroute (Rund um Usingen).

Gesperrt wurden alle Wege per Baken und StVo-Beschilderung „Verbot für Fahrzeuge aller Art“, also auch für den Radverkehr. Buslinienverkehr darf jedoch fahren. Lediglich die Er-



reichbarkeit des Sportplatzes von Wehrheim aus wird – primär auf den Autoverkehr ausgerichtet – über Feldwege sichergestellt. Für den Radverkehr gibt es ansonsten keinerlei Hinweise oder Umwegbeschilderungen. Man erfährt es, wenn man davorsteht. Wo man hätte fahren sollen, erfährt man nicht. Der ADFC hat der Gemeinde zeitnah einen detailliert ausgearbeiteten Vorschlag unterbreitet, es gibt aber keinerlei Reaktion darauf.

Die Folge war zu erwarten: Radfahrer:innen kommen bis zu der Sperrung und suchen sich selbstverständlich keine anderen Wege, indem sie zurück fahren, sondern radeln einfach durch. Der Lerneffekt eines solchen Baustellenmanagements: Regelungen werden geflissentlich ignoriert, so wie der Radverkehr auch ignoriert wird. Umleitungen für den Radverkehr an Baustellen bleiben im Usinger Land ein Stiefkind – sogar auf dem Hessischen Radhauptnetz.

Stefan Pohl

VELO

FRANKFURT

20.–21.5.2023

Eissporthalle
Frankfurt

Spürst du die
Spannung zwischen
uns?

Jetzt
Tickets
sichern!



TICKETS & INFOS

Das Fahrradfestival zum Erleben. Testen. Kaufen.

Mit großer Teststrecke, Ausfahrten & Fahrradflohmmarkt.
ADFC Mitglieder erhalten mit dem **Code ADFC2023** ein
Standard-Tagesticket zum Sonderpreis von 7€.*

Rabatte sind nicht kombinierbar. Online einlösbar mit dem o.g. Code
oder vor Ort an der Tageskasse gegen Vorlage des ADFC Mitgliederausweises.

➤ velofrankfurt.com

Landesversammlung 2023: **Es gibt viel zu tun**

Parität und Generationenwechsel prägen den neuen Landesvorstand in radpolitisch herausfordernden Zeiten



Der Vorstand des ADFC Hessen: (v.l.) Xavier Marc, Sigrid Hubert, Ansgar Hegerfeld (Vorsitz), Helga Hofmann (stellv. Vorsitz), Paul van de Wiel, Eva Henniges und Bertram Giebeler. Es fehlt Silke Westermeier. Torsten Willner

Wie für so viele Veranstaltungen in diesem Jahr, hieß es auch bei der Landesversammlung des ADFC Hessen am 18. März in Frankfurt: Endlich wieder live! Und die Freude war nicht nur unter den Delegierten des KV Frankfurt groß, alle genossen es sichtlich, sich bei schönem Frühlingswetter im Saalbau Gutleut persönlich auszutauschen.

Zum Auftakt gab es zwei Grußworte aus dem Bundesverband: Amelie Döres, die aus Mainz angereist war, erzählte, richtig neidisch zu sein, auf den Radschnellweg ab Darmstadt und die vielen Verbesserungen im Frankfurter Stadtgebiet. Bundesgeschäftsführerin Ann-Kathrin Schneider – etwas verspätet

per Bahn aus Berlin – dankte allen Mitgliedern für ihren Einsatz, denn sie wisse, dass die Zeit für den Verein kostbar von anderen Aktivitäten (Haushalt, Kinderbetreuung etc.) abgezogen werden muss. Zudem gab sie einen Einblick in die Arbeit in Berlin, die mit der neuen Regierung und dem Verkehrsministerium nicht gerade einfacher geworden ist. Am Ende ihrer Rede appellierte sie an alle Frauen, sich aktiv an der politischen Debatte zu beteiligen. Ein Aufruf, dem wenige Stunden später diverse Teilnehmerinnen nachkommen sollten.

In seiner letzten Rede als Vorsitzender des Landesvorstands gab Xavier Marc einen Überblick über die vielen Tätigkeiten des letzten

Jahres, in deren Zentrum unbenommen das Volksbegehren der Verkehrswende Hessen steht. Doch er unterstrich auch, wie viel noch zu tun ist: „Seit 2014 sind in Hessen nur 27 km neue Radwege an Landesstraßen gebaut worden. Knapp 3 km pro Jahr. Mit diesem Tempo würden wir in etwa 2.130 Jahren fertig und sind damit bundesweit absolutes Schlusslicht.“ Die Aufgaben für seinen Nachfolger Ansgar Hegerfeld, der nach der Mittagspause zum neuen Vorsitzenden gewählt wurde, sind also klar umrissen. Dass die Lobbyarbeit fürs Radfahren aktuell nicht gerade einfach ist, berichtete auch Landesgeschäftsführer Sofrony Riedmann und scherzte, dass man sich ja manchmal insgeheim schon Verkehrsminister Andi Scheuer zurückwünschen könnte.

„Seit 2014 sind in Hessen nur 27 km neue Radwege an Landesstraßen gebaut worden. Knapp 3 km pro Jahr. Mit diesem Tempo würden wir in etwa 2.130 Jahren fertig“

Xavier Marc

Nachdem sich die Kandidat:innen für den neuen Landesvorstand mit spannenden Reden vorgestellt hatten, folgte die Wahl. Das Ergebnis ist ein paritätisch besetzter Vorstand, der mit Helga Hofmann, Eva Henni-

ges, Sigrid Hubert und Silke Westermeier vier hoch motivierte Frauen gewinnen konnte. Xavier Marc, Bertram Giebeler, Paul van de Wiel und Ansgar Hegerfeld runden das Gremium ab. „Ich freue mich sehr darüber, dass wir mit einem nun wieder vergrößerten und in mehrerer Hinsicht diversen Vorstandsteam die vielen Themen angehen können. Die Mischung bezüglich Geschlechtern, Wohnorten und auch die vielen unterschiedlichen Erfahrungen im Verband sind eine ideale Basis für die Zukunft“, unterstrich Ansgar.

Die beiden scheidenden Mitglieder der Monika Schmidt und Rolf Seemann bekamen selbstverständlich einen gebührenden Abschied. Rolf, der in seinen 13 Jahren Vorstandszugehörigkeit die grün-weißen Wegweiser auf Hessens Radwegen betreute, bekam genau ein solches Schild als Souvenir geschenkt. Allerdings eine einmalige, personalisierte Version mit Dankesschriftzug und allen von ihm gepflegten Radwegen als Einklinker.

Auf dem Nachmittagsprogramm standen weitere administrative Punkte, wie die Wahl der Delegierten zur Bundeshauptversammlung im November. Auch hier stellte sich eine sehr gemischte Gruppe aus jüngeren und älteren, männlichen und weiblichen Teilnehmer:innen auf. Erstmals gab es dieses Jahr eine Schweigeminute für die getöteten Radfahrenden in Hessen.

Hannah Kessler



Zur Auflockerung wurde den Delegierten noch die Frage nach der Zufriedenheit mit der Landespolitik (Bild links) und der Lokalpolitik gestellt (Bild rechts). Rot steht für unzufrieden, grün für zufrieden. Die Unterschiede sind gut erkennbar.

Ansgar Hegerfeld

Vier Frauen im Vorstand des ADFC Hessen

Auf der Landesversammlung 2023 wurden vier Frauen neu in den Vorstand gewählt. Sie haben ganz unterschiedliche Hintergründe und Motivationen für ihr Engagement. Hier stellen sie sich unseren Mitgliedern in eigenen Worten vor.

Helga Hofmann (ADFC Darmstadt)

Rückblickend betrachtet, hat mich mein Weg im ADFC immer stärker an den Landesverband herangeführt. Doch von Anfang an: Beruflich bringe ich einen Hintergrund im Medienbereich mit und wurde 2018 zunächst als Aktive für das Darmstädter Magazin Kettenblatt „angeheuert“. Dem folgten die Mitarbeit bei verschiedenen ADFC-Aktionen, die Tour-Guide-Ausbildung und die Vorstandsrolle.

Inspiziert von einer Veranstaltung für „mehr Frauen“ mit Rebecca Peters (heute Bundesvorsitzende) und Johanna Drescher (Bundesgeschäftsstelle) habe ich im Frühjahr

jahr 2020 begonnen, mich mit Frauen im ADFC Hessen zu treffen. Die Idee: Mehr Frauen, mehr Vielfalt im ADFC! Daraus entstand das Frauennetzwerk, das heute von Dagmar Förster (KV Hochtaunus) und mir koordiniert wird. Mehr als eine Frau hat darüber bereits in eine Rolle als Aktive oder Vorstandsmitglied gefunden.

Letzten Endes war das Frauennetzwerk auch für mich der „Treiber“ hin zum Landesvorstand. Ohne es geplant zu haben, wurde das Engagement für mehr Diversität zu meinem Thema im ADFC. Im Landesvorstand

möchte ich darüber hinaus einen Schwerpunkt u.a. in der innerverbandlichen Kommunikation setzen. Ich freue mich auf die Chancen, die die Vorstandsrolle bietet, und sehe nur einen einzigen Wermutstropfen: Vermutlich wird die Zeit für Radtouren und vor allen Dingen das Radreisen – ohne Motor und mit Zelt – ein wenig leiden. Was mir bleibt, ist das Alltagsradeln in Frankfurt, wo ich arbeite, und an meinem Wohnort Darmstadt.



Silke Westermeier (ADFC Darmstadt)

Ich fahre Fahrrad, solange ich denken kann. Mein erstes „Sport“-Rad, ein MTB habe ich mir im Alter von 9 Jahren gekauft. Derzeit bin ich vor allem auf dem Lastenrad und meinem Stadtrad unterwegs, in der jüngeren Vergangenheit mehr auf dem Mountainbike, dem Cyclocrosser oder dem Rennrad. Ich war Vize-Weltmeisterin im 24h-Mountainbike Mixed Team und habe zwei Ironman absolviert. Seit über 15 Jahren arbeite ich in der Fahrradbranche.

Mit meiner Familie habe ich bis vor Kurzem in Amsterdam gelebt und wir waren dort viel mit unserem Kleinkind auf dem Fahrrad unterwegs. Bei unserer Rückkehr

bin ich sofort in den ADFC eingetreten. Denn nachdem ich diese Infrastruktur und dessen Vorteile – für alle Verkehrsteilnehmer:innen – im Alltag erlebt habe, war bei unserer Rückkehr nach Deutschland klar: Ich möchte mich engagieren und die Verkehrswende vorantreiben. Hierfür ist die weitere Vernetzung mit Verbänden, Interessensgruppen und Organisationen nötig.

Neben meinem Fokus auf der Verkehrswende möchte ich die freie Mobilität von Familien stärken. Insbesondere wenn ich mit meiner Tochter unterwegs bin, stelle ich fest, wie kompliziert unsere Infrastruktur ist und Kindern, Senior:innen, Ungeübten und

Menschen mit Handicap eine selbstbestimmte Mobilität unmöglich macht. In meinen Augen sollte es selbstverständlich sein, dass Kinder sicher mit ihrem Fahrrad zur Schule, zum Hobby und zu Freund:innen fahren können. Eine gute Fahrradinfrastruktur entlastet Familien, da sich Kinder selbstständig und vor allem sicher im Verkehr bewegen können. Damit entfällt das Elterntaxi. Daher möchte ich auch mehr Familien ansprechen und für den ADFC gewinnen.



Eva Henniges (ADFC Kassel)

Velophil – mein Weg in den Landesvorstand war ein Sprung. Radaktiv seit Urzeiten (.....) hat mich das Laufen und Radfahren in vielen Varianten in 30 sehr arbeitsintensiven Berufsjahren begleitet und Entscheidungen geprägt. Jetzt finde ich zunehmend Zeit, mich dem zuzuwenden, was bisher Privatinteresse war.

Ich lebe in Kassel Stadt und arbeite (noch) im Landkreis.

Es ist mir ein Anliegen, mein Tun an den Herausforderungen der Gegenwart auszurichten. Vor dem Hintergrund des Klimawandels sehe ich die deutliche Stärkung des Radverkehrs als zentralen Baustein. Das Frauennetzwerk hat mir den Anstoß gegeben,

mich von der privaten in die öffentliche Aktivität zu bewegen. Meine Schwerpunkte sind noch nicht gesetzt. Sie werden dort entstehen, wo ich meine Stärken der vernetzenden Kommunikation und Kooperation anbringen kann.



Sigrid Hubert (ADFC Frankfurt)

Aufgewachsen bin ich in Bad Kissingen am Fuß der Rhön. Weil die öffentlichen Verkehrsverbindungen dünn gesät waren, war man als Schüler:in überwiegend mit dem Fahrrad unterwegs. Zugegeben: Es hätte mir mehr Spaß gemacht, wenn die Landschaft da nicht so sehr hügelig wäre.

So wirklich Gefallen am Fahrradfahren fand ich in meiner Zeit in München. Von der Topographie weitaus einladender, entwickelte sich dort das Fahrrad zum geschätzten und angesagten Fortbewegungsmittel. Erfreulicherweise blieb das nach dem Umzug

in Frankfurt auch so und hier kreuzten sich meine Wege mit denen des ADFC. Von der Ernsthaftigkeit, mit der man seine verkehrspolitischen Ziele verfolgt und vom Organisationsgrad dieses Vereins war ich sofort angetan. Schnell fiel die Entscheidung, ehrenamtlich mit zu arbeiten und bald auch im Vorstand Verantwortung zu übernehmen. Mein Bestreben war dabei immer, den ADFC und die Arbeit, die er leistet, auf vielfältige Art in der Öffentlichkeit bekannt zu machen. Ich denke doch, dass mir das gut gelungen ist.

Nun freue ich mich auf die neue Aufgabe

im Landesvorstand. Viele Erfahrungen und Kenntnisse aus meiner Zeit im Kreisvorstand Frankfurt kann ich hier einbringen und ganz bestimmt auch neues kennenlernen. Welche Aufgaben genau ich übernehmen werde, ist derzeit noch offen. Als erstes möchte ich sehen, was es zu tun gibt und mit dem Team abstimmen, was davon ich übernehmen kann. Ich bin sicher: Da finden sich jede Menge interessanter Betätigungsfelder!





„Es lohnt sich, dranzubleiben.“

Ein Besuch im frauen museum wiesbaden

In einer Mini-Sternfahrt, organisiert vom Frauennetzwerk Hessen, besuchten Teilnehmerinnen aus Frankfurt, Darmstadt-Dieburg und Groß-Gerau das Museum in der Landeshauptstadt und nutzten die Tour für den regen Erfahrungsaustausch untereinander.

Ich fühle mich nach unserem Ausflug auf vielen Ebenen inspiriert,“ erklärt Katja Hertel, die die Tour zusammen mit Christine Seelig von Frankfurt aus leitete. „Inspiriert von Initiatorin Helga Hofmann, inspiriert vom frauen museum wiesbaden und nicht zuletzt inspiriert von allen Teilnehmerinnen, die diesen Ausflug zu etwas ganz Besonderem gemacht haben.“ Werfen wir also einen genaueren Blick auf die Fahrradtour des Frauennetzwerks Hessen am 2. April.

Gut gelaunt, trotz des eher durchwachsenen Wetters, trafen sich die Teilnehmerinnen des KV Frankfurt am Hauptbahnhof und nahmen

samt Rädern die S-Bahn nach Wiesbaden. Dort stieß kurze Zeit später die Gruppe aus Darmstadt unter Leitung von Helga Hofmann und Solveigh Matthies dazu, der sich auch Amelie Döres vom Bundesvorstand angeschlossen hatte. Nach einem schnellen Espresso im Stehen und dem letzten Festzurren der Regenkleidung radelte das nun 15 Frauen starke Peloton die kurze Strecke zum frauen museum wiesbaden, wo die Runde von Kim Engels begrüßt wurde. Engels, eine Aktivistin der ersten Stunde, erzählte von der Gründung des Museums vor fast vierzig Jahren und davon, für welche Rechte die Frauen damals kämpfen mussten. Vieles waren ganz grundlegende Dinge wie Frauenhäuser, Schutz vor sexueller Gewalt und selbstbestimmte Berufswahl. Dass darüber hinaus aber auch Repräsentation im Stadtbild wichtig ist, zeigt eine frühe Aktion des Museums: Die Betreiberinnen wiesen darauf hin, dass nur einer

von zehn Straßennamen in Wiesbaden nach einer Frau benannt ist. Dabei hat die Stadt viele bekannte Töchter! In einer Nacht- und Nebelaktion überklebten die Aktivistinnen die Straßenschilder der Landeshauptstadt mit Frauennamen, was großes Aufsehen erregte. „Es lohnt sich, an Themen dranzubleiben, wie man an unserer Aktion sieht,“ unterstreicht Kim Engels.

Nun gab es Zeit, das Museum auf eigene Faust zu erkunden. Die Sonderausstellung „Seiltänzerinnen zwischen Autonomie und Anpassung“ hatte die Frauenbewegung der 80er Jahre zum Thema. Liebevoll aufbereitet und mit vielen original historischen Exponaten wie Zeitungsausschnitten, Flugblättern und Plakaten konnten die Besucherinnen einen guten Einblick in die Aktivitäten der Frauen erhalten. An einigen Stationen bestand die Möglichkeit, Filmausschnitte aus der Zeit anzusehen und Schaufensterpuppen im Look der 80er rundeten

Gut gelaunt und wetterfest ausgerüstet – ADFC-Frauen auf dem Rückweg vom Museum

Helga Hofmann

die kurzweilige Ausstellung ab. Zudem bietet das Museum eine Dauerausstellung mit Göttinnendarstellungen sowie wechselnde Kunstausstellungen mit Werken zeitgenössischer Künstlerinnen.

Nun ging es für die Gruppe wieder auf die Räder. Aber nur kurz, denn vor dem Rückweg wartete noch die Mittagseinkauf im französischen Bistro „Les deux messieurs“. Ob die Organisatorinnen dieses wohl wegen seiner raffinierten Köstlichkeiten oder scherzhaft wegen des Namens herausgesucht hatten? Bei Quiches, Croissants und Café au lait folgte dort jedenfalls reger Austausch über das Gesehene, es wurden Reisetipps und Erfahrungen geteilt und neue Kontakte geknüpft. Auch gab es viel Lob für die Aktivitäten des Frauennetzwerks Hessen. „Es bewegt sich etwas in die richtige Richtung“, freut sich Renate Puse, die aus Frankfurt mitgefahren war.

Gut gestärkt brach die Gruppe anschließend zum Rückweg auf und trennte sich nach einigen Kilometern. Die Delegation aus Darmstadt bog nach umfassender Verabschiedung ab und „wir Frankfurterinnen“ folgten Katja und Christine auf einer sehr grünen Route – abseits der bekannten Streckenführung an Rhein und Main. Leider spielte das Wetter nicht zu 100 % mit: Der Regen des Vormittags war durch kalte Böen und einen Temperaturabfall ersetzt worden. Trotzdem war die ca. 40 Kilometer lange Tour ein schöner Abschluss des Ausflugs und bot, neben einer fantastischen Aussicht auf die Frankfurter Skyline, für jede einzelne weitere Möglichkeiten, sich mit anderen Teilnehmerinnen auszutauschen und sich von ihnen inspirieren zu lassen.

Hannah Kessler



Initiatorin des Frauennetzwerks Helga Hofmann (links) mit weiteren Teilnehmerinnen in der informativen Ausstellung



Hannah Kessler (2)

Lust mitzumachen?

Wenn Du Interesse an den Aktivitäten des Frauennetzwerks im ADFC Hessen hast, abonniere Dir gerne unseren Newsletter. Es genügt eine Mail an

frauen@adfc-hessen.de

Ein neues Leben für mein altes Fahrrad

Hätte ich mir wirklich ein neues Fahrrad kaufen müssen? Natürlich nicht. Aber ich wollte es doch gerne. Damit das schlechte Gewissen nicht ganz so hart zubeißt, sollte das alte unbedingt gespendet werden. Eine schnelle Google-Suche führte zur Aktion „Räder für Flüchtlinge“ der Philippus-Gemeinde im Riederwald. Nach Kontaktaufnahme über raeder-fuer-fluechtlinge@posteo.de erhielt ich vom Koordinator der Aktion, Jörn, Infos, wie das Rad abgegeben werden kann. Sehr unkompliziert nämlich: Am vereinbarten Tag wartete ein Zahlen-schloss vor der Gemeinde darauf, den alten Tretesel in Empfang zu nehmen.

Räder für Flüchtlinge

Doch wie kam es überhaupt zu dieser Aktion? Jörn berichtet: „Sie entstand im Zuge der Flüchtlingskrise 2015 aus einer privaten Initiative von Riederwäldern, die dann in der Gemeinde ‚andockte‘, später kamen weitere Schrauber hinzu.“ Zusammen mit vier anderen ehrenamtlichen Schraubern bringt er seitdem

die gespendeten Räder im Keller der Gemeinde wieder auf Vordermann. Über 900 Stück haben sie so bereits aufgearbeitet und ausgegeben. Das bedeutet selbstbestimmte Mobilität für 900 Menschen in Frankfurt! Abholen dürfen die Räder Geflüchtete, anfänglich im Verlauf der Flüchtlingskrise Gekommene mit Frankfurt-Pass und seit einem Jahr auch Geflüchtete aus der Ukraine. Deshalb stehen aktuell Damen- und Kinderräder hoch im Kurs. „Die Nachfrage ist leider immer noch größer als das, was wir anbieten können“, erläutert Jörn. Neben Rädern selbst werden vor allem Zubehörteile wie Reflektoren, Lichter und Klingeln benötigt, damit die Verkehrstauglichkeit gewährt werden



Die fertigen Räder warten auf neue Fahrer:innen



Ali aus dem Irak ist der neue Besitzer des Fahrrads der Autorin

Hannah Kessler (2)

kann. Hilfreich ist hier neben einigen privaten Spenden ein kleines Budget, das die Diakonie der EKHN (Evangelische Kirche in Hessen und Nassau) für die Beschaffung von Material zur Verfügung gestellt hat.

Tag der Ausgabe

Trotz des strömenden Regens sind bereits viele Menschen in den Riederwald gekommen und die vier Schrauber haben alle Hände voll zu tun: Interessent:innen zu den Rädern führen, Probefahrten beurteilen, Sättel auf die richtige Höhe bringen, Personalien aufnehmen und den Fahrrad-Pass ausstellen. Dieses Dokument erhält jede:r zum Rad dazu, damit er oder sie nachweisen kann, dass das Gefährt ordnungsgemäß ausgegeben wurde. Die Kommunikation läuft dabei auf Deutsch oder Englisch und in einem Fall mit Hilfe einer Handy-App, die eine

Dame dabei hat. Man spricht in das Handy und es übersetzt das Gesprochene umgehend in die Sprache des Gegenübers. Die Schrauber gehen damit ganz selbstverständlich um, scheinen das Verfahren bereits zu kennen. Trotz dieser kleinen sprachlichen Hürden ist die Stimmung gut und man merkt, dass sich alle sehr über ihre neuen Räder freuen.

Auf viele weitere Kilometer

Auch mein altes Rad findet an dem Tag einen neuen Besitzer. Natürlich nicht, ohne dass es vorher standesgemäß überholt wurde. So wurden unter anderem das abgebrochene Pedal rechts ersetzt und die Bremsen nachgestellt. Ali, ein junger Mann aus dem Irak, wird ab sofort damit unterwegs sein. „Ich werde das Rad nutzen, um zu meinem Minijob und zum Deutschkurs zu fahren, aber auch, um die Stadt zu erkunden“, erzählt er und ist dankbar für die schöne Aktion der Fahrradinitiative Riederwald.

Diese Geschichte ist nun vielleicht eine kleine Motivation für diejenigen, die auch noch ein nicht (mehr) benötigtes Kinder- oder Erwachsenenfahrrad, einen Helm, ein Schloss oder eine Klingel zu Hause stehen haben. Durch deren Spende an die Initiative der Philippus-Gemeinde wird nicht nur den Dingen ein zweites Leben geschenkt, sie bewegen dann auch wortwörtlich das Leben einer geflüchteten Person hier in Frankfurt.

Hannah Kessler



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

Fahrrad- und Gesundheits-Check!

Gesundheitsförderung bei der MBV

Laurent Runkel (li.) und Marko Grabarevic engagieren sich als „Corporate Health Manager“ bei MBV nicht nur beim Stadtradeln

Andrea Maldonado (5)



Im letzten Jahr hat die Firma MBV mit dem Roberts-Team von RTO beim Stadtradeln einen der ersten Plätze errungen. MBV ist ein IT-Sicherheitsunternehmen und Entwickler von digitaler Infrastruktur, die dazugehörige Firma RTO eine Medienagentur. Beide Firmen sind auch Ausbildungsbetriebe, u.a. deshalb liegt das Durchschnittsalter der rund 250 Mitarbeitenden bei 33 Jahren. Von allen Angestellten haben sage und schreibe 80 % am Stadtradeln 2022 teilgenommen, ein echter Rekord. Das macht neugierig: Wie schafft es ein Unternehmen, so viele Männer und Frauen zum Radeln zu motivieren und drei Wochen lang Kilometer zu zählen?

Ein Besuch vor Ort in der Hanauer Landstraße sorgt für Aufklärung. Empfangen von Laurent Runkel und Marko Grabarevic zeigt sich schnell: Diese Firma bietet ihren Mitarbeitenden nicht nur einen sicheren und interessanten Arbeitsplatz, sondern auch ein außergewöhnliches Gesundheitsmanagement. Denn einige festangestellte Fachkräfte sind ausschließlich zuständig für die betriebliche Gesundheitsförderung, organisiert „unter dem Dach der Ge-

sundheitsabteilung“. Hier werden umfangreiche Angebote für alle Mitarbeitende kreiert, von Fitness über Wellness bis zum Gesundheitscheck ist alles dabei. Auch können sich die Angestellten, knapp die Hälfte sind Frauen, in der Kantine mit diversen gesunden Snacks stärken, die täglich zur Verfügung stehen.

Marko Grabarevic ist als Corporate Health Manager zusammen mit seinem Kollegen Laurent Runkel für die Konzeptentwicklung zuständig, immer unter der Fragestellung: „Wie kriegen wir es hin, dass so viel Mitarbeitende wie möglich die Gesundheitsangebote nutzen?“

In den letzten zwei Jahren ist das Gesundheitsmanagement intensiv ausgebaut worden, „das gehört inzwischen zum Unternehmensgeist dazu“ so Laurent Runkel. Und das geht natürlich nicht ohne die Geschäftsführung. Chef Robert Meyer, „ein echter Sportfreak“, investiert besonders viel in diesen für alle wichtigen Bereich. Denn die Gesundheit der Mitarbeitenden ist ein hohes Gut. „Nicht ohne Grund haben wir den Corporate Health Award letztes Jahr gewonnen!“ freut sich Grabarevic. Gesundheitsförderung

schwebt sozusagen über allem. Ein neuer großer Fitnessraum wird gerade gestaltet und für alle nutzbar gemacht. „In den Pausen, nach der Arbeit und am Wochenende stehen allen Mitarbeitenden die Fitnessgeräte zur Verfügung“. Durch das niedrigschwellige Angebot wird es auch weniger sportlichen Naturen erleichtert, in Bewegung zu kommen.

Ganz spannend und sicher ein Leuchtturmprojekt – und ebenfalls beispielhaft wie das gesamte Gesundheitsmanagement – ist der große Bereich rund ums Fahrradfahren. Auch dieses Thema wird ganzheitlich und unkompliziert seit etwa vier Jahren angepackt: „Das Alltagsradeln hat Potential für Strukturveränderung im Lebensstil. Deshalb ist uns eine systematische Herangehensweise sehr wichtig“, meint Grabarevic. Vor diesem Hintergrund gibt es viele unkonventionelle Angebote für alle Mitarbeitenden. Fahrradabstellplätze und ein Fahrradleihpool sind für alle zugänglich, Fahrräder werden, wenn es passt, für Mitarbeiter:innen angeschafft: „Da bin ich selbst ein gutes Beispiel. Zweimal wurde mir das Fahrrad geklaut, danach hatte ich keine Lust mehr. Robert bot daraufhin an, mir

ein Job-Rad zur Verfügung zu stellen. Ja, und seitdem besitze ich wieder ein Fahrrad – und fahre damit zur Arbeit“, freut sich Grabarevic.

Auch der Fahrradpark mit einem Pool von mehr als 30 Rädern steht allen zur Verfügung, jede und jeder kann sich Fahrräder ausleihen und in Absprache auch längerfristig behalten – und bei Interesse ein Job-Rad erhalten. In den letzten Jahren haben sich darüberhinaus durch die fahrradaffine Infrastruktur viele Mitarbeiter:innen entschieden, sich ein eigenes Bike anzuschaffen. Laurent Runkel erwähnt, dass das Alltagsradeln stark zugenommen habe. „Man sieht es an den Fahrradstellplätzen, wir mussten sie bereits zum zweiten Mal erweitern. Der Erfolg ist also deutlich sichtbar“. Selbst Pendler und Pendlerinnen aus Maintal, dem Taunus und dem Spessart nutzen ihre Fahrräder immer häufiger. „Einige radeln täglich 20 oder gar 50 Kilometer zur Arbeit, teilweise natürlich mit E-Bikes“. Nur 27 Mitarbeiter:innen besitzen überhaupt kein Fahrrad. Auch das eine kleine Erfolgsgeschichte.

Ab Mai steht erneut das Stadtradeln auf dem Plan. Dieses Mal werden nicht nur die Mitarbeitenden, sondern gleich auch ihre Familienangehörigen motiviert, mitzumachen. Bisher haben sich schon 130 Menschen im Roberts-Team angemeldet. „Unser Ziel sind 400 Mitradelnde, realistisch sind 300!“ so Runkel. Ein Vergleich sei hier erlaubt: Wir als Frankfurter ADFC müssten, bei unserer Mitgliederzahl, weit über 3000 Aktive für das Stadtradeln rekrutieren! Wieviele Kilometer kämen dann zusammen!

Auf jeden Fall scheint ein Sieg für MBV wahrscheinlich, in welcher

Gespräche zwischen Fitnessgeräten – Dagmar Berges und Peter Sauer vom ADFC lassen sich das Gesundheitskonzept von MBV erläutern. Dazu gehört eine ausgewogene Ernährung, die den Mitarbeitenden (nicht nur im Café) angeboten wird.



ROBERTS
Café 441



Fuhrpark und Werkstatt – André Fehl kümmert sich um die Velos der Kolleg:innen und versorgt Radlose gegebenenfalls mit einem Fahrrad.

André sucht Unterstützung: Platz für weitere Schrauber:innen ist vorhanden, genug Arbeit ebenfalls! Interessierte wenden sich an bewerbungen@rto.de

Kategorie auch immer. Dazu kann jede:r Mitarbeitende bei Teilnahme eine Mitgliedschaft beim ADFC kostenfrei für das erste Jahr erwerben, vom Arbeitgeber finanziert. Das freut uns vom ADFC natürlich sehr! Außerdem gehört MBV zu unseren Fördermitgliedern und ist darüberhinaus als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ vom ADFC Hessen zertifiziert worden. Mehr geht eigentlich kaum für eine:n Arbeitgeber:in.

Wenn da nicht noch die Fahrradwerkstatt wäre! Die erreicht man, nachdem der tosende Verkehr der Hanauer Landstraße überwunden ist, in einer Nebenstraße ein paar Minuten entfernt. In einer riesigen Halle empfängt uns André Fehl, der

Die Arbeit des ADFC Frankfurt wird von einigen Fördermitgliedern unterstützt. In loser Folge werden wir euch zukünftig diese Fördermitglieder vorstellen. Die überraschende Wertung beim letzten Stadtradeln trieb uns zuerst zu MBV-RTO.

Meister der Werkstatt, die hoch professionell mit allem Wichtigen ausgestattet ist. Hier können Fahrräder von Mitarbeitenden abgegeben werden. „Wenn es möglich ist, schaffen wir es, das am Morgen gebrachte Fahrrad noch am selben Tag zu reparieren“, meint André Fehl. Dann

kann nach der Arbeit noch am selben Tag wieder nach Hause geradelt werden kann. Unkomplizierter geht es nicht. Zusammen mit einem weiteren Kollegen ist Fehl verantwortlich für Reparaturen, Beschaffung der Ersatzteile, Bestellung von Fahrrädern etc. „Es ist immer was los und eine Menge zu tun“, sagt er. Manchmal muss aber auch er passen: „Es kommt vor, dass ein ziemliches Schrottrrad gebracht wird, da geht dann nichts mehr und wir raten zu einer Neuanschaffung“. Gerade wird die Überdachung für einen neuen Fahrradstellplatz zusammengebaut. Auch das gehört zur Arbeit der beiden. Einige neue Fahrräder für den Fahrradpool und für die Nut-

zung beim Stadtradeln warten darauf, ausgepackt und zusammengeschaubt zu werden. „Sind das alle?“ fragt Marko Grabarevic. Nein, eine weitere Lieferung wird noch erwartet! Unglaublich.

Dieses Jahr wird darüberhinaus die Teilnahme am *bike+business Award Hessen* anvisiert. MBV setzt weiterhin darauf, den Mitarbeitenden mit Wertschätzung zu begegnen, auch eben durch viele Angebote in der Gesundheitsförderung und die umfangreichen Möglichkeiten, das Thema Fahrrad in den Mittelpunkt des Alltags zu rücken. Das lohnt sich, wie wir wissen, in jeder Hinsicht.

Dagmar Berges/Peter Sauer

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 Biehuse, Sigrid Hubert, Hannah Kessler, 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 elke.bauer@adfc-frankfurt.de
Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de

Satz und Layout: Peter Sauer

Druck: Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, **Auflage:** 5.200

Redaktionsschluss für die Juli/August-Ausgabe: 16. Juni 2023

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 21)
www.fahrrad-boettgen.de

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

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 29)
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-Zeilshaus)
(Anzeige Seite 36)
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 + 21)
www.perpedale.de

MBV-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

Autofreie Sonntage 2023 (alle Angaben ohne Gewähr)

Wann?	Was?	Wo? Kontakt
21.05. 10–18 Uhr	SaarPedal	Merzig – Kons, 40 km www.saar-obermosel.de/radfahren/saar-pedal
21.05. 10–17 Uhr	WIEDer ins TAL	Niederbreitbach – Seiffen, 36 km wieder-ins-tal.de/
21.05. 10–18 Uhr	RheinRadeln	Worms – Oppenheim, 25 km www.rheinradeln.de/
28.05. 10–18 Uhr	Fahr zur Aar	Diez – Taunusstein-Bleidenstadt, 39 km www.fahr-zur-aar.de
29.05. 9–17 Uhr	radTOURpur	Weismain – Kleinziegenfeld, 35 km www.stadt-weismain.de/weismain-erleben/veranstaltungen/radtourpur-und-triathlon
18.06. 10–18 Uhr	Tour de Ahrtal	Blankenheim – Ahrbrück, 50 km www.blankenheim.de/de/freizeit/events/tour-de-ahrtal
18.06. 10–19 Uhr	Jedem Sayn Tal	Bendorf-Sayn – Selters, 25 km www.romantischer-rhein.de/e-jedem-sayn-tal-2
02.07. 9–18 Uhr	Siegtal pur	Siegburg – Siegen, 100 km naturregion-sieg.de/radfahren/siegtal-pur
09.07. 9–18 Uhr	Autofreies Gelbachtal	Montabaur – Weinähr, 25 km www.gelbachtaltag.de/
steht noch nicht fest	Autofreier WeiltalSonntag	Weilrod – Rod an der Weil www.autofreiesweiltal.de/
06.08. 10–18 Uhr	Autofreies Taubertal	Tauberbischofsheim – Freudenberg, 45 km www.liebliches-taubertal.de/Events/Autofreier-Sonntag.html
27.08. k. a.	Autofreier Sonntag	Staufenberg – Rabenau presse.rlp-tourismus.com/veranstaltung-1/event/20230827/Autofreier-Sonntag-im-LumdataL_Rabenau1/event.html
03.09. 9–18 Uhr	Kinzigtal Total	Sinnatal-Sterbfritz – Hanau, 80 km www.regionalpark-rheinmain.de/kinzigtal-total-03-09-2023/
17.09. 10–18 Uhr	Autofreier (Erlebnis-) Sonntag	Fronhausen – Roßdorf, 26 km www.ebsdorfergrund.de/autofreier-sonntag/

Kurzfristig können sich hier Veränderungen ergeben. Bitte informieren Sie sich kurz vor dem Termin beim Organisator, ob die Veranstaltung stattfindet. Weitere Informationen unter www.adfc-frankfurt.de/autofrei

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

Fünf Fragen an ...

Claudia Fischer



„Wir dürfen nicht locker lassen.“

Auf den ersten Blick wirkt die 36-jährige studierte Geografin eher zurückhaltend. Doch wer Claudia Fischer kennenlernt, merkt schnell, dass sie voller Energie steckt. Ursprünglich aus Aachen kommend, zog es sie 2012 zu einem Praktikum bei der Deutschen Bahn nach Frankfurt, wo sie dann blieb. Da sie in ihrem Beruf viel mit diversen Abteilungen zu tun hat, fällt es ihr auch bei der Vereinsarbeit leicht, unterschiedliche Gruppen zu mobilisieren. In ihrer Freizeit erkundet sie gerne radelnd das Umland, macht Crossfit und legt 1.500-Teile-Puzzel.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Engagiert. Gerecht. Outdoorbegeistert. Mein Beitritt in den ADFC illustriert die ersten beiden Eigenschaften sehr gut. Als es im Sommer 2019 den tödlichen Unfall im Europaviertel gab, wusste ich: Ich muss aktiv werden. Dass der Radfahrer in meinem Alter war und ich nur wenige Minuten zuvor dieselbe Strecke zurücklegte, ließen den Vorfall noch näher rücken. Seitdem engagiere ich mich im ADFC für eine gerechtere Verkehrspolitik in Frankfurt. Mit der von mir gegründeten Aktions-AG konnten wir tolle Projekte wie den Pop-Up-Radweg während der Pandemie umsetzen, aber ich engagiere mich auch beim Radentscheid oder der Diskussion um den Oeder Weg. Es ist wirklich unglaublich, wie unbeweglich manche Lokalpolitiker:innen in Bezug auf neue Ideen und Konzepte sind. Andererseits war es sehr schön zu sehen, dass sich ein junger Schüler bei der Ortsbeiratssitzung eingebracht hat. Er hat die Profis regelrecht an die Wand geredet.

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Obwohl wir so nah an der holländischen Grenze gewohnt haben, bin ich als Kind meist nur im Sommer zur Schule mit dem Rad gefahren. Erst mit dem Masterstudium in Bonn waren meine täglichen Wege dann zu weit, so dass ich das Rad als Transportmittel nutzen musste. Mit dem sportlichen Fahren habe ich 2017 angefangen. Meinen ersten Triathlon habe ich noch mit dem Trekking-Bike absolviert, bin dann aber auf ein schnelleres Gravel-Bike umgestiegen. Damit kann man auch auf unebenem Untergrund oder bei schlechtem Wetter gut fahren. So wie gerade, als ich auf dem Feldberg überraschend eingeschneit wurde.

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

Da denke ich sofort an die vielen Demonstrationen, die wir mit dem ADFC umgesetzt haben. Besonders während Corona waren wir ja unheimlich aktiv. Ein Highlight war z.B. die Demo zur IAA in München 2021, die ich von hier bis Stuttgart mit dem Rad begleiten konnte. Am liebsten erinnere ich mich aber an die Pop-Up-Bike Lane am Hammering Man Ende Mai 2020, denn dort habe ich meinen Freund

kennengelernt. Er ist zum Glück genauso outdoorbegeistert wie ich und wir haben letzten Sommer eine Bikepacking-Tour nach Spanien gemacht. Von Konstanz ging es in zwei Wochen bis nach Girona, nur mit Fahrrad und Zelt. Es war anstrengend, aber auch ein ganz besonderes Erlebnis.

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

Ich habe zwei tolle Ausflugstipps für die Gegend: das Naturschutzgebiet Mönchbruch bei Mörfelden und Messel in der Nähe von Darmstadt. Dort kann man sehr schöne Touren fahren. Und speziell für die Leser:innen möchte ich noch eine Anregung geben: Habt keine Angst, Reparaturen und Pflegearbeiten, wie die Schaltung einstellen, Ketten- oder Bremsbelagwechsel am eigenen Rad vorzunehmen. Es ist kein Hexenwerk. Auf YouTube gibt es zu jedem Thema super Anleitungen und wenn man nicht weiterkommt, kann man auch in der Selbsthilfe-Werkstatt des ADFC vorbeischauchen. Es gilt: Übung macht die Meisterin.

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

Wir sind ja in Frankfurt schon auf einem guten Weg, die Innenstadt autofreier und damit attraktiver zu gestalten, aber es gibt noch viel zu tun. Wir brauchen weniger Verkehr auf mehrspurigen Einfallstraßen in der Stadt, dafür mehr abgegrenzte, breite Radwege sowie vor allem Radschnellwege zwischen den großen Städten in der Region. Es ist hier viel plattes Land und man könnte noch mehr für Fahrradmobilität herausholen. Wir dürfen nicht locker lassen! Die Städte müssen wieder für Menschen geöffnet werden und nicht für mehrspurige Autostraßen und parkende Autos. Andere Städte machen es bereits vor – die haben allerdings auch alle eine Bürgermeisterin.

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*

Leser:innen MEINUNGEN

Frankfurt aktuell 2/2023 „Elf Jahre in der Rückschau“

In diesem Artikel seid Ihr voll des Lobes über die Verbesserungen, die es seit 2012 für Radfahrende in Frankfurt gegeben hat. Ein Projekt verdient dieses Lob allerdings in keiner Weise. Es ist die Umgestaltung der Eschersheimer zwischen Hühelstraße und Weißem Stein.

Um Anwohnern und Geschäftsleuten nicht wehzutun wurde das nicht erlaubte, aber geduldete Parken auf der rechten Fahrspur legalisiert. Der aufgemalte „Schutzstreifen“ hat keine Dooring-Zone und die verbleibende Fahrspur ist gerade mal so breit, dass ein SUV mit dem rechten Rad auf der Trennlinie vorbeifahren kann. Schätze mal das sind so etwa 50 cm Abstand.

Nach einer Kidical-Mass-Fahrt wollte ich die viel diskutierte Umgestaltung einer Familie mit kleinen Kindern zeigen und war entsetzt.

Auf diesem Stück Eschersheimer fühle ich mich seither nicht geschützt, sondern gefährdet.

Dort wurde eine Situation geschaffen, wie man sie wenig später auf der Schlossstraße beseitigt hat. An das wütende Gehepe und Gedrängele der Autos erinnere ich mich noch lebhaft. Aber wenigstens ist dort Überholverbot und Tempo 30 angeordnet.

Nichtsdestotrotz hat sich in den letzten 30 Jahren viel verbessert in Frankfurt. Luft nach oben bleibt genug.

Katharina Wacker

Stadt verfehlt die Ziele von Radentscheidungsbeschluss – eine Polemik

Samstag, 18. März 8:00 Uhr: ich schlage die Rundschaue auf und der Appetit auf das Samstagsbrötchen vergeht mir schlagartig.

Lautet doch die Überschrift: Stadt verfehlt die Ziele von Radentscheidungsbeschluss. Als geneigter Leser wird man informiert, dass der radwegfreundliche Umbau der Bockenheimer Landstrasse von 2021!! auf unbestimmte Zeit verschoben wurde. Für die Schweizer Strasse soll kommandes Jahr mit der Planung begonnen werden und der Umbau frühestens im Jahr 2027!! beginnen.

Nach dem Radentscheid und unter Verkehrsdezernent Klaus Oesterling wurde die Verkehrswende in Frankfurt ambitioniert gestartet.

Doch mit der Übernahme des Dezernats durch die „Grünen“ kann ich in Frankfurt nur Stillstand feststellen.

Die Partei die immer mit Umweltschutz und Verkehrswende wirbt, bremst hier gezielt bereits beschlossene Projekte aus. Dabei behauptet sie beim Ausbau vom Frankfurter Flughafen und der Autobahn im Fehenheimer Wald immer, dass beschlossene Projekte nicht mehr gestoppt werden können. Wenn es nicht um die Interessen von Autofahrern und Fraport geht, sieht man wie einfach das doch geht. Hoffentlich entzieht der neue Bürgermeister dieser Partei das Verkehrsdezernat und setzt jemanden engagiertes wie Klaus Oesterling ein.

Michael Bötte

IRGENDWAS MIT TIEREN

Schriftverkehr zwischen einem Leser und den Autoren der Editorialtexte in Frankfurt aktuell 1/2023 + 2/2023

Hallo, lieber Editorial-Verfasser, bei der falschen Gansbezeichnung hab ich mich ja zurückgehalten. Die Behauptung aber, dass das Zusammenleben von Mensch und Tier mit und ohne Migrationshintergrund bei uns grundsätzlich gut funktioniert, kann ich so nicht unwidersprochen lassen, denn meine Erfahrung auf meiner Stammstrecke Niddaradweg ist eine andere. Ich halte Tiere für mich persönlich für das größte Unfallrisiko beim Radeln und würde das problemlose Zusammenleben zwischen mir und Tieren auf die Gattungen mit ausgeprägtem Fluchtdinstinkt beschränken. Da fallen mir nur Fuchs und Hase ein. Mein folgenschwerster Tierunfall mit 14-tägigem Krankenhausaufenthalt war zwar nicht im Raum Frankfurt, aber Katzen laufen mir auch hier regelmäßig vors Rad. Mein letzter Abgang war durch einen Biber verschuldet, der mir zum Glück nur Prellungen einbrachte. Aber auch Nil- und Kana-dagänse, Graureiher, Rehe, Dachse, Nutrias, Wildschweine erfordern

mehr oder weniger regelmäßig Ausweichmanöver oder Vollbremsungen. Und wenn jetzt im März die Erpel wieder nicht wissen, wohin mit all ihrem Testosteron, dann ist auch erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich, sogar im Luftraum. Bitte nicht missverstehen: diese Begegnungen mit der Natur sind für mich ganz wesentlicher Bestandteil des Radgenusses, aber mit ein paar weniger Adrenalin-schüben durch Beinaheunfälle könnte ich auch leben.

Christian Martens

In meinem ganzen Radfahrerleben hatte ich nicht einen durch Tiere verursachten Unfall. Wie machst du das? *Peter Sauer (Editorial 1)*

Vermutlich liegt es an den unterschiedlichen Schlafgewohnheiten. Ich bin heute zum Beispiel bei Mondenschein vor dem Schnee Richtung Büro geradelt.

CM

Dann aber bitte auch noch an die bei voller Fahrt ins Auge fliegenden Insekten denken. Sehr gefährlich! :-o *Torsten Willner (Editorial 2)*

Gegen Insekten gibts ne Radbrille. Kritischer sind Bienen und Wespen, die einem ins Trikot fliegen und zu hektischen Gegenmaßnahmen führen.

Es gibt einen Radler an der Nidda, der hat sich nach einem

Biberunfall ne Akkufrontleuchte für 400 Euro besorgt. Da wirds an der Nidda so hell wie im Waldstadion. Ja, auch das ist eine Option.

CM

Bei mir, lieber Tierfreund, war es bisher (noch als Schüler) ein Kontakt mit einem Jeep der US-Armee (verlief glimpflich, Rad kaputt), eine vereiste Pfütze im Frankfurter Anlagenring (angeschlagenes Knie, schmerzhaft) und ein Sturz auf einer nassen, glatten Metalldcke auf einer Brücke in Frankreich. Danach trug ich tiefe Wunden wie ein Tour-de-France-Geschädigter, aufgerissene Haut, blutendes Knie. Die Unfallfolgen konnten jedoch dank des breiten Angebots an Verbandsmaterialien in französischen Supermärkten (und offensichtlich exzellenten Selbstheilungskräften) ohne ärztliche Hilfe überwunden werden.

Einmal hätte mich ein Hund fast erwischt, in den Pyrenäen. Da hatte ich aber noch Kraftreserven und konnte ihn distanzieren.

Gute Fahrt morgen! Pass auf dich auf. Und auf die Tierwelt.

PS

Das beste Drehbuch schreibt das Leben selbst: da treffe ich mich heute um 5:00 Uhr mit meinem Nachbarn, um gemeinsam den Arbeitsweg niddaabwärts in Angriff zu nehmen. Wir sind schnell in bester Plauderlaune und ich komme auf meinen Leserbrief und die Re-

aktionen aus dem Redaktionsteam zu sprechen. Er meint, ich würde etwas übertreiben bei der Thematik. Ich erinnere ihn an diverse Bremsmanöver und den Nutria, der ihm mal panisch gegen das Hinterrad gerannt ist. Da bewegt sich auf Höhe Berkersheim rechts vom Weg plötzlich etwas Größeres und versucht, sich auf der anderen Seite in Sicherheit zu bringen. Mein Nachbar touchiert dieses Etwas mit dem Vorderrad, dann mit dem Hinterrad, kommt aber nicht zu Fall. Doch Adrenalin ist im Überschuss im Spiel. Im Nachgang sind wir uns einig, dass es der Dachs war, den wir schon zweimal gesichtet haben.

CM

Einen hab ich noch: heute fehlte der jungen Katze noch etwas Lebenserfahrung. Uns entgegenlaufend hielt sie inne, als sie uns erblickte, blieb etwas zu lange unschlüssig stehen, rannte dann weg und sprang rechts auf eine Mauer. Es fehlten aber die letzten 5 % Sprungkraft, so dass sie sich nicht halten konnte und wieder runterfiel. Damit war der Vorsprung dahin und sie landete direkt zwischen Mauer und dem Rad meines Nachbarn, um dann mit voller Kraft wegzurennen. Nichts passiert, aber es waren mal wieder unter 30 cm Abstand. Alles in allem hatte die Szene aber durchaus James-Bond-Niveau.

CM

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

Radreisen in DEUTSCHLAND und ganz Europa

Rückenwind 
Erlebnisreisen mit dem Rad

**Ihr Radurlaub
in guten Händen**

Rückenwind Reisen GmbH
Am Patentbusch 14
26125 Oldenburg
Tel. 0049 (0) 441 485 97 0
Fax 0049 (0) 441 485 97 22
info@rueckenwind.de

www.rueckenwind.de



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.

**RADSPORTHAUS
KRIEGLSTEIN
GmbH**