Zeitschrift des ADFC Frankfurt am Main e. V.
Nr. 4, Juli/August 2023

adfc Frankfurt am Main

FRANKFURT aktuell

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

Make some noise, Frankfurt!

Torsten Willner

bike-night 2023
ADFC Frankfurt am Main e.V.
Samstag 2.9., 20.00 Uhr
Mainkai/Eisemer Steg
(siehe Seite 23)

reisewelt
TEISER & HÜTER GMBH

In unseren Reisen steckt Abenteuer!

Rund um den 360° KILIMANJARO

Die spannendste Radreise durch Ostafrika

Das erwartet Sie bei dieser exklusiven Radreise:

- ✓ **Umrundung des größten, freistehenden Vulkans der Welt durch atemberaubend schöne Landschaften Ostafrikas und grandioser Tierwelt**
- ✓ Intensive Begegnungen mit Land und Leuten – ein unvergessliches Abenteuer für Naturfreunde und sportlich Interessierte zugleich
- ✓ **JETZT AUCH MIT FABRIKNEUEN E-BIKES!**
- ✓ Professionelle Radguides sowie Begleitfahrzeug und Werkstatt
- ✓ Alle Besichtigungen und Führungen sowie Gebühren in den Wildschutzgebieten und Village-Taxen bereits inklusive
- ✓ **Vollpension und täglich Trinkwasser während den Touren**
- ✓ Perfektes Klima zum Radfahren
- ✓ Erstklassige **reise**welt-Reiseleitung ab/bis Deutschland

14.01. – 26.01.2024
27.01. – 08.02.2024
(13 Tage)

Unser Preis für Sie
ab € 3195,- p. P.

Hier geht es direkt zur Reise:
Scan mich!

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-Fahrradanhänger*
- ✓ ***Reparaturservice und Ersatzräder** bei den Radreisen*
- ✓ ***Erstklassige Radführer***
- ✓ *Land und Leute intensiv kennenlernen*

Unsere nächsten Termine:

15.09. – 20.09.2023	**CHIEMGAU UND CHIEMSEE** Das bayerische Meer mit dem Rad erleben
27.08. – 31.08.2023 13.10. – 17.10.2023	**NORD- UND OSTSEE** Mit dem Rad unterwegs zwischen den deutschen Meeren
17.09. – 23.09.2023 *noch wenige Plätze frei!*	**RADFAHREN IN SÜDTIROL** In jeder Hinsicht ein wahrer Genuss
22.09. – 27.09.2023	**ZILLERTAL** Das Radparadies in Österreich
10.10. – 17.10.2023	**MADEIRA RADWANDERN**
15.10. – 22.10.2023	**INSEL-RADWANDERN IN KROATIEN** Mit unserer exklusiven Motoryacht Liberty
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:

reisewelt **Teiser & Hüter GmbH** | Fuldaer Str. 2 | 36119 Neuhof
Beratung & Buchen: 06655 9609-0 · www.reisewelt-neuhof.de

Editorial

Das Rad wird nicht nur als Alltagsverkehrsmittel immer beliebter – von der Freizeitnutzung ganz zu schweigen – es stellt auch einen erheblichen Wirtschaftsfaktor dar. Das war gerade beim Nationalen Radverkehrskongress und der EUROBIKE unisono aus ganz verschiedenen Mündern zu hören. Dass die große internationale Fahrradmesse, um weiter zu wachsen, seit 2022 in Frankfurt stattfindet, führt das klar vor Augen.

Steht ein größerer Kuchen auf dem Tisch, wird es komplizierter, jedes Stück mundgerecht zu servieren. Besucher:innen der EUROBIKE berichten voller Begeisterung über das Erlebte, aber auch kritische Anmerkungen bleiben nicht ganz aus. Etwa zum Ticketbuchungsverfahren oder zum Prozedere beim Entleihen eines Rades für den Testparcours, besonders wenn es um das Testen von Rädern für Kinder und Jugendliche geht. Neue Orte, neue Abläufe, neues Personal: da lassen sich gewisse „Wachstumsschmerzen" wohl kaum vermeiden.

Auch der ADFC wächst, aber es tut nicht weh. Unser hessischer Landesverband hat gerade sein 20.000. Mitglied begrüßt, der Kreisverband Frankfurt wird wohl bald schon 5.000 Mitglieder zählen. Auch der ADFC professionalisiert sich, lernt kontinuierlich, Kampagnen wie die RADvolution auf die Straße und in die Köpfe zu bringen. Gerät der ADFC durch diese Professionalisierung in Gefahr, die Bodenhaftung zu verlieren? Danach sieht es glücklicherweise überhaupt nicht aus. Jede Codieraktion, jedes Kinderlachen nach absolviertem ADFC-Fahrradparcours, jede Feierabendtour zeigt das Gegenteil.

Die erlernte Professionalität des ADFC und die bewahrte Nähe zu einzelnen Rad fahrenden Menschen haben auch der EUROBIKE CITY PARADE zum Erfolg verholfen, wie Hannah Kesslers Bericht ab Seite 4 zeigt. Ein britischer Fahrrad-DJ, Spezialräder, auf denen Menschen mit Behinderungen unterwegs waren und das Forum einer Fahrradwirtschaft, die begreift, dass sie ihr Gewicht auch in die politische Auseinandersetzung um die Flächengerechtigkeit im Verkehr werfen muss: Dem ADFC ist es so gelungen, wichtige Schritte in ganz verschiedene Richtungen zu tun.

Weil Professionalität und Bodenständigkeit auch im ADFC Frankfurt gut zusammenpassen, wäre es schön, wenn es 2024 wieder eine Veranstaltung gäbe, auf die wir in diesem Jahr verzichten mussten – das Radler-Fest am Alten Flugplatz an der Nidda! Seinem Anfang des Jahres verstorbenen Mitbegründer Wehrhart Otto würde das sicher auch gefallen, findet

Torsten für das Redaktionsteam

Dirk Michael Deckbar

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
Sa 11.00–13.00 Uhr

Vorstand

Dagmar Berges
Anke Bruß
Michael Genthner
Hannah Kessler
Dr. Susanne Neumann
Denis Reith
Klaus Schmidt-Montfort
Svea Birte Schuch
Alexander Schulz (Schatzmeister)
vorstand@adfc-frankfurt.de

Kontoverbindung

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

Arbeitsgruppen / Themen

AG Aktionen: Claudia Nora Fischer
aktionen@adfc-frankfurt.de
AG Fichardstraße: Anne Wehr
infoladen@adfc-frankfurt.de
AG Fotografie: Dagmar Berges
foto-ag@adfc-frankfurt.de
AG Kartographie & GPS: Wolfgang Preising
karten@adfc-frankfurt.de
AG KlauNix / Codierungen: Dieter Werner
klaunix@adfc-frankfurt.de
AG OpenBikeSensor: Katja Hertel
obs@adfc-frankfurt.de
AG Radler-Fest: Dagmar Berges
radler-fest@adfc-frankfurt.de
AG RadReiseMesse: Sigrid Hubert
radreisemesse@adfc-frankfurt.de
AG Technik: Ralf Paul
technik@adfc-frankfurt.de
AG Verkehr und Verkehrspolitischer Sprecher: Ansgar Hegerfeld
verkehr@adfc-frankfurt.de
AG bike-night: Denis Reith
bike-night@adfc-frankfurt.de
Team Touren: Thomas Koch
touren@adfc-frankfurt.de
Radreisen: Elke Bauer
radreisen@adfc-frankfurt.de
Medien:
Facebook: Denis Reith
Twitter: Dr. Susanne Neumann
Instagram: Simone Markl
Internet: Eckehard Wolf
www@adfc-frankfurt.de
Redaktion Frankfurt aktuell: Peter Sauer
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
Anzeigen/Werbung in Medien:
werbung@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen

Nord: Sigrid Hubert
Nordwest: Stephan Nickel
West: Christa Pelleringhoff
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 Bruß
anke.bruss@adfc-frankfurt.de
Claudia Nora Fischer
claudia.fischer@adfc-frankfurt.de
Michael Genthner
michael.genthner@adfc-frankfurt.de
Bertram Giebeler > 069 / 59 11 97
bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de
Ansgar Hegerfeld > 0175 99 47 853
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
Sigrid Hubert > 069 / 15 62 51 35
sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de
Katja Hertel
katja.hertel@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 Pelleringhoff
christa.pelleringhoff@adfc-frankfurt.de
Wolfgang Preising
> 0 61 92 / 9 517 617
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
Denis Reith
denis.reith@adfc-frankfurt.de
Peter Sauer > 069 / 46 59 06
peter.sauer@adfc-frankfurt.de
Klaus Schmidt-Montfort > 069 / 51 30 52
klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de
Svea Birte Schuch > 069 / 58 90 190
birte.schuch@adfc-frankfurt.de
Alexander Schulz > 0176 496 85 859
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de
Anne Wehr > 069 / 59 11 97
anne.wehr@adfc-frankfurt.de
Dieter Werner > 069 / 95 90 88 98
dieter.werner@adfc-frankfurt.de
Eckehard Wolf > 069 / 95 78 00 92
eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de

„Make some noise, Frankfurt!“

Premiere der EUROBIKE CITY PARADE: „Alle fahren Rad!“ – das Motto ist Programm

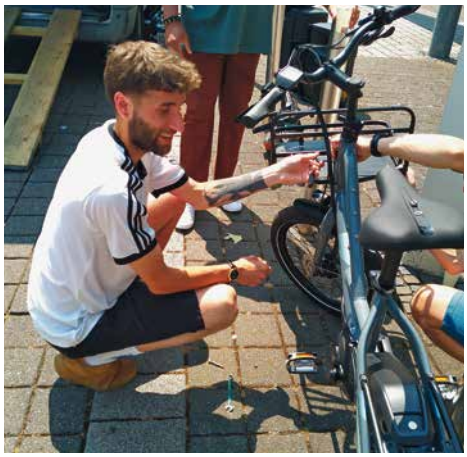
Es ist die Vielfalt, die sofort ins Auge sticht: Lastenräder treffen auf Rennradfahrer:innen im Lycra-Outfit, dazwischen sieht man junge Hipster auf Fixies und Freizeitradelnde älteren Semesters. Auch zahlreiche ungewöhnliche Radformen sind dabei, vom traditionellen Tandem über Velomobile und Liegeräder bis hin zu Dreirädern, Rikschas und Sonderanfertigungen für Menschen mit Behinderung.

Und genau das war beabsichtigt. Die Organisierenden ADFC und Eurobike plädierten mit der am 18. Juni erstmals stattfindenden Parade für sichere und barrierefreie Radwege sowie für ein zeitgemäßes Verkehrsrecht. Dr. Harry Herrmann-Hubert, Sprecher der AG Mehrspurig im ADFC Hessen fasste es bei der Auftaktkundgebung an der Messe treffend zusammen: „Immer mehr Menschen nehmen mit Dreirädern, Lastenrädern oder anderen Spezialrädern am Straßenverkehr teil. In einem Radwegenetz, das durch Schlaglöcher, Baumwurzeln, Drängelgitter und viel zu geringe Wegebreiten kaum passierbar ist, kann von Barrierefreiheit keine Rede sein.“ Neben ihm sprachen auch ADFC-Bundesvorsitzende Rebecca Peters und der neue – am Tag der Demo noch nicht in sein Amt eingeführte – Frankfurter Verkehrsdezernent Wolfgang Siefert (siehe auch Seite 8). Ein Info-Stand des ADFC Frankfurt und ein Coffee Bike trugen zur Festival-Atmosphäre bei, wobei sich die längsten Schlangen vor den zwei bereitgestellten Wasserstationen bildeten, denn die Sonne brannte mit über 30 Grad vom wolkenfreien Himmel.

Kurz nach 14 Uhr fiel der Startschuss für die Parade vom englischen DJ Dom Whiting, der auf der Bühne erklärte: „The German crowd is pretty hyped“ und alle Mitfahrenden daran erinnerte, viel zu trinken und hoffentlich keinen Platten zu bekommen. Dann schwang er sich auf sein mit einem DJ-Pult ausgerüstetes Lastenrad, führte die Parade an und sorgte mit seinen Beats die gesamten 15 Kilometer für ausgelassene Stimmung. „Make some noise, Frankfurt!“ animierte er immer wieder, worauf mit lautem Klingeln und ausgelassenem Rufen geantwortet wurde. So erzielte die Demonstration ein Maximum an Aufmerksamkeit bei den Umstehenden. Viele filmten (teils ungläubig) das Ereignis mit ihrem Handy. Auf Höhe der Alten Oper wartete nun das nächste Highlight auf die Teilnehmenden: Stelzenläufer:innen der antagon theaterAKTion schritten als Giraffen verkleidet durch die Menge. Symbolisieren sollte dies die langen und flexiblen Beine, die Radfahrende aktuell theoretisch bräuchten, um allen Hindernissen auf den Radwegen ausweichen zu können.

Stelzenläufer:innen der antagon theater AKTion
Hannah Kessler (5)

Flexibilität und schnelles Mitdenken bewiesen die Demonstrierenden an der Alten Brücke. Als von hinten ein Krankenwagen mit Martinshorn ankam, machten sie in Sekundenschnelle eine Rettungsgasse frei. Ob das mit Autos so gut geklappt hätte? Auch die 75 Ordnerinnen und Ordner leisteten über den kompletten Streckenverlauf ganze Arbeit und sorgten zum einen in Kooperation mit der Polizei dafür, dass Straßenkreuzungen gesichert wurden. Zum anderen erinnerten sie immer wieder an das Rechtsfahrgebot und ermöglichten so einen reibungslosen Verkehrsfluss.



Während der Fahrt wurde die Vielfalt der rund 1.500 Mitfahrenden immer wieder ganz deutlich. Man traf auf Familien, bei denen die Kinder die ganze Strecke bereits mitstrampelten, andere ließen sich auf dem Kindersitz oder im Lastenrad chauffieren.

In zahlreichen Cargo Bikes wurden aber auch Musikboxen transportiert, um selbst am hinteren Ende des Korsos einzuheizen. Und immer wieder fielen liebevolle kleine Details auf, wie das goldene Rad, das im Stil eines Gerippten bemalt ist und statt der Radflasche einen Bembel montiert hat. Oder der Radler mit Socken auf denen steht: I kiss better than I ride. Ein anderer Teilnehmer ließ per handgeschriebenem Zettel am Sattel wissen: Ich verbrenne Kalorien – kein Benzin. Dass sich so viele unterschiedliche Menschen mobilisiert haben zeigt, dass das Bedürfnis nach mehr Platz fürs Rad in der Mitte der Gesellschaft angekommen ist. Wie schön, dass die Bundesregierung in der Woche zuvor einen Entwurf zur Reform des Straßenverkehrsgesetzes vorgelegt hatte, der Kommunen und Städten wesentlich mehr Handlungsspielraum ermöglichen würde.

Hannah Kessler

Landesverband ist 20.000 Mitglieder stark

Bei der EUROBIKE CITY PARADE begrüßte der ADFC Hessen auch das 20.000 Mitglied: Marco Kosinski und seine Partnerin Isabel Hohle aus Wiesbaden sind vor wenigen Wochen dem ADFC beigetreten, weil sie die Verkehrswende unterstützen und seit einem Jahr autofrei leben. Für den Fall einer Panne mit dem als Autoersatz angeschafften Lastenrad vertraut Marco Kosinski auf den Fahrrad-Pannenservice des ADFC. Dass sie zur Parade nach Frankfurt per Rad angereist sind, hat sich auch wegen der praktischen Radtasche gelohnt, die Landesvorsitzender Ansgar Hegerfeld beiden überreichte.

Torsten Willner

Radeln ohne Alter – aber mit viel Spaß! Torsten Willner (11)

Die Stadt hat einen Plan – sogar einen „Masterplan“!

Stadt Frankfurt am Main

Im Mai 2023 hat die Stadt Frankfurt das Ergebnis eines rund eineinhalb Jahre dauernden Prozesses zur Gestaltung des zukünftigen Verkehrs vorgestellt, an dem zahlreiche Verbände, einschließlich ADFC, sowie Tausende Einzelpersonen beteiligt gewesen sind: den Masterplan Mobilität.

Schon im Jahr 2019 forderten unter anderem die Frankfurter Industrie- und Handelskammer, die Handwerkskammer, der Handelsverband, der Dachverband der Gewerbevereine und die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände in einem offenen Brief einen „strategischen Masterplan zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität in Frankfurt am Main“ von der Stadt Frankfurt, um die Stadt fit für die Zukunft zu machen.

Ende 2021 wurde dem Wunsch entsprochen und die Erarbeitung des Konzeptes gestartet, das den starren und inhaltlich zum Glück an vielen Stellen überholten Gesamtverkehrsplan aus dem Jahr 2005 ablösen soll. Die großangelegte und sehr aufwendige Beteiligung von Verbänden, Gruppen und Privatpersonen war dabei das Kernelement.

Bei mehreren öffentlichen und teilweise auch digital angebotenen Mobilitätsforen haben rund 800 Menschen ihre Wünsche, Ideen und Prioritäten eingebracht, die dann gesammelt und ausgewertet wurden. Der ADFC war natürlich auch, neben vielen weiteren Verbänden und den oben genannten Organisationen der Wirtschaft, im Fachbeirat vertreten. Für mehr Diversität wurde zusätzlich eine Gruppe aus Frankfurterinnen und Frankfurtern ausgelost, die sich darüber einbringen konnten. Außerdem gab es eine Kinder- und Jugendbeteiligung, an der etwa 1.700 junge Menschen mitwirkten, und ihre Zukunft aktiv mitzugestalten. Mangelndes Interesse kann den jungen Menschen hier definitiv nicht unterstellt werden. Insgesamt beteiligten sich innerhalb des einen Jahres rund 3.000 Personen, eine so breite Öffentlichkeitsbeteiligung ist alles andere als alltäglich!

Das Ergebnis wurde im Mai 2023 von den beauftragten externen Dienstleistern vorgestellt und ist 200 Seiten stark. Neben der Vorstellung des Prozesses und der Bestandsanalyse sind für uns vor allem die Handlungsempfehlungen für die Stadtverwaltung interessant: Sie geben die zukünftige Richtung für die vielen verschiedenen Aufgaben vor.

„Effizienz“ oder „Umstieg“?

Im Laufe der Beteiligung entstanden zwei mögliche Szenarien: entweder versucht man die bestehenden Stau-, Lärm-, Abgas-, Klima-, Unfall- und Wirtschaftsprobleme lediglich mit technischen Maßnahmen (Wechsel auf Elektromobilität, autonomes Fahren, vernetzte Ampelanlagen usw.) zu lösen oder man stellt die Menschen in den Mittelpunkt und versucht damit sowohl die Probleme zu lösen als auch die Bedürfnisse durch den Ausbau der Alternativen zum Auto zu befriedigen. Das letztere Szenario („Umstieg“) ist deutlich ambitionierter und geht mit seinen Maßnahmen weit über das erste („Effizienz“) hinaus. Frankfurt wäre aber nicht Frankfurt, wenn sich nicht eine deutliche Mehrheit für den deutlich anspruchsvolleren „Umstieg“ ausgesprochen hätte!

Was heißt das nun konkret für die Stadt? Kurz zusammengefasst sollen der Fuß- und Radverkehr und ÖPNV deutlich ausgebaut, gefördert bzw. attraktiver gestaltet werden, während der motorisierte Lieferverkehr möglich bleibt, Handwerksbetriebe ihre Kundschaft erreichen und der sonstige **notwendige** motorisierte Individualverkehr effizienter werden muss.

Das fängt bei barrierefreien Gehwegen und Kreuzungen an, geht über den Ausbau der baulich getrennten Radwege und Radweg-Lückenschlüsse – inklusive Brücken! – Priorisierung von Radverkehr und ÖPNV an Ampelanlagen bis zum gegenüber dem Kraftverkehr priorisierten Winterdienst und dem Ausbau des Schulradwegenetzes. Um gegen die gefährlichen Auto-Elterntaxis vorzugehen, sollen auch Initiativen unterstützt werden, die sich für eine Verkehrsberuhigung in diesem besonders sensiblen Bereich einsetzen – auch durch die zeitweise Sperrung von Straßen für Autoverkehr vor Schulen. Im Gegenzug sollen natürlich auch weiterhin neue Fahrradabstellanlagen an Schulen und in der restlichen Stadt errichtet werden.

Den Beteiligten ist dabei bewusst, dass der Platz für die genannten Maßnahmen irgendwo herkommen muss und dass dafür zum Beispiel auch die bisher nahezu oder komplett kostenfrei zur Verfügung gestellten Auto-Abstellflächen im öffentlichen Raum reduziert werden müssen. Das schafft nebenbei auch Platz für Carsharing-Angebote. Auch zukünftig wird es sicherlich Kritik daran geben, wenn Fahrstreifen und Parkplätze für Alternativen umgewidmet werden. Es ist allerdings völlig realitätsfern, dass man zuerst die Alternativen ausbaut, ohne bestehenden Platz umzuwidmen – es sei denn, wir reißen wie in den 60er Jahren reihenweise Wohnhäuser und Vorgärten ab. Diese Zeiten haben wir aber zum Glück hinter uns gelassen, die Straßen sind seitdem mehr als breit genug. *Ansgar Hegerfeld*

Bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe ist die offizielle Verabschiedung des Masterplans Mobilität durch die Stadtverordnetenversammlung noch nicht erfolgt. Durch die außergewöhnliche lange, intensive und umfangreiche Beteiligung aller Interessierten sollte dies aber nur noch eine Formalie sein.

Wer es genauer wissen möchte, kann sich die zahlreichen Maßnahmen ab Seite 121 im Detail angucken:
adfc-hessen.de/=PL0L

Der scheidende Verkehrsdezernent Stefan Majer schilderte, wie er Zeuge eines tödlichen Radunfalls geworden ist.

Ganz in weiß gekleidet, so lautet der Dresscode beim Ride of Silence.

Dagmar Berges (2)

Sicherheit ist keine Ideologie

Ride of Silence: Gedenkfahrt und Geisterräder für die getöteten Radfahrenden

Jährlich findet am dritten Mittwoch im Mai weltweit der Ride of Silence statt, eine Gedenkfahrt für die im Straßenverkehr getöteten und verletzten Radfahrenden. Auch in Frankfurt nahmen am 17. Mai rund 100 Personen an der Demonstration teil und stellten in Rödelheim ein weiteres „Ghostbike" (weißes Geisterrad) in Gedenken an den einen 85-jährigen Radfahrer auf, der dort Ende 2021 durch eine Kollision mit einer Motorrollerfahrerin starb. An dieser Stelle und den weiteren Zwischenstopps wurde der Opfer mit einer Schweigeminute gedacht.

Dieses Jahr nahm auch Verkehrsdezernent Stefan Majer teil und berichtete in seiner Rede zu Beginn der Fahrt davon, wie vor seinen Augen eine Radfahrerin im Frankfurter Straßenverkehr getötet wurde. Auch für sie steht nach wie vor eins der inzwischen 16 Ghostbikes in der Stadt. Dezernent Majer betonte, dass Sicherheit für die vulnerableren Gruppen (besonders Kinder und ältere Menschen) im Straßenverkehr eben keine parteipolitische Ideologie ist, sondern sich alle sicher im öffentlichen Raum bewegen können müssen.

Beim Ride of Silence haben wir wieder darauf hingewiesen, dass es insbesondere auf Landes- und Bundesebene nach wie vor kaum Bemühungen gibt den steigenden Anteil der im Straßenverkehr getöteten Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu senken. Selbst einfachste und besonders effektive Maßnahmen wie den Kommunen die Möglichkeit für die Einführung von Tempo 30 an Straßen zu geben, sind bis zuletzt von FDP-Bundesverkehrsminister Wissing blockiert worden*.

Zusätzlich wurden bei einer separaten Fahrt am 13. Juni zwei weitere Ghostbikes aufgestellt: am 10. März 2023 stürzte in Kalbach ein Radfahrer aus bisher noch ungeklärter Ursache direkt neben einem geparkten und noch mit der Fahrerin besetzten Auto, während er die Straße „An der Bergstraße" befuhr. Rückwirkend haben wir in diesem Zug außerdem ein Ghostbike für die schon 2016 am Oberen Kalbacher Weg in Bonames durch einem Lkw getötete 12-jährige Radfahrerin aufgestellt. Auch im Mai 2024 wird es wieder einen Ride of Silence geben.

Ansgar Hegerfeld

Ein Video-Zusammenschnitt des Ride of Silence ist auch auf dem Youtube-Kanal des ADFC Frankfurt am Main zu finden: https://youtu.be/UiXmLR2BFW0

**Am 21. Juni 2023 hat das Bundeskabinett einem Ministeriumsentwurf zur Reform des Straßenverkehrsgesetzes zugestimmt. Die weitere Entwicklung des Gesetzgebungsverfahrens in Bundestag und Bundesrat stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.*

Nationaler Radverkehrskongress

Mike Josef stärkt Radverkehrsförderung in Frankfurt den Rücken

Dirk Michael Deckbar/Bernd Roselieb, Event Consult GmbH

Über 700 Fachleute nahmen am 20. und 21. Juni am 8. Nationalen Radverkehrskongress im Frankfurter Kap Europa mit zahlreichen Fachforen und Exkursionen teil. Den vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen ausgerichteten Kongress eröffneten Staatssekretär Oliver Luksic, Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir und Oberbürgermeister Mike Josef.

In seiner Ansprache würdigte Mike Josef die vom scheidenden Stadtrat Stefan Majer erzielten Erfolge, Frankfurt zur Fahrradstadt zu machen. Vor allem der Ausbau sicherer Fahrradstraßen und Schulwege sei wichtig und soll weiter intensiv vorangebracht werden: „Frankfurt ist die Stadt der kurzen Wege mit einem hervorragend ausgebauten Nahverkehrssystem. Um unsere Klimaziele zu erreichen, werden wir im Bereich der Mobilität die Radwege ausbauen. Der Radverkehrskongress macht deutlich: Das Zusammenspiel aller Akteure ist wichtig, um die Zukunft des Radverkehrs gemeinsam zu gestalten“, sagte das Stadtoberhaupt.

Torsten Willner

Bestens eingearbeitet

Wolfgang Siefert folgt Stefan Majer an der Spitze des Verkehrsdezernates nach

Mit dem ADFC scheint Frankfurts neuer Verkehrsdezernent Wolfgang Siefert (ganz rechts) gut zu „können“ – auch auf Bundesebene. Hier bei der EUROBIKE CITY PARADE zusammen mit (von links) Amelie Döres, Christoph Schmidt und Rebecca Peters vom ADFC-Bundesvorstand. Torsten Willner

Von der Stadtverordnetenversammlung gewählt wurde er schon im Februar 2023, praktisch gleichzeitig mit Erscheinen dieser Frankfurt aktuell-Ausgabe ist er nun offiziell im Amt: Wolfgang Siefert übernimmt das auch für den ADFC wichtige Amt des Dezernenten für Mobilität und damit die Führung über mehrere Ämter. Stefan Majer (ebenfalls von den Grünen) verabschiedet sich in den Ruhestand und legt damit dieses Amt zum zweiten Mal in seiner Laufbahn nieder – er war bereits von 2011-2016 Verkehrsdezernent.

Wolfgang Siefert war in letzter Zeit bereits als persönlicher Referent und Büroleiter für Stefan Majer tätig, dadurch ist er jetzt bestens eingearbeitet. Scherzhaft wurde schon von „den beiden Verkehrsdezernenten“ gesprochen, da die Übergabe bereits seit längerer Zeit geplant war und die beiden bei vielen Terminen gemeinsam auf- und einander vertraten.

Auch wenn die grundsätzliche politische Richtung von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wird: ein Dezernent kann diese Richtung mehr oder weniger engagiert verfolgen und natürlich, in gewissen Grenzen, auch eigene Schwerpunkte setzen. Wir erwarten und gehen davon aus, dass Wolfgang Siefert den bisherigen Kurs beibehalten und die Verkehrswende in Frankfurt weiter voran treiben wird. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger wird er aber den Bereich „Gesundheit“ abgeben, den Stefan Majer bisher noch zusätzlich zu verantworten hatte.

Für uns wegweisende Reformen hatte der ehemalige Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD) nach den Radentscheid-Verhandlungen angestoßen, wie man hörte, teilweise auch gegen anfänglich große Widerstände in der Stadtverwaltung. Auch hier kann und muss bei Bedarf ein Dezernent Entscheidungen treffen und diese auch durchsetzen. In der Verwaltung hat sich die Stimmung inzwischen wieder beruhigt, die erfolgreichen Projekte sprechen für sich und ziehen zunehmend Interessierte aus der ganzen Welt an. Und so verwundert es auch nicht, dass sich an der Ausrichtung auch nach der Übergabe des Dezernates von SPD zu Grünen wenig veränderte. In diesem Fall ist Kontinuität durchaus positiv zu sehen, zumahl es zukünftig auch an die zunehmend schwierigeren (Eng)Stellen geht. Das führt erfahrungsgemäß zwar zu Gegenwind für an sich positive Maßnahmen, nach anfänglicher Aufregung lässt das Interesse aber oft auch schnell wieder nach und wir können neue sichere Wege genießen.

Wir wünschen Wolfgang Siefert daher viel Erfolg und Durchhaltevermögen für seine neue Aufgabe!

Ansgar Hegerfeld

TERMINE

Di.	11.07.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	11.07.	W	Radlertreff im Westen
Do.	13.07.	N	Radlertreff im Norden, 19:00 Uhr
Mo.	17.07.	VS	Vorstandssitzung (18:00 Uhr)
Mi.	19.07.	V	Verkehrs-AG
Fr.	28.07.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Sa.	29.07.	SW	Selbsthilfewerkstatt Anmeldung unter: 0176 22065072 oder martin.schnabel@adfc-frankfurt.de
Mi.	02.08.	G	AG Kartographie & GPS
Mo.	07.08.	VS	Vorstandssitzung
Di.	08.08.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	08.08.	W	Radlertreff im Westen
Do.	10.08.	N	Radlertreff im Norden, 18:00 Uhr
Sa.	12.08.	SW	Selbsthilfewerkstatt Anmeldung unter: christian.konermann@adfc-frankfurt.de
Mi.	16.08.	V	Verkehrs-AG
Fr.	25.08.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Sa.	26.08.	SW	Selbsthilfewerkstatt Anmeldung unter: 069 4940928 (oder ralf.paul@adfc-frankfurt.de)
Mo.	28.08.	VS	Vorstandssitzung
Sa.	02.09.		bike-night, 20:00 Uhr, Eiserner Steg/nördlicher Mainkai
Mi.	06.09.	G	AG Kartographie & GPS
Sa.	09.09.	SW	Selbsthilfewerkstatt Anmeldung unter: 069 413085 (Rainer Mai)
So.	10.09.		Klimagerecht unterwegs – Sternfahrt nach Wiesbaden
Di.	12.09.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	12.09.	W	Radlertreff im Westen
Do.	14.09.	N	Radlertreff im Norden, 18:00 Uhr
Mo.	18.09.	VS	Vorstandssitzung
Sa.	24.09.		Kidical Mass, 15:00 Uhr (Infos unter: https://www.radentscheid-frankfurt.de/kidicalmass/)

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE/KONTAKTE

G	19:00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
N	18:00 Uhr/ 19:00 Uhr	Alter Flugplatz, Am Burghof 55 Infos unter: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19:00 Uhr	Gaststätte Ginnheimer Höhe, Diebsgrundweg Info unter: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
S	18:00 Uhr	Vor dem Lokal Buchscheer, S-Bahn-Station Louisa
SW	15:00 Uhr	Reparatur- und Techniktreff, Ben-Gurion-Ring 118, Bonames
T	19:00 Uhr	Niederursel, Gaststätte Lahmer Esel Info unter technik@adfc-frankfurt.de
V	19:30 Uhr	Videokonferenz/Infoladen Info unter ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
VS	19:00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
W	18:30 Uhr	Casa Italia (Clubhaus des HTC), Grasmückenweg 10, Höchst Info unter: cpelleringhoff@gmail.com

SICHERE AUFBEWAHRUNG

Normalerweise sind die für den Spreewald typischen Schober aus Heu, das so gestapelt und fürs Jahr haltbar gemacht wird. In diesem Exemplar dürfen jedoch Räder geparkt und aufgeladen werden, bevor man die an Kopfsteinpflaster reiche Stadt zu Fuß besucht. Der Radschober ist Teil des Klimaschutz-Projekts „Rad statt Auto" und kann nach Installation einer App kostenlos gebucht werden.

Hannah Kessler

Redaktionsschluss für die Sept./Okt.-Ausgabe: 18.08.2023

Codierungen

in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 (nur mit vorheriger Anmeldung):
Jeden Freitag: 16:00 – 18:00 Uhr

Zusätzliche Codiertermine (ohne vorherige Anmeldung):

22.07	10:15 – 11:15 Uhr	Sossenheim, Lidl-Parkplatz, Siegener Straße 69
02.09.	10:00 – 14:00 Uhr	Zeilsheim, vor der Stadthalle
09.09.	15:00 – 18:00 Uhr	Nieder-Eschbach, Sommerfest, Ben-Gurion-Ring

Alle Infos und Formulare unter:
www.adfc-frankfurt.de/termine-events/fahrradcodierung/)

ÖFFNUNGSZEITEN INFOLADEN, Fichardstraße 46
Mi + Fr: 17:15 – 19:00 Uhr, samstags: 11:00 – 13:00 Uhr

Der erste Fahrrad-Reparaturkurs nur für Frauen fand in der Selbsthilfewerkstatt des ADFC in Bonames statt. Insgesamt acht Frauen nahmen mit Erfolg teil – und haben viel dazu gelernt.

Nur für Frauen!

Andrea Maldonado (3)

Informationen auf adfc-frankfurt.de unter „Termine & Events“
Anfragen und Anmeldungen zu den Grundkursen:
Michael.Genthner@adfc-frankfurt.de
Reparatur- und Techniktreff, Ben-Gurion-Ring 118, Frankfurt Bonames

Seit Jahren bietet der ADFC in seiner Selbsthilfewerkstatt Reparaturkurse für alle an. Schon lange wird diskutiert, ob alternativ ein Kurs extra für Frauen angeboten werden sollte. In anderen Städten gibt es gute Erfahrungen, so führt der ADFC Darmstadt schon seit Längerem Kurse für Frauen durch. Das hat nun auch das erste Mal in Frankfurt geklappt.

So kommen an einem eher kühlen und etwas feuchten Samstag acht Frauen in der Selbsthilfewerkstatt des ADFC Frankfurt zusammen, um ihr Wissen rund um die Reparatur ihrer Fahrräder zu erweitern, sowohl theoretisch als auch praktisch. Es sollen vor allen Dingen „Basics“ vermittelt werden, alle Frauen sind mehr oder weniger Anfängerinnen auf diesem Gebiet. Udo Müller und Andreas Dammer dagegen alte Hasen und führen den Kurs mit Unterstützung von Trainee Bettina Abel durch.

Eine Vorstellungs - und Fragerunde am Anfang lässt erkennen: alle haben eher wenig Erfahrung mit der Reparatur ihrer Fahrräder, wollen aber aus ganz unterschiedlichen Gründen etwas dazu lernen. Silke hat eine Alpenüberquerung geplant und möchte nicht an Kleinigkeiten scheitern. Grundsätzliche Fragen „wie bekomme ich den Schlauch aus dem Reifen, wann lohnt es sich zu flicken, was muss ich bei der Kette beachten, wie kontrolliere ich die Bremsen“, sind ihr und allen anderen Frauen wichtig. Die beiden Leiter hören sich alles geduldig an und geben ein kurzes Briefing über den Ablauf.

Dann geht‘s los, aufgeteilt in E-Bike-Fahrerinnen (drei) und Biobike-Radlerinnen (fünf) werden die Anwendung der wichtigsten Werkzeuge erklärt, die Lieblingspflegemittel und Kettenöle („bloß nicht das Nähmaschinenöl der Oma, zu dünnflüssig. Einfach günstiges Motoröl, das reicht“), auch Luftpumpen kommen zum Einsatz. „Reifen haben unterschiedliche Ventile, man muss wissen, welcher Kopf zu welchem Ventil gehört“, so Andreas. „Auch ist es wichtig zu wissen, welches Teil am Fahrrad wie heißt. So kann man im Fahrradladen Probleme am Bike besser schildern“, meint Udo.

Und jedes Fahrrad ist anders, daher es ist gut zu wissen, ob es mit Felgen- oder Scheibenbremse, Pitlock oder Schnellspanner ausgerüstet ist. Inzwischen proben alle Bio-Bikerinnen das Aufpumpen, das klappt bestens, nun die Räder auf Montageständer, Vorderräder raus und rein, Hinterräder raus und rein, Schläuche raus und wieder rein, Probeflicken, Kettenprüfung, Bremsenkontrolle etc.pp. Alle unterstützen sich gegenseitig in sehr entspannter Atmosphäre. Auch die Stimmung in der kleinen Gruppe der E-Bikerinnen ist locker und zwanglos. Alle drei Frauen sind sehr wissbegierig und lassen sich die unterschiedlichen Funktionsteile erklären. Jedoch sind Elektrofahrräder teils sehr komplex.

„Räder werden immer komplizierter, an elektrische Schaltungen gehen wir auch nicht ran“, meint Udo Müller. Auch dicke, teils schwere Reifen gestalten allein den Ausbau des Rades und das Abziehen des Mantels als äußerst schwierig. Mit geeinten Kräften und verschiedenen Werkzeugen ist es dann endlich vollbracht. „Für Anfängerinnen nicht zu empfehlen. Alleine ist das kaum zu bewältigen“, so Bettina Abel. Sie dagegen ist sehr erfahren und hatte schon als Kind Spaß daran, Fahrräder eigenständig zu flicken. Auch auf ihren Radreisen in aller Welt hat sie gelernt, Probleme am Fahrrad zu erkennen und zu reparieren. „Ich habe mir alles selbst beigebracht.“ Trial and Error ist ihre Devise. Auch Frauen zu ermutigen, ohne zu zögern „einfach zu machen“, ist ein Ziel dieses Kurses. Isabelle und Silke finden es richtig gut, dass sie unter Frauen sind. „Alle sind auf ähnlichem Niveau. Alles in sehr netter Atmosphäre. Ich habe mich mehr getraut zu fragen, als in einem gemischten Kurs“, meint Silke im Nachhinein. „Mir hat alles sehr gut gefallen, ich hatte keine Scheu etwas auszuprobieren. Ich habe viel gelernt. Die Teamleiter waren klasse, aber auch, dass die Bettina dabei war“, freut sich Isabelle am Ende. Die Zeit vergeht wie im Fluge, viele Themen können nur kurz angerissen werden. Zum Glück bietet die Fahrradwerkstatt auch Kurse für Fortgeschrittene an. Ein erweiterter Kurs nur für Frauen wäre bestimmt schnell ausgebucht.

Zunächst ist jedoch der zweite Anfängerkurs für Frauen geplant und zwar am **19. August 2023 von 11 bis 15 Uhr**. *Dagmar Berges*

Angeregter Austausch

Frauenstammtisch Frankfurt: Wechselnde Aktivitäten und lockerer Gesprächskreis für unsere weiblichen Mitglieder

Katja Hertel erklärt den Open Bike Sensor
Hannah Kessler

Wäre es nicht schön, ein Format nur für Frauen im ADFC Frankfurt anzubieten? Das dachten sich Dagmar Berges, Anke Bruß, Anne Wehr und Hannah Kessler und starteten den Frauenstammtisch.

Bereits am 8. Mai fand das erste Treffen mit 12 Teilnehmerinnen im Café Metropol am Dom statt. Schnell entstand bei Getränken und Snacks ein angeregter Austausch zwischen den Frauen und es zeigte sich, dass zwar alle zum gleichen Geschlecht zählen, sie ansonsten aber sehr unterschiedlich sind. Manche sind schon Jahrzehnte im Verband, andere ganz neu, die einen fahren gerne lange Touren, die anderen eher im Alltag, einige greifen direkt zum Reparaturset, andere haben mit Mechanik nichts am Hut. Gerade diese Unterschiede bereicherten die Diskussion ungemein, teilen doch alle die Liebe zum Fahrrad. Auch wurde diskutiert, ob es überhaupt eigene Aktivitäten (Touren, Werkstattkurse etc.) für Frauen braucht oder nicht. Was ja wiederum zeigt, dass der ADFC Frankfurt bereits sehr paritätisch und offen aufgestellt ist.

Im Anschluss kam die Sprache auf das Projekt Open Bike Sensor und Katja Hertel demonstrierte sogleich die Funktionsweise an einem Sensor, den sie zufällig dabei hatte. So konnten neue Interessentinnen für die Aktion gewonnen werden. Und genau für solche spontanen Vernetzungen ist der Stammtisch gedacht. Aber muss es immer ein Stammtisch in der Kneipe sein?

Keinesfalls! Weshalb das zweite Treffen am 19. Juni in Form einer Radtour stattfand. Iris Nattermann und Anne Wehr führten die acht Teilnehmerinnen an verschiedene Ecken Frankfurts, wo Kunst im öffentlichen Raum von Frauen zu sehen ist. Zu den ganz unterschiedlichen Kunstwerken lieferten sie kurze Erklärungen. Interessant ist, dass von den mehreren hundert Skulpturen nur sehr wenige von Künstlerinnen erstellt wurden. Darunter bekanntere, wie der Struwwelpeter-Brunnen an der Hauptwache von Franziska Lenz-Gerharz, versteckte, wie das Grüne-Soße-Denkmal von Olga Schulz in Oberrad, oder Kunstwerke mit historischem Bezug, wie das Waisen-Karussell von Yael Bartana im Bahnhofsviertel. Die kurzen Strecken zwischen den Stationen wurden zum Diskutieren des Gesehenen, zum Kennenlernen oder einfach zum Schwätzen genutzt. Endstation der Tour war wieder das Café Metropol, wo der Abend gemütlich ausklingen konnte.

Und der Termin für das nächste Treffen steht auch schon fest: Am Montag, den 31.Juli findet der dritte Stammtisch statt. Diesmal treffen wir uns im Garten des Infoladens. Vorher gibt es wieder eine kleine Radelrunde (Startpunkt wird bekannt gegeben) und anschließend ist Zeit für ungezwungenen Austausch bei Getränken im Garten. Natürlich ist es auch möglich, nur bei einem Teil dabei zu sein. Wer Lust hat, meldet sich einfach bei Dagmar Berges (dagmar.berges@adfc-frankfurt.de). Wir freuen uns sehr über weitere Teilnehmerinnen!

Dagmar Berges und Hannah Kessler

Gute Laune vor der Abfahrt

Eine Messe, die Spaß macht ...

Sigrid Hubert

... die EUROBIKE, die weltgrößte Fahrradmesse, vom 21. bis 25.Juni 2023. Seit 2022 findet sie nun jährlich in Frankfurt statt. Da darf der ADFC, weltgrößte Fahrrad-Lobbyorganisation, natürlich nicht fehlen! Sichtlich erfreut über den Publikumszuspruch zeigt sich hier schon am ersten Messetag die ADFC-Messecrew, zusammengesetzt aus der Marketing-Abteilung der Bundesgeschäftsstelle und Helfer:innen aus dem Aktivenkreis des ADFC Frankfurt/Südhessen.

Bertram Giebeler

Katja Hertel leitet die neue AG OpenBikeSensor beim ADFC Frankfurt. Ihre Kontaktdaten sind in diesem Heft auf Seite 3 zu finden.

Löten und Crimpen für die Verkehrssicherheit

Bei einer Bastel-Aktion im Frühjahr bauten Aktive acht **OpenBikeSensoren** für den ADFC Frankfurt zusammen.

Organisiert hat die Aktion Katja Hertel, die zusammen mit weiteren Helfern das Material für 10 Geräte beschafft hat. Dieses wird vom ADFC Frankfurt finanziert. Es ist eine enorme Arbeit, das Material zu beschaffen und die notwendigen Gehäuse mittels 3D-Drucker anzufertigen.

Die Bastel-Aktion fand in den Räumen der ADFC Technik-AG in Bonames statt. Dort war alles sorgfältig vorbereitet: Acht Arbeitsplätze mit dem Material für je ein Gerät. Insgesamt haben sich elf ADFCler:innen angemeldet, die tatkräftig OpenBikeSensoren zusammengebaut haben. Es ist einfach toll, wie viele helfende hände gekommen sind und was für ein Potenzial in den ADFC-Mitgliedern schlummert!

Die beiden „Profis" Paul Görgen vom ADFC Darmstadt und Roland Behme vom ADFC Main-Taunus verfügen schon über viel Erfahrung beim Bau von OpenBikeSensoren und unterstützen die Aktion. Nach einer sehr kurzen Vorstellungsrunde ging es direkt an die Arbeit. Katja hatte noch Bauanleitungen ausgedruckt, die sehr genau die Vorgehensweise beim Zusammenbau erklärt haben. Zuerst ging es darum, die Hauptplatine und einige Zusatzplatinen zu bestücken (z. B. Widerstände und Stecker anzulöten). Es war eine sehr große Hilfe, die beiden „Profis" dabei zu haben, die man fragen konnte, wenn man in der Anleitung etwas nicht verstanden hatte.

Ein leerer Bauch lötet nicht gern – daher war es gut, dass Birgit von der Bürgerinitiative „Am Bürgel" belegte Brötchen, Brezeln, Kuchen und Getränke bereitgestellt hatte. Da war für jede:n etwas dabei, um zwanglos eine Pause zu machen, wenn sie nötig war.

Nach drei Stunden hatten die ersten schon die Leiterplatten fertig und es wurde ein Funktionstest gemacht. Und die Freude war groß, wenn auf dem Display „Open Bike Sensor" erschien!

Danach ging die Arbeit allerdings weiter. Es mussten die Leiterplatte und die Sensoren in das Gehäuse eingebaut werden. Ein weiterer kniffliger Schritt war der Anschluss des Kabels an das Displaygehäuse. Die Königsdisziplin aber war das Crimpen: da muss man mit einer Spezialzange eine Klemme mit einer Leitung verpressen. Das war sehr mühsam. Zum Glück gab es einige Teilnehmer, die das besser konnten und diese Arbeit für andere übernommen haben.

Ohne Lötkolben geht hier gar nichts. Andrea Maldonado

Der Workshop war ein toller Erfolg! Das angepeilte Ende mit 17 Uhr wurde natürlich weit überschritten – aber alle acht Geräte wurden fertig und haben prinzipiell funktioniert. Ein genauer Test erfolgt, bevor sie im Alltag eingesetzt werden. Inzwischen wurde ein Teil der Sensoren bereits an Testfahrer:innen leihweise übergeben, um Überholvorgänge aufzuzeichnen. Die restlichen werden zeitnah fertiggestellt und dann ebenfalls an Testfahrer zum Messen von Überhol-Abständen verliehen.

Die Funktion des OpenBikeSensors wird sehr anschaulich in einem Artikel in Frankfurt aktuell Nr. 2/23 auf Seite 24 beschrieben. Unter dem Link **obs.adfc-hessen.de** kann jede:r nachschauen, welche Überhol-Abstände bisher in Frankfurt und ganz Hessen gemessen wurden.

Die genannte Web-Adresse zeigt auch: Es gibt schon viele Städte, in denen die Verkehrssituation mittels OpenBikeSensor erfasst wird. Das Gerät nun auch für den ADFC Frankfurt verfügbar zu haben, war daher eine wichtige Aktion, um Gefahrenstellen identifizieren zu können, die man dann mit der Stadt Frankfurt besprechen und hoffentlich entschärfen kann.

Michael Bunkenburg

Michael Bunkenburg, Udo Müller, Karl-Heinrich Muth und Dieter Werner (von links) konzentriert und gut gelaunt bei der Arbeit. Dagmar Berges (2)

Stadtteilgruppe Radlertreff im Norden

Die Mammutbaum-Tour

Seit ihrer Gründung im April 2014 trifft sich die Stadtteilgruppe „Radlertreff im Norden" regelmäßig einmal im Monat zu gemeinsamen Unternehmungen. Im Winter sind dies Treffen im Restaurant zur gemütlichen Unterhaltung. Während der Sommermonate findet immer eine Radtour in die Umgebung statt.

Dabei fahren wir verschiedene Strecken, die abwechselnd von einem Mitglied geführt werden. So haben wir uns dabei schon Bio-Bauernhöfe angesehen, erfreuten uns an blühenden Rosengärten oder hörten fachkundige Vorträge über historische Bauten.

Die diesjährige Mai-Tour brachte uns zu einer Vielzahl an Mammutbäumen. Ein Gruppenmitglied mit großem Faible für diese imposanten Baumgewächse hatte eine Strecke zusammengestellt, an deren Wegesrand eine Vielzahl dieser Baum-Giganten zu bestaunen war. Verblüfft stellten wir dabei fest, dass Mammmutbäume eine weiche Rinde haben – diese schützt die Bäume bei Waldbränden.

In Dorteilweil standen wir vor einem Garten mit einigen mächtig großen Exemplaren der Mammutbäume. Zufällig trat die Hausbesitzerin aus der Türe – gute Gelegenheit, nachzufragen: „Guten Abend, wie alt sind denn Ihre Mammutbäume?" Die Antwort kam sofort: „Achtesiebzich hamme die gepflanzt. Ach, des sin Mammutbäum?" So konnten wir zu unserer aller Erheiterung ein wenig zur Aufklärung beitragen.

Wer sich für den Radlertreff im Norden interessiert und an den Aktivitäten teilnehmen möchte, ist herzlich willkommen. Die beiden Gruppenleiterinnen Christine Seelig und Sigrid Hubert freuen sich über Zuwachs. *Sigrid Hubert*

Einer der Namensgeber der Tour im Bad Vilbeler Kurpark in voller Pracht und Größe – dass dadurch die Radlertreff-Gruppe nicht mehr sehr gut erkennbar ist, nehmen wir in diesem Fall in Kauf.

Heiko Weise

Stadtteilgruppe Radlertreff im Norden

Treffpunkt jeden 2. Donnerstag im Monat,
wechselweise um 18 oder 19 Uhr am Alten Flugpatz, Am Burghof 55.
Während der Wintermonate in einem Restaurant.

Anmeldung und Auskunft: **gruppe-nord@adfc-frankfurt.de**

Weitere **200 Meter Fahrradstraße**

Frankfurts jüngste Fahrradstraße ist die Robert-Mayer-Straße in Bockenheim. Den rund 200 Meter langen Abschnitt von der Senckenberganlage bis zur Kreuzung Gräfstraße hat die Stadt in der ersten Junihälfte im Rahmen des Programms fahrradfreundliche Nebenstraßen umgestaltet. Er schließt direkt an den Kettenhofweg im Westend an, der bereits durchgängig als Fahrradstraße realisiert ist.
Im Zuge der Umgestaltung sind in der Robert-Mayer-Straße auch etliche Fahrradbügel neu installiert und Abstellflächen für E-Scooter markiert worden.

Torsten Willner

Christian Chur, Stadt Frankfurt (2)

Studierende besichtigen Fahrradwege in Frankfurt

Die Exkursionsgruppe am Modalfilter im Oeder Weg.
Alina Boeva

Acht Master-Studierende und wissenschaftliche Mitarbeitende der Hochschule Rhein-Main besichtigten am 23. Mai im Rahmen des Seminars „Radverkehrsmanagement“ die Fahrrad-Infrastruktur in Frankfurt. Ziel der Exkursion war es, verschiedene Formen der Radwegeführung in der Praxis zu erleben und deren Vor- und Nachteile zu diskutieren. ADFC-Mitglied Falko Görres leitete die Exkursion, der verkehrspolitische Sprecher des ADFC Frankfurt, Ansgar Hegerfeld unterstützte sachkundig. Die Exkursion fand selbstverständlich auf dem Fahrrad statt, Ziele waren unter anderem die Schloßstraße, der Kettenhofweg, die Goethestraße und die Friedberger Landstraße. Unterwegs gab es viele gute – und auch schlechte – Beispiele zu sehen. Nach gut drei Stunden im Sattel zogen sowohl Teilnehmende als auch die Exkurionsleitung eine positive Bilanz: Auch wenn Frankfurt noch lange kein durchgehend attraktives und sicheres Radwegenetz hat, sind die Fortschritte der letzten Jahre deutlich zu erkennen. Der ADFC freut sich über das rege Interesse angehender Fachleute und Wissenschaftler:innen und steht für zukünftige Exkursionen gerne zur Verfügung.

Falko Görres

Nachgefragt

Trieb Gehwegsicherung einen Sportverein in den Ruin?

Im Jahr 2019 sah der Geschäftsführer des DJK Schwarz-Weiß Griesheim für die Zukunft des Sportvereins schwarz. Grund dafür: Die Stadt hatte auf dem Gehweg entlang des Sportgeländes am Römerhof Sperrgitter aufstellen lassen und damit das jahrzehntelang praktizierte unerlaubte Parken auf dem Gehweg unterbunden. Der Frankfurter Neuen Presse schilderte der Geschäftsführer damals seine Befürchtungen, „dass sich dem Verein keine neuen Mitglieder mehr anschließen und bisher Aktive nicht mehr kommen". Mehrere hundert Meter zu Fuß zum Sportplatz zu laufen, traute er den Sportler:innen wohl nicht zu, und so prophezeite er, die Absperrgitter würden „die Gefährdung des ganzen Vereins" bedeuten.

Heute, vier Jahre später, fragte ADFC-Mitglied und Stadtpolitiker Falko Görres freundlich nach, wie der aktuelle Stand sei. Der neue Vorstand lässt auf Nachfrage wissen, dass die Mitgliederzahl seit 2019 gestiegen ist und die Sportler:innen und Besucher:innen nun einfach etwa 300 Meter entfernt auf einem neu eingerichteten Parkplatz auf einem vormals ungenutzten Gelände parken. Von existenzbedrohenden Umständen für den Verein also keine Spur. Der Widerstand derjenigen, die auf bequemen Gewohnheiten beharren wollen, war anfangs groß, hat sich dann jedoch schnell gelegt – wie bei vielen aktuellen Debatten um ähnliche Örtlichkeiten, an denen das vermeintliche „Gewohnheitsrecht" (sic!) durch tatsächlich geltendes Recht ersetzt wird.

Falko Görres

Für ähnliche Projekte sollten Gesellschaft und Politik daraus lernen, den anfänglichen Druck der Neinsager auszuhalten und nach einer angemessenen Zeit den Projekterfolg objektiv zu evaluieren.

Für den DJK Schwarz-Weiß bleibt ein Wermutstropfen: Der neue Vorstand berichtet weiterhin, dass immer wieder Menschen versuchen, direkt auf der Sportanlage zu parken und damit „chaotische Zustände" herbeiführen. Dabei, meint der Autor, könnte man natürlich auch mit dem Fahrrad zum Sport fahren. *Falko Görres*

„Separate Radwege und sehr viel Aufmerksamkeit“

Was nötig ist, damit Alltagsbegegnungen von blinden und sehbehinderten Menschen mit dem Radverkehr nicht zu Konflikten und Unfällen führen. Ein Gastbeitrag von Frank Schäfer, Vorsitzender Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e. V. (BSBH).

Wenn es eng wird, sind Sehbehinderte ganz besonders auf die Aufmerksamkeit Radfahrender angewiesen. Julia Baum

Seit vielen Jahren sind vielerorts Bemühungen fehlgeschlagen, Radwege auf die Fahrbahn zu verlegen. Das ist nicht nur für den Rad- und Fußverkehr allgemein von Nachteil, sondern besonders für blinde und sehbehinderte Personen, welche häufig alleine zu Fuß unterwegs sind.

Niveaugleiche Radwege, direkt angrenzend an den Gehweg, stellen für blinde und sehbehinderte Menschen eine sehr schwierige Situation dar. Taktil erkennbare Trennsteine sind in der Regel nicht vorhanden. Die Grenze Fuß- und Radweg ist nur optisch gekennzeichnet, taktil ist sie nicht wahrnehmbar. Blinde und sehbehinderte Menschen können dadurch leicht versehentlich auf den Radweg geraten.

Schwierig sind aber auch Situationen, bei denen der Verkehrsraum gemeinsam genutzt werden muss, zum Beispiel an Haltestellen und Kreuzungen, wo sich die Wege des Rad- und Fußverkehrs kreuzen, auf Bürgersteigen, die auch für den Radverkehr freigegeben sind. Im Normalfall regelt sich hier ja meist alles fast von selbst – man sieht sich und achtet gegenseitig aufeinander. Für blinde und sehbehinderte Menschen liegt aber genau hier die Gefahr: Weil der Radverkehr in der Regel nicht hörbar ist, können sie nur sehr begrenzt auf diesen reagieren und die Verkehrssituation nicht vorausschauend einschätzen.

Blinde und sehbehinderte Menschen müssen sich darauf verlassen können, dass die Radler:innen für die Vermeidung von Gefährdungen sorgen – für die es aber oft schwierig ist, die Erblindung oder Sehbehinderung von Passanten rechtzeitig zu erkennen. Sehbehinderte Menschen führen keinen weißen Stock oder Blindenführhund mit sich, sondern bewegen sich langsam und suchend wobei sie häufig auf den Boden vor sich schauen.

Macht euch akustisch bemerkbar!

Konkret sind es folgende Situationen, die der besonderen Aufmerksamkeit bedürfen: Das Geräusch herannahender Fahrräder ist für blinde und sehbehinderte Personen häufig nicht zu hören, so dass das Rad erst in unmittelbarer Nähe bemerkt wird. Dies wird nicht selten als großer Schreckmoment wahrgenommen. Um dies zu vermeiden, ist frühzeitiges Klingeln oder ein Zuruf sehr nützlich. Allerdings ist zu bedenken, dass blinde Menschen dadurch nicht unbedingt den Weg frei machen, sondern oft einfach nur stehen bleiben. Sie wissen vielleicht gar nicht, in welche Richtung sie sich bewegen müssten, um den Radweg freizumachen, und würden durch das Tasten mit dem Langstock die Radler:innen und sich selbst gefährden. Beim Passieren sollte der blinde oder sehbehinderte Mensch angesprochen werden, damit er/sie weiß, dass das Fahrrad gerade vorbeifährt. Wenn noch andere Fahrräder folgen, hilft es, auch darauf hinzuweisen. Wichtig ist zudem, mit ausreichender Beleuchtung zu fahren, weil hierdurch ein Teil sehbehinderter Menschen das herannahende Fahrrad doch noch erkennt.

Missachten Radfahrende Grünphasen für den Fußgängerverkehr an Kreuzungen, ist das für alle Fußgänger:innen unangenehm. Für blinde und sehbehinderte Menschen, die sich beim Überqueren der Straße sehr konzentrieren müssen, ist es eine besondere Gefahr. Aber auch für die radelnde Person ist dies nicht ungefährlich: Kommt der Blindenstock zwischen die Speichen, ist oft kein Halten mehr. Schlimmstenfalls stürzen beide und landen im Krankenhaus. Selbst wenn “nur” der Blindenstock kaputt ist, haben Blinde dann keine Chance, ihren Weg selbständig fortzusetzen. Ein ähnliches Problem besteht, wenn Radfahrer:innen plötzlich auf den Gehweg ausweichen.

Achtet darauf, wo ihr euer Rad abstellt!

Steht eine blinde oder sehbehinderte Person am Straßenrand, ist ebenfalls davon auszugehen, dass die Person das herannahende Fahrrad nicht bemerkt. Auch in dieser Situation muss der Radler oder die Radlerin sich akustisch bemerkbar machen, indem die Klingel benutzt wird und beim Vorbeifahren etwas gesagt wird.

Auch abgestellte Fahrräder können zum Problem werden. Fahrräder sind mit dem Blindenlangstock schwierig zu erfassen. Bei einer Berührung kann das Fahrrad hinfallen und ein parkendes Auto beschädigen oder die Person verletzt sich an der Lenkstange.

Am Boden liegende Fahrräder sind noch gefährlicher, weil blinde Menschen darüber schon häufig gestürzt sind und sich erheblich verletzt haben. Das gilt auch für abgestellte E-Scooter.

Stehen Fahrräder oder E-Scooter an Blindenampeln, können die Ampeln von blinden und sehbehinderten Menschen nicht mehr genutzt werden, da sie direkt an den Drücker am Ampelpfosten kommen müssen, um die taktilen und akustischen Zusatzfunktionen zu aktivieren.

Solche Hindernisse auf dem Gehweg sind nicht nur für blinde und sehbehinderte Menschen eine Zumutung. Torsten Willner

Orientierungshilfen sind freizuhalten!

Blinde Menschen orientieren sich in der Regel an Leitlinien wie Bordsteinkanten, Häuserwänden oder Rasenkanten. Sind diese Leitlinien durch abgestellte Hindernisse unterbrochen, müssen sie sich jeweils neu orientieren und verlieren dann ggf. die Richtung.

Orientierungshilfen, also kontrastreiche Rippen- und Noppenplatten, die zu Haltestellen und Fußgängerquerungen leiten und an denen sie sich mit dem Stock oder den Füßen orientieren, sind unbedingt freizuhalten, ansonsten verlieren die Leitstrukturen ihren Nutzen.

Wir blinden und sehbehinderten Menschen brauchen die besondere Aufmerksamkeit von Radfahrern und Radfahrerinnen in diesen Situationen. Damit die Gefährdungen vermieden werden, benötigen wir die vorausschauende Einschätzung der Situation durch den Radverkehr.

Wir hoffen, dass dieser Beitrag die Radfahrenden für die besonderen Probleme blinder und sehbehinderter Menschen sensibler machen wird. Die Ausführungen bestätigen aus Sicht des Blinden- und Sehbehindertenbundes in Hessen e. V., dass die verstärkte Forderung nach separaten Radwegen oder Radspuren ebenso wichtig und notwendig ist wie die Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen.

Lückenschluss der Bahntrassenradwege

Eröffnung eines wunderschön ausgebauten Radwegs im Sankt Wendeler Land

Die meisten hochwertigen Bahntrassenradwege in Deutschland wurden in der Zeit von 2010 bis 2015 eröffnet. In Hessen wurden damals der Rotkäppchenradweg und der Ederseebahn-Radweg fertiggestellt. Danach kamen 2019 nur noch zwei Wege dazu, unter anderem der Rhön-Sinntal-Radweg, der zwar in Bayern verläuft, aber doch relativ schnell vom Rhein-Main-Gebiet aus zu erreichen ist. Ganze weitere dreieinhalb Jahre sind nun vergangen, bis am 7. Mai mal wieder, bundesweit gesehen wohlgemerkt, die Eröffnung eines Top-Bahntrassenradwegs gefeiert wurde.

Christian Martens

Neu und wie aus dem Ei gepellt: Impressionen vom Bahntrassenradweg Sankt Wendeler Land

Auch der neue Weg liegt noch in Reichweite eines Tagesausflugs: Im Saarland wurden die Bauarbeiten auf 29 Kilometern zwischen Nonnweiler und Freisen beendet. Auf der Hälfte der Strecke liegt der Ort Türkismühle, der mit dem Zug vom Frankfurter Hauptbahnhof in gut zwei Stunden erreichbar ist. Der Weg schließt überdies fast vollständig eine Lücke zwischen zwei weiteren Bahntrassenradwegen, dem Ruwer-Hochwald-Radweg und dem Fritz-Wunderlich-Weg. In Kombination mit diesen beiden ist nun eine nahezu durchgängige Verbindung zwischen Kusel und Trier entstanden, eine Strecke von nahezu 100 Kilometern Länge, auf der tatsächlich 88 Kilometer auf ehemaligen Bahntrassen verlaufen.

Als bekennender Schönwetterradler war mir die Wetterprognose für den Eröffnungstag zu unsicher, so dass ich kurzerhand einen Tag vor den Feierlichkeiten eine Reise in den Hunsrück unternahm. Entgangen sind mir dadurch Grußworte der örtlichen Bürgermeister, Beschallung durch die örtlichen Musikvereine, das Sorgen um mein leibliches Wohl durch die örtlichen Vereine und auch so manche Aktion des ADFC in der Region. Erlebt habe ich einen wunderschön ausgebauten Radweg, der schon kräftig genutzt wurde, der teilweise direkt an Naturschutzgebieten entlangführt, der tatsächlich – und nicht überraschend für eine ehemalige Bahnstrecke im Mittelgebirgsbereich – auch ein Viadukt und einen Tunnel im Angebot hat und der mit einer Vielzahl von Rastplätzen aufgehübscht wurde. Auffallend war, dass an etlichen Rastplätzen ein individuelles Spielgerät montiert ist, das, und sei es nur durch die Farbgebung, einen Eisenbahnbezug herstellt. Ach ja, das Wetter hat auch gepasst.

Natürlich hat der Radweg auch seine eigene Website. Unter bahnradweg-sankt-wendeler-land.de gibt es weitere Infos, unter anderem zu Sehenswertem in der Nähe der Strecke. Im Sommer ist zum Beispiel eine Abkühlung im Bostalsee eine Option. Ich werde mit Sicherheit mal wieder vorbeischauen. *Christian Martens*

Wir enttäuschen euch nur ungern – deshalb:

Bitte meldet euch an!

Unsere Radtouren in Frankfurt erfreuen sich eines großen Zuspruchs. Dabei stellen wir vermehrt fest, dass unangemeldete Personen zum Startpunkt kommen und gern mitfahren möchten. Dann muss die Tourenleitung entscheiden, ob sie zusätzliche Mitradelnde mitnehmen kann. Ist die Tour ausgebucht? Sind Anmeldungen kurzfristig abgesagt worden? Welche Strecke ist geplant? Ist die Teilnehmendenzahl begrenzt? Das sind die Überlegungen für eine verantwortungsvolle Entscheidung. Die Personenzahl für innerstädtische Touren haben die Tourenleiter:innen bewusst begrenzt, da eine Tour in der Innenstadt mit engen Radwegen und vielen Ampeln in einer großen Gruppe nicht funktioniert. Wohingegen Touren, die ins Umland auf Wegen ohne viel Auto- und Fußgängerverkehr führen, meist mit größeren Gruppen gefahren werden können.

Wir freuen uns, wenn ihr Interesse an unseren Touren habt. Aber bitte meldet euch an. Insbesondere bei innerstädtischen Touren ist ansonsten die Wahrscheinlichkeit hoch, dass wir euch nicht mitnehmen können. Wir bedauern es sehr, euch dann enttäuschen zu müssen.

Es wurde gefragt, wer entschieden hat, dass man sich für Frankfurter Touren anmelden soll, wenn man an einer Tour teilnehmen will. Es waren die Tourenleiter:innen, die übrigens alle ehrenamtlich arbeiten. Sie haben das Für und Wider von Anmeldungen ausführlich diskutiert und sind einvernehmlich dafür, diese bewährte Praxis beizubehalten.

Iris Nattermann und Anne Wehr

Rundfahrt von Frankfurt über den Hoherodskopf: Radeln, reden, relaxen

200 Kilometer an einem Tag

„200 Kilometer an einem Tag? Das ist nur was für ganz verrückte Radfahrer." So steht es in einem Internet-Kommentar zu unserer Tour vom 18. Mai 2023. Als ich letztes Jahr im September zum ersten Mal entschied, an so einer Tour mit Radlern aus der Fahrradbubble und dem ADFC teilzunehmen, dachte ich ähnliches. Wer wird da wohl mitfahren? Bin ich fit genug? Und was werden die wohl sagen, wenn ich da mit meinem Mountainbike ankomme?

Um es kurz zu machen: Ich habe meinen Einstieg ins Langstreckenradeln das letzte Mal gut überstanden und kam dieses Jahr mit umso mehr Begeisterung zurück. Gemäß dem Motto „der Weg ist das Ziel", hatte Ansgar Hegerfeld wieder eine 200-km-Runde organisiert. Während auf der letzten „einsteigertauglichen" 200-km-Tour im Herbst nur ein langer Anstieg auf dem Programm stand, sollte es diesmal noch etwas höher hinaus gehen. Kurz nach 12 Uhr trennten uns vom Mittagessen gute 250 Höhenmeter und 7,5 Kilometer. Aber der Reihe nach ...

Treffpunkt war die Friedberger Warte, morgens früh um sechs. Ein gutes Dutzend Personen fand sich dort ein, und radelte ganz entspannt los, der Sonne entgegen. Schnell fanden sich innerhalb der Gruppe Gesprächsrunden. Mal mit Menschen die man schon kannte, mal mit (noch) unbekannten. Gequatscht haben wir über so ziemlich alles. Vom Wetter über den Job, Hobbies jenseits des Rads, zukünftige und vergangene Radtouren.

Nach wenigen Stunden gemütlichen Radelns gab es den ersten Boxenstopp an einer Tankstelle in Selters. Gestärkt nahmen wir den ersten Anstieg in Angriff. 26 Kilometer und rund 450 Höhenmeter hatten wir recht bald bewältigt. Letztes Jahr, als ich das erste Mal in meinem Leben eine 200er-Runde gefahren war, war ich zu diesem Zeitpunkt gut geschlaucht. Ein Jahr später war aber, dank vieler guter Tipps der anderen Radelnden auf der ersten Tour, mein Rad deutlich besser eingestellt. Der Sattel etwas tiefer und weiter nach hinten geschoben, der Lenker gekürzt und neue Griffe mit breiter Auflagefläche sorgten in Summe dafür, dass ich ganz entspannt an unserem nächsten Verpflegungspunkt in Hartmannshain ankam.

Die Tour ist extrem anspruchsvoll, aber alle achten aufeinander, dass niemand überfordert wird.

Aber noch lag ja die Hauptattraktion und wahre Herausforderung vor uns. Also zurück auf die Räder und das Gefälle genossen. 30 Kilometer später war es dann so weit. Rechts ab und hinauf auf den Hoherodskopf! Wir lösen an dieser Stelle den Verbund auf und jeder radelte (oder schob – auch das ist keine Schande!) die 250 Höhenmeter und 7,5 Kilometer hinauf. Dieser Teil der Strecke war der anstrengendste. Die Höhenmeter an sich waren knackig genug. Leider musste ich wegen eines zu engen Überholens durch einen Linienbus auch noch einen kurzen Schlenker durch das Kiesbett machen. Sogar unter Berufskraftfahrern scheint sich noch nicht herumgesprochen zu haben, dass außerorts ein Überholabstand von mindestens zwei Metern gilt.

50 Höhenmeter vorm Gipfel verließen mich die Kräfte und ich schob ein paar Meter zu einer Stelle, an der ich kurz Pause machte, auf den nächsten wartete und ich mich wieder aufs Rad schwang. Kurz nach 13 Uhr war es dann geschafft, und wir wurden mit einem traumhaften Ausblick und Mittagessen belohnt.

Für die Abfahrt griffen wir dann alle wieder zu den Jacken. Oben auf dem Berg hatten wir gut Sonne

Bei 20 Höhenmetern auf 70 Meter kommt man schnell an seine Grenzen.

getankt, aber jetzt ging es im Schatten der Bäume zügig den Berg hinunter. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von knapp über 60 km/h war die Abfahrt leider viel zu schnell vorbei. Auch dieses Tempo war natürlich vollkommen freiwillig und individuell. Wir sammelten uns unten an der nächsten Kreuzung und radelten dann gemütlich weiter.

Am Nidda-Stausee vorbei ging es weiter nach Nidda. Hier gab es das lang ersehnte Eis und Ansgar lüftete endlich die von ihm angekündigte Überraschung. Unsere Route führte uns an der steilsten Straße Hessens vorbei. Auf dem Hasenpfad in Dauernheim, nur wenige hundert Meter von der Strecke entfernt, warteten satte 29 Prozent Steigung! Das sind etwa 20 Höhenmeter auf knapp 70 Metern Straße! Hier kommt mancher an seine Grenze. Eine Versuchung, der mehr als die Hälfte nicht widerstehen konnte. Ich blieb standhaft mit einigen auf der eigentlichen Route stehen, um nicht doch noch nachzugeben. Nach gut 150 Kilometern und dem Hoherodskopf tat mir diese Extrapause auch sehr gut.

Der Rest der Tour war fast schon ereignislos. Den sehr gut ausgebauten Radweg an der Nidda entlang folgten wir entspannt aber zügig in Richtung Frankfurt, wo wir dann gegen 19 Uhr erschöpft aber glücklich an unserem Startpunkt ankamen.

Wie bei meiner ersten 200er war die Tour von unserem Tourguide perfekt vorbereitet. Natürlich ließen wir trotzdem keine Gelegenheit aus, ihn ein wenig zu ärgern, wenn er mal wieder eine Eisdiele links liegen ließ. Angenehme Fahrbahnbeläge gehören bei seinen Touren genauso zum Programm wie eine möglichst autofreie Streckenführung durch eine Natur, an der man sich kaum satt sehen kann. Genügend Pausen und Möglichkeiten seine Getränkevorräte aufzufüllen sind genauso eingeplant wie das obligatorische Eis. Wenn jemand eine Pause brauchte, legten wir diese selbstverständlich ein. Die langsamste Person gab das Tempo an. Noch ein wenig ausgelaugt kann ich die nächste Runde kaum erwarten.

Christian Hufgard

Sonnige Tour Richtung Norden

Am 7. Mai 2023 war es wieder soweit: Eine gutgelaunte Gruppe aus 13 Radlerinnen und Radlern traf sich zur legendären Pfingstradtour des ADFC Frankfurt, mittlerweile die zweite Tour mit „neuer" Leitung von Karl Heinrich Muth und Egon Schewitz.

Ein Highlight auf dem Kegelspiel-Radweg ist der ehemalige Bahnhof Burghaun mit Cafe in einem historischen Bahnwaggon. Thomas Koch

Die Pfingstzelttour hat inzwischen überregionale Bekanntheit erlangt, erkennbar daran, dass auch aus Köln, Heidelberg, Bensheim, Limburg und Astheim Teilnehmer:innen dabei waren, viele davon zum wiederholten Mal. Wie jedes Jahr war die Gruppe gut gemischt, diesmal zwischen 33 und 74 Jahren. Dennoch war die zu einem Drittel aus Frauen bestehende Gruppe stimmig und homogen: Auch bei sportlichen Anstiegen fuhren alle geschlossen zusammen, niemand blieb zurück.

Bei trockenem, sonnigen Wetter, das die gesamte Radreise hielt, starteten wir in Praunheim entlang der Nidda, um bei Niederdorffelden einem kurzen Stück der „Hohen Straße" zu folgen. Über Eichen erreichten wir den Vulkan-Radweg und verbrachten die Mittagspause in Altenstadt. Nach der Rast stieg der Radweg auf der ehemaligen Trasse der Oberwaldbahn leicht an. Die Wassertretanlage Lißberg bot Gelegenheit, Füße und Beine vor dem Schlussanstieg zum Ziel noch einmal zu kühlen. hinter Hirzenhain verließen wir den Vulkanradweg und erreichten über ein ruhiges Seitental den Campingplatz am Gederner See. Der Platz, schön am Wasser gelegen, erwies sich als weitläufig und modern. Einige nutzten den See noch zu einem kurzen Bad – bei 15 – 16 Grad Wassertemperatur nicht jedermanns Sache. Den Abend ließen wir gemeinsam im Restaurant Seeblick am Platz ausklingen.

Am Sonntag fanden wir uns bald wieder auf dem Vulkan-Radweg. Kontinuierlich ansteigend, mit herrlichen Aussichten auf den Vogelsberg, ging es hinauf zum höchsten Punkt des Vulkan-Radwegs bei Hartmannshain (585 Meter), dann – wieder allmählich abfallend – über Herbstein ins sehenswerte Fachwerkstädtchen Lauterbach am Nordostrand des Vogelsbergs. Auch Schlitz und das Fuldatal waren bald erreicht – ging es doch überwiegend bergab. Wir querten die Fulda bei Fraurombach und kurbelten das Rombachtal hinauf, es war nun nicht mehr weit zum Campingplatz bei Hünfeld. Nach Zeltaubau und Dusche erlebten wir einen gelungenen Abschluss des Tages in der nahegelegenen Gaststätte am Golfplatz.

Am Montagmorgen ging es zunächst talab nach Hünfeld, wo wir den Kegelspiel-Radweg erreichten. Auch dieser Radweg verläuft auf einer alten Bahntrasse, die auf einer Länge von 27 Kilometern von Hünfeld nach Rasdorf durch die hessische Kuppenrhön führt. Die Strecke mit leichtem Auf und Ab bietet beeindruckende Aussichten in die Rhön, das Haunetal und auf das Panorama des Hessischen Kegelspiels. Höhepunkte sind der ehemalige Bahnhof Burghaun mit Cafe in einem historischen Bahnwaggon und das Klausmarbacher Viadukt, eine 32 Meter hohe Sandstein-Gewölbebrücke, die in fünf breiten Bögen das Tal überspannt.

Wir verließen den Radweg bei Wenigentaft unweit der ehemaligen innerdeutschen Grenze und wechselten auf den Ulstertal-, später auf den Werratal-Radweg. Bei Philippsthal passierten wir eine der gewaltigen Abraumhalden des Werra-Fulda-Kalireviers, die als künstliche Berge bis heute die Landschaft prägen. Seit Ende des 19. Jahrhunderts wurden in diesem Gebiet rund 35 Schächte abgeteuft und die 200 bis 400 Meter mächtigen Kaliflöze erschlossen. Aktuell sind noch drei Schächte in Betrieb, der Rest ist stillgelegt.

Über Dankmarshausen erreichten wir Bebra im Fuldatal. Vorher ereilte uns noch die einzige Fahrradpanne (Platten) unserer Tour, die aber schnell behoben war. Bei Einfahrt im Etappenort Rotenburg an der Fulda war bereits unser Campingplatz an der Fulda auszumachen. Während des abendlichen Besuches der Biermanufaktur Rotenburg ließen wir in geselliger Runde bei lokalen Bieren den Tag Revue passieren und freuten uns des sommerlichen Wetters.

Am letzten Tag – Dienstag – folgten wir komplett dem Fulda-Radweg. Stationen der heutigen Etappe waren das Kloster Heina, die bemerkenswerte Luftseilbahn über die Fulda bei Beiseförth und Melsungen, das sich durch eine mittelalterlich erhaltende Kernstadt mit fast geschlossener Fachwerk-Bebauung auszeichnet. Nach der Mittagpause passierten wir die idyllische Fuldaschleife bei Büchenwerra und erreichten wie geplant unser Ziel Kassel, wo die meisten von uns den Regional-Express zur Rückfahrt nach Frankfurt nutzten.

Fazit: Wir genossen eine gut vorbereitete, abwechslungsreiche Tour in netter Gruppe bei hervorragendem Wetter. Die Gesamtstrecke von rund 300 Kilometern und 2.100 Höhenmetern an vier Fahrtagen war trotz etwas Gegenwind sehr gut zu bewältigen. Vielen Dank an die Tourenleitung, die die Tour bestens ausgearbeitet hatte, gerne sind wir auch im nächsten Jahr wieder dabei!

Thomas Koch

Tradition und Moderne

Das Team von Fahrrad-Wagner – stehend von links: Finn Ebner, Melvin Kamann, Helene und Marc Hense, Paul Hellebrand, vorn sitzend: Tristan Müller. Dagmar Berges (2)

Mitten im Herzen von Ginnheim hat das Familienunternehmen Fahrradhaus Wagner schon seit fast einem Jahrhundert seinen Sitz. Und das sehr erfolgreich.

Fast radelt man als Ortsunkundige vorbei. Ganz unscheinbar ein kleines Hinweisschild, Fahrradhaus Wagner. An der Woogstraße liegt der Verkaufs- und Beratungsraum, daneben die Einfahrt, die in den lang gestreckten Hinterhof mit einem schattigen Plätzchen unter einem Baum führt. Die angrenzenden Gebäude sind in den 1950er Jahren errichtet worden. Die alten mussten damals weichen, weil der Nachfolger und Sohn von Georg Wagner nicht nur Fahrräder sondern auch Motorräder verkaufen wollte. Da reichte der Platz einfach nicht mehr aus, Georg Wagner musste abreißen und neu bauen. Das alles ist lang her, heutzutage werden wieder ausschließlich Fahrräder und alles rund ums Fahrrad angeboten.

Vor 94 Jahren wurde das Familienunternehmen Fahrradhaus Wagner gegründet und wird inzwischen in der vierten Generation geführt. Anfang 2000 übernahm Marc Hense, der Urenkel des Gründers, die Geschäftsführung. Er brachte neuen Schwung mit, renovierte, erneuerte und modernisierte Laden und Werkstatt von Grund auf.

Als Selbstständiger muss man mit der Zeit gehen, sonst wird man schnell von der Moderne überholt. „Schon im Jahr 2001 haben wir die ersten E-Bikes verkauft mit SRAM-Sparc Nabenmotor und 5-Gangschaltung. Das hatte etwa 10 – 20 Kilometer Reichweite. Absolut nicht zu vergleichen mit den heutigen Pedelecs“, erinnert sich Marc Hense. Aber dann ging es Schlag auf Schlag. „Der Durchbruch kam mit dem Haibike und den Boschmotoren“.

Inzwischen sind motorunterstützte Mountainbikes der Renner, schon die Hälfte der Montainbike-Verkäufe in der Branche sind elektrifizierte Räder. „Kaum haben wir diese MTBs im Verkauf, sind sie auch schon wieder weg!“ Die einfachen Pedelecs werden nicht so stark nachgefragt, denn besonders durch das Jobrad-Leasing kann sich die Kundschaft heutzutage teurere Räder leisten. „Da geben die Leute eher 4500 Euro anstatt 2500 Euro für ein Fahrrad aus“.

Die meisten Kund:innen kommen aus der näheren Umgebung, manche auch aus einem weiteren Umkreis, teils auch aus dem Vordertaunus. „Wir haben eine sehr treue Kundschaft. Als ich vor 23 Jahren anfing, kamen Großeltern mit dem Enkelkind und kauften ein Kinderrad. Heute ist der Enkel Kunde bei mir“, freut sich Marc Hense.

Es gibt immer wieder neue Herausforderungen, auch der Ausbildungsberuf ist inzwischen sehr anspruchsvoll. Ein „Fahrradmonteur“ reicht schon lange nicht mehr für die Reparaturen der Hightech-Fahrräder. Dazu ist eine Fachausbildung zum Zweiradmechatroniker mit Fachrichtung Fahrradtechnik Voraussetzung. „Wir haben seit 2021 zwei Auszubildende. Wir sind ein tolles Team, sehr familiär“.

Insgesamt fünf Männer arbeiten in der Beratung, im Verkauf und der Werkstatt, dazu zwei Aushilfen. Darüber hinaus wird die gesamte umfangreiche Verwaltung von Ehefrau Helene Hense gemanagt. Frauen sind leider in der Fahrradbranche weniger tätig. Aber: „Wir haben auch immer wieder begeisterte Praktikantinnen, ebenso können sich am Girlsday junge Frauen einen Einblick in die Arbeit verschaffen. Es gibt großes Interesse bei den Schülerinnen“. Auch kommen laut Marc Hense viele Frauen, um sich Material oder Ersatzteile zum Reparieren der eigenen Fahrräder zu holen. „Frauen sind oft viel geschickter im Handwerk als Männer“. Gerne gibt er allen, die ein E-Bike gekauft haben, einen Tipp mit auf den Weg. „Wenn das E-Bike versagt, dann zunächst den Speichenmagneten am Laufrad prüfen. Der kann sich schon mal verschieben und dann geht nichts mehr, weil in Folge die Geschwindigkeit des Rades nicht mehr gemessen wird und das Antriebssystem sich automatisch abschaltet. In 99,9 Prozent der Fälle ist der Magnet schuld, das kann man selbst in die Hand nehmen und ihn wieder nachjustieren“.

Der Lockdown war auch für das Fahrradhaus Wagner ein großer Schock. „Plötzlich mussten wir schließen, wir wussten lange nicht, wie es weitergehen soll und ob es an unsere Existenz geht“. Aber dann kam der 20. April 2020 und das Fahrradgeschäft konnte wieder öffnen. „Wir sind überrannt worden. Alle wollten Fahrräder!“.

Fördermitglied des ADFC ist das Fahrradhaus Wagner schon seit 2001. „Eine ganz nette Kundin und ADFC-Aktive, Kamilla Nuyken, war die Initiatorin und hat uns als Fördermitglied geworben. Leider ist sie vor ein paar Jahren gestorben“, erzählt Marc Hense. Über die Fördermitgliedschaft hinaus bietet das Fahrradhaus Wagner in Kooperation mit dem ADFC regelmäßig Codierungen für seine Kundschaft an. Das freut uns natürlich sehr und für die tolle Unterstützung bedankt sich der Vorstand ganz herzlich.

Dagmar Berges

Fünf Fragen an ...

Bernd Mönkemöller

„Wir könnten noch internationaler werden“

Durch seine fröhliche und pragmatische Art hat Bernd Mönkemöller nicht nur im ADFC schon viel bewegt. Als früherer Teamleiter im IT-Bereich einer Bank, jetzt im Ruhestand, liegt ihm einerseits die Arbeit mit Menschen und er bringt andererseits gerne Struktur in Projekte – Eigenschaften, die auch im Verein sehr hilfreich sind. Ursprünglich aus Westfalen stammend, ist er seit 1987 in Frankfurt zu Hause. Und das, obwohl er niemals hier leben wollte. Aber man soll ja niemals nie sagen. Wie schön die Stadt ist und wie viel Grün es hier trotz der Hochhausschluchten gibt, wurde ihm bei einem Flug bewusst, als die Maschine ungewöhnlicherweise gen Osten über die Stadt startete.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Berechenbar, engagiert, teamorientiert

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Das geschah in drei Stufen. Als Kind bin ich bereits mit drei Jahren auf dem Kinderfahrrad mit Stützrädern in der Küche herum geflitzt. (den Schrank mit Stützräderspuren gibt es noch heute im Vorratskeller meiner Mutter). Dann gab es einen Break, da es in der Umgebung meiner Wohngegenden meistens zu hügelig war. Erst als meine Kinder Mitte der 90er Jahre das Radfahren erlernten, bin ich wieder eingestiegen. Zunächst war ich ihr „Fahrradtrainer“ und dann haben wir als Familie Touren gemacht. Die dritte Stufe kam last-but-not-least durch meine Frau Sabine. Seit 2014 fahre ich bei jedem Wetter (Ausnahme Eisregen) in Frankfurt und dem Rhein-Main Gebiet mit dem Fahrrad. Das Auto, dass ich noch für Fahrten zu meiner in 200 km Entfernung lebenden Mutter nutze, heißt bei mir „Stehzeug“.

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

Auch bei mir gibt es nicht DAS EINE Erlebnis mit dem ADFC. Es ist eher eine Vielzahl von schönen Ereignissen, bei denen immer der meistens sehr nette und inspirierende Kontakt und Dialog mit den unterschiedlichen Menschen in den ADFC Gruppen im Vordergrund steht. Angefangen beim Austragen von „Frankfurt aktuell“. Damit habe ich in der Corona-Zeit begonnen und bin so mit mir bis dato unbekannten, aber unheimlich sympathischen Mitgliedern ins Gespräch gekommen. Weiter geht es mit dem anregenden Austausch bei Codieraktionen und Firmenevents mit dem Team der AG Klaunix/Codierung – einerseits mit den aktiven Mitgliedern der AG, andererseits mit den „Kunden“, die sich beraten oder ihr Rad codieren lassen wollen. Und zuletzt natürlich die Gespräche bei Fahrradtouren, sei es während der Fahrt (wenn es die Puste zulässt), in den Pausen oder bei der gemütlichen Einkehr nach der Tour.

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

Traut euch, Fahrrad zu fahren. Und zwar nicht nur bei Sonnenschein und bestem Wetter. Bewegung tut so gut, ist gesund und ab und zu ein bisschen Feuchtigkeit „draußen“ stärkt nebenbei die eigenen Abwehrkräfte! Ich selbst bin seit meinem Fahrrad-Restart in 2014 beschwerdefrei wie nie zuvor.

Noch dazu ist man/frau in der Stadt meisten schneller als mit dem Auto und hat so gut wie keine Parkplatzsorgen. Auch muss man nie sagen: „Ich muss los, meine Bahn fährt gleich.“

Außerdem möchte ich für die Fahrradtouren des ADCF werben. Es wird eine Vielzahl unterschiedlicher Formate angeboten: von kurzen zwei-Stunden-Touren im Flachland, bis hin zu mehrtägigen Touren (siehe ADFC Tourenprogramm). Eine Teilnahme ist immer eine Bereicherung, mindestens im Kennenlernen von Land und Leuten.

Was wünschst Du Dir für die Fahrradzukunft in der Region?

Gleiche Behandlung ALLER Verkehrsteilnehmenden im öffentlichen Raum und eine weniger autozentrische Politik und Verteilung der Resourcen. Wenn ich aus meiner Wohnung im 5. Stock schaue, könnte ich verrückt werden – der Flächenbedarf für die parkenden Autos ist riesig. Deshalb sage ich nochmals: „Traut euch!“ Denn, wenn immer mehr Leute das Fahrrad nutzen und weniger das Auto, wird dies früher oder später in der Politik und der Infrastruktur entsprechender reflektiert werden.

Ein weiterer Wunsch von mir ist mehr Internationalität im ADFC. Mein Gefühl sagt mir, dass sich die Ländervielfalt der Großstadt Frankfurt noch nicht so richtig in unserem Verein niederschlägt. Hier könnte der ADFC u. a. eine integrative Funktion wahrnehmen. Es wäre doch schön, wenn wir da gemeinsam etwas bewegen könnten.

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*

Gegründet: 1984!

„Mit dem ADFC verbindet uns einiges“, so Peter Leibe im Gespräch in seinem Büro in Bockenheim. „Der Laden war noch nicht mal eröffnet, da gab es die ersten Verkäufe von Rädern aus dem unfertigen Verkaufsraum“. Und zwar das Fahrrad mit dem Namen Möwe der Firma Utopia, gerade 1984 vom ADFC zum Fahrrad des Jahres gewählt. Das kleine Unternehmen, witterte die Chance, kaufte und verkaufte kräftig und war zeitweilig Alleinvertreiber dieser Marke. „So waren wir gleich bestens im Geschäft, ohne den ADFC hätte es mit dem Erfolg nicht so schnell geklappt“!

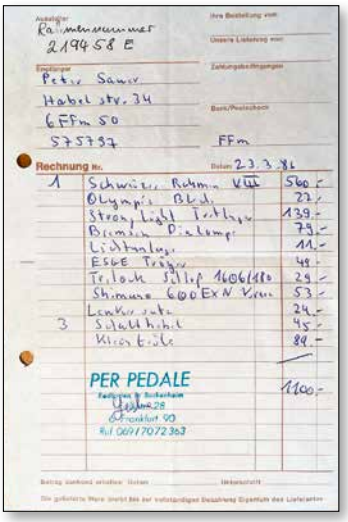
Per Pedale begann im Jahre 1984 mit dem Start in die Zukunft. Fast 40 Jahre ist der Fahrradladen im Geschäft und fast so lange auch Fördermitglied des ADFC. Das freut uns natürlich sehr!

Damals kosteten die besten Fahrräder 500 DM, aber die Kundschaft wollte schon immer etwas Besonderes, das Fahrrad sollte wie auch heutzutage noch schöner, schneller, sicherer, leichtgängiger, ergonomischer sein. So fertigte die Mannschaft exklusive Räder nach Wunsch, der Rahmen war stets von der Firma Patria. „Dann schlossen sich selbstverwaltete Fahrradbetriebe zusammen und es wurde die VSF Fahrradmanufaktur in Bremen gegründet. Die übernahmen nun diesen Bereich“ so Peter Leibe.

Damals gab es nur wenige Fahrradläden in Frankfurt, große Unternehmen haben sich erst später durchgesetzt. Aber auch Per Pedale musste mit der Zeit gehen und sich regelmäßig vergrößern. Das heißt mehrmals umziehen, immer wurde es irgendwann zu eng. „Aber der jetzige Standort ist Endstation“ meint Peter Leibe. Auf drei Etagen sind alle Fahrradtypen ausgestellt, vom Bio-Bike über Lastenräder bis zum Kinderfahrrad dazu Falträder und E-Bikes, also alles was Fahrradbegeisterte begehren. „Es sind immer mehr Räder geworden. Das ist schon eine Herausforderung für uns, alles in den Räumen unterzubringen“ so Leibe. „Aber was uns besonders am Herzen liegt, ist nicht nur der Verkauf von hochwertigen qualitativen Produkten, sondern auch die bestmögliche Beratung dem Kunden gegenüber. Das war und ist unsere DNA!“

Die fachliche Beratung übernimmt das hochprofessionelle Team, viele Mitarbeitende sind schon lange dabei. Inzwischen können für die Vermessung von Sattel und Rahmengröße Systeme genutzt werden, die das optimale und passende Fahrrad für Radler:innen ermitteln. „Die Ansprüche der Kunden und Kundinnen sind sehr hoch“, also muss man mit der Zeit gehen.

Die einzige Mitarbeiterin organisiert den betriebswirtschaftlichen Geschäftsbereich, Conny Schulze-Arnold ist seit über drei Jahrzehnten dabei. „Leider haben wir keine weiblichen Beratungs- und Verkaufskräfte. Diese Lücke würden wir gerne schließen“ meint Peter Leibe. Aber Personal zu rekrutieren, ist allgemein schwierig. „Wir sind ein Ausbildungsbetrieb und eine weibliche Auszubildende im Einzelhandel wäre eine Bereicherung“.



Auch der Chefredakteur dieser Zeitschrift gehört zu den ganz frühen Per-Pedale-Kunden.

Zurzeit wird die Servicewerkstatt umstrukturiert. „Seit Juni haben wir einen neuen Werkstattleiter. Was für ein Glück. Der erfahrene Techniker hat sich schnellstens einen Überblick verschafft, bringt sich mit neuen Ideen ein und wird die Werkstatt neu aufbauen“, freut sich Leibe. „Auch dafür brauchen wir weitere Arbeitskräfte, auch ein Meister oder eine Meisterin fehlt zurzeit. Dann können wir auch wieder Mechatroniker:innen und Monteur:innen ausbilden. Reparaturen gibt’s nicht im Internet.“ Außerdem hat sich Per Pedale erweitert und 2021 die Firma Fahrrad Freund in Hofheim übernommen. Es geht immer weiter, Fahrräder sind voll im Trend. Die Arbeit geht also nicht aus. Für Per Pedale garantiert nicht. Und der ADFC freut sich darüber!

Ein ganz herzliches Dankeschön im Namen des Vorstands für die langjährige Treue als Fördermitglied!

Dagmar Berges

Immerhin ein Dutzend der inzwischen 20 Mitarbeitenden war beim Termin mit Frankfurt aktuell vor Ort – von links: Jonas Reinitz, Alexander Vogel, der Werkstattleiter, Peter Leibe, Mürcel Balci, Cornelia Arnold, Björn Clemens, Ivan Dzijan (knieend), Steven Langhans, Bodo Lang, Ege Pelit, Fuat Satir. Dagmar Berges

Marcus Gloger

Mit Rad und Deutschlandticket unterwegs:

Wo ist eine Fahrrad-tageskarte nötig?

Viele nutzen inzwischen im Nahverkehr das Deutschlandticket. Die Fahrradmitnahme ist, nicht nur wegen knapper Kapazitäten an Wochenenden und Feiertagen, durchaus problematisch.

Generell gilt, dass man im Nahverkehr eine Fahrradtageskarte benötigt. In Hessen sind wir mit dem RMV und NVV gut dran, da hier das Fahrrad kostenlos mitgenommen werden kann. Ansonsten muss man sich bei Fahrten in Deutschland bei dem jeweiligen Verkehrsverbund erkundigen, ob man das Fahrrad kostenlos mitnehmen darf oder ob man eine Fahrradtageskarte Nahverkehr benötigt.
Unter diesem Kurzlink sind Infos zur Fahrradmitnahme zu finden:
adfc-hessen.de/=iYiU

Vielen Dank an unser Mitglied Jochen Pohlmann, der uns auf diese Seite aufmerksam gemacht hat. *Michael Bunkenburg*

Leser:innen MEINUNGEN

Frankfurt aktuell 3/2023 Fahrradklima-Test: Frankfurt radelt weiter

Ihr berichtet über neue verbesserte, schöne breite rot-markierte Radwege und erwähnt beim Fahrradklima-Test-Bericht explizit die Friedberger Landstraße. Leider wurde meine Freude über den sicheren Radweg stadtauswärts entlang der Friedberger Landstraße letztes Jahr brutal beendet und der schöne breite rot-markierte Radweg wurde zwischen Mauerweg und Gaußstraße total gesperrt mit der Folge, dass Fahrradfahrer jetzt an der engsten einspurigen Stelle auf die Autospur biegen müssen. Autos müssen bremsen und die Situation ist meines Erachtens an dieser Stelle gefährlicher, als sie vor der Radweg-Einrichtung auf der vielbefahrenen zweispurigen Friedberger war. Alternativ zum lebensgefährlichen Ausscheren auf die einzig verbliebene Autospur ist heute ein enger Fußweg, auf dem schiebende Radler und Kinderwagen kaum aneinander vorbeikommen. Angeblich gibt es laut Ämtern keine Alternative für die Baustelleneinrichtung an dieser Stelle, als sowohl Fußgängern wie Radfahrern ihren Weg wegzunehmen und sie zu gefährden.

Annette Müller,
Frankfurt am Main

Bei uns war Waschtag

Theo Sorg

Jetzt kommt's auf euch an!

Schlüpft in dieses exklusive Outfit, ihr macht darin bestimmt eine großartige Figur! Zur Frankfurter ADFC bike-night brauchen wir ganz viele Ordner:innen.

Wir bieten ein breites Aufgabenspektrum, z. B. Sicherung von Kreuzungsbereichen, Sperrung von Einmündungen, Warnung vor Gefahrenstellen, etc.

Genaue Infos und Anmeldung als Ordner:innen unter www.adfc-bike-night.de

adfc Frankfurt am Main bike night

13. ADFC bike-night
2. September 2023
20 Uhr – Mainkai

be weg lich

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

BiciBus-Premiere in Offenbach

„Mit dem Fahrrad sicher zur Schule" – unter diesem Motto trotzten ein Dutzend Schülerinnen und Schüler dem Regen und forderten so sichere Schul- und Radwege.

Abgesichert durch Ordnungskräfte der Polizei und der Offenbacher Fahrradstreife setzten sich die Fahrräder frühmorgens um sieben Uhr in Bewegung und brachten auf ihrer Fahrt in die Innenstadt Kinder und Lehrkräfte aus Rumpenheim, Bürgel und dem Mathildenviertel zur Rudolf-Koch-Schule, IGS-Lindenfeld, Albert-Schweitzer-Schule sowie zur Leibnizschule und Erasmusschule.

Der BiciBus hat sich zum Ziel gesetzt, Kindern und Jugendlichen eine sichere und nachhaltige Möglichkeit zu bieten, zur Schule zu gelangen. Die Fahrt mit dem Fahrrad in der Gruppe soll nicht nur die Verkehrssicherheit erhöhen, sondern auch den Spaß am Radfahren fördern und ein Bewusstsein für den Umweltschutz schaffen.

Die Fahrt im BiciBus ist nicht nur umweltfreundlich, sondern fördert auch die Gesundheit der Kinder, indem sie sich auf dem Weg zur Schule aktiv bewegen und somit auch ihre körperliche Fitness steigern. Gleichzeitig stärkt die Fahrt im BiciBus das Gemeinschaftsgefühl innerhalb der Gruppe, da die Schülerinnen und Schüler gemeinsam unterwegs sind und sich untereinander kennenlernen können. „Der BiciBus ist eine tolle Möglichkeit, um Kinder und Jugendliche für das Fahrradfahren zu begeistern und sie zu einer umweltfreundlichen Mobilität zu ermutigen", betont Jörg Schwarzwälder.

Infos: bicibus-offenbach.de

Der BiciBus Offenbach lässt sich vom Regen nicht stoppen! Henning Kühl

Die Schülerinnen und Schüler waren begeistert von der Fahrt mit dem BiciBus und haben sich vorgenommen, auch in Zukunft vermehrt das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen. „Ich fand es toll, mit so vielen anderen Kindern gemeinsam zur Schule zu fahren. Es hat Spaß gemacht und ich fühle mich sicherer, als wenn ich alleine mit dem Fahrrad unterwegs bin", berichtet Mathilda, eine Schülerin der Leibnizschule, die mit ihrem Vater, Lehrer der Leibnizschule mitgefahren ist.

Der BiciBus wird vom ADFC, dem VCD sowie dem Radentscheid Offenbach unterstützt, und alle, die die erste Fahrt verpasst haben, sind herzlich eingeladen, an den drei weiteren für dieses Jahr geplanten Fahrten teilzunehmen. Die nächsten Termine: 14. Juli; 22. September und 13. Oktober. *Henning Kühl*

Fahrradparken im Usinger Land

Bahnhof Wehrheim: 6 neue Bügel, gut am Bahnsteigzugang platziert. Stefan Pohl

Usingen und Wehrheim möchten weitere Fahrradabstellanlagen errichten. Wehrheim hat hiermit etwas früher begonnen, den Förderantrag schon erhalten und auch schon Teile der Anlagen beschafft. Usingen steckt noch in der Abstimmung und ist vom Förderantrag wohl noch ein gutes Stück entfernt. Der Vollständigkeit halber sei auch noch Neu-Anspach erwähnt: Hier sind, trotz Bedarf, keine Bemühungen der Stadt für neue Abstellanlagen bekannt.

Die Gemeinde Wehrheim errichtet ausschließlich nicht überdachte, neue Fahrradabstellanlagen, meist in Form von Bügeln. Aufgestellt werden sollen Bügel am Bahnhof Wehrheim, an Bürgerhäusern und Sportanlagen. Hinzu kommen am Bahnhof Wehrheim neue Boxen, die auch eine Lademöglichkeit für Pedelecs bieten. Ein Teil 27 Fahrradbügel (54 Stellplätze) ist schon umgesetzt, zum Beispiel 12 Stellplätze am Bahnhof Wehrheim und 10 am Bürgerhaus Wehrheim.

Bei der Gemeinde war nicht in Erfahrung zu bringen, wie viele Fahrradbügel mit dieser Förderrunde schlussendlich wo stehen sollen. Die Fortschritte goutieren wir, benennen aber trotzdem Schwachpunkte: Bei einigen Anlagen hätte man gleich mit dem Förderantrag eine Überdachung integrieren sollen. Die Gemeinde hat eine weitere Förderrunde angedeutet, das dürfte sich, so es überhaupt dazu kommt, aber mehrere Jahre hinziehen. Es erschließt sich nicht, warum etwa die Turn- und Sportgemeinschaft Wehrheim am Oberloh neue Fahrradständer bekommt, die TSG Pfaffenwiesbach an ihrem Sportplatz aber nicht – dort stehen noch Felgenkiller. Nicht nachvollziehbar ist auch, warum an der Saalburghalle in Obernhain nur ein neuer Bügel mit zwei Stellplätzen aufgestellt wurde, während die anderen Bürgerhäuser deutlich besser ausgestattet wurden. Auch ältere Felgenkiller an der Obernhainer Saalburghalle und am Bürgerhaus Wehrheim nicht entfernt. Zudem ist keine der Anlagen überdacht. Da nicht gleich Überdachungen mitgeplant wurden, wird das später viel aufwändiger.

Für die Stadt Usingen hat die Verwaltung Ende 2022 einen ersten Aufschlag gemacht. Neue überdachte Anlagen sollen am Parkplatz Hallenbad, am Parkplatz Schlossgarten/Friedhof, am Innenstadt-Parkplatz, in der Nähe des Schlossplatzes und am Hattsteinweiher entstehen, hinzu kommen soll eine Reparaturstation am Rathaus in der Wilhelmstraße. Zu dem Plan gab es reichlich Anmerkungen aus den Gremien. An dieser Stelle stockt es derzeit.

Auch in Usingen darf man neue Fahrradabstellanlagen natürlich begrüßen. Die Standorte, die die Stadtverwaltung zunächst geplant hat, sind bis auf eine Ausnahme leider nicht geeignet. In aller Regel wird man sein Fahrrad nicht abseitig abstellen, um dann weitere Wege zu Fuß zu gehen. Solche Anlagen bleiben eher ungenutzt. Vielmehr sind kurze Wege vom Rad zum Ziel. Der ADFC hat sich dazu eigene Gedanken gemacht und das zunächst im Internet veröffentlicht: Es fehlen Standorte direkt am Eingangsbereich des Bürgerbüros und unmittelbar am Eingang zum Christian-Wirth-Saal. Ausgeklammert sind überdachte Abstellanlagen am Bahnhof, das soll erst mit der S5-Verängerung kommen. Hier gab es einmal überdachte Abstellanlagen, die zur Taunusbahn gehörten, aber dem Radverkehr einfach weggenommen und der Gastronomie als überdachte Sitzplätze zugeschlagen wurden – eine klare Zweckentfremdung.

Leider wurde der ADFC bei den konkreten Vorgängen nicht beteiligt. Wehrheim realisiert immerhin neue Fahrradabstellanlagen – jedoch ohne Überdachung. In Usingen decken die Vorschläge grundsätzliche Verständnisdefizite bei der Standortplanung auf. Immerhin wird es anderen Akteuren wie dem ADFC durch die zumindest passive Veröffentlichung, im Vorfeld etwas beitragen zu können, statt vollendete Tatsachen beanstanden zu müssen. *Stefan Pohl*

Alle dem ADFC bekannten Details finden sich auf www.adfc-usinger-land.de
Kurzlink zu Wehrheim: adfc-hessen.de/=tUtK
Kurzlink Usingen: adfc-hessen.de/=9Rrk

ADFC Ortsgruppe Oberursel/Steinbach stellt sich neu auf

„Alles neu macht der Mai“ sagt der Volksmund. Ganz so ist es zwar nicht in der Ortsgruppe Oberursel/Steinbach im Taunus, aber nach vielen Jahren fand im Frühjahr ein Vorstandswechsel statt: Das neue Vorstandsteam der Ortsgruppe Oberursel/Steinbach bildet sich aus den Aktiven Ulrike Heitzer-Priem und Rainer Kroker aus Oberursel und Birgit Dettmar-Voerste und Bengt Köslich aus Steinbach. Beide Taunusstädte sind damit paritätisch besetzt und werden vom Vorstandsteam gemeinsam vertreten. Rainer Kroker bleibt weiterhin im Ortsgruppenvorstand und ist, wie Bengt Köslich, auch Beisitzer im ADFC-Kreisvorstand Hochtaunuskreis.

Um der wachsenden Aufmerksamkeit, die verkehrspolitische Fragen inzwischen genießen, noch besser gerecht zu werden, konzentrieren sich die bisherigen Ortsgruppen-Vorstandsmitglieder Patrik Schneider-Ludorff und Susanne Bittner auf die Arbeit im Kreisverband Hochtaunus als 1. und 2. Vorsitzende.

Von links: Ulrike Heitzer-Priem, Rainer Kroker, Birgit Dettmar-Voerste, Bengt Köslich privat

Hier geht's lang!

Auch auf solche Wege kann man per Radwegweisung geleitet werden.

Oder auch nicht.

Kann es vorkommen, dass die Radwegweisung auf nicht alltagstaugliche, gefährliche Oberflächen und Wege führt? Und ob! In drei fiktiven, aber realistischen Beispielen zeigt dieser Beitrag, was geschehen kann, wenn die bestehende Infrastruktur dem offiziell beschilderten Anspruch nicht gerecht wird.

„Radfahren gehört immer mehr zum Alltag, ob im Berufsverkehr oder in der Freizeit. Das schont die Umwelt, fördert die Gesundheit und hat auch eine zunehmende wirtschaftliche Bedeutung. Freizeitradler stärken den Tourismus gerade im ländlichen Raum. Die Förderung der Fahrradmobilität ist daher ein integraler Bestandteil der hessischen Verkehrspolitik.

Für sicheres und komfortables Radfahren sorgt ein eigenes durchgängiges Verkehrsnetz mit Hauptrouten, die wichtige regionale Ziele miteinander verbinden, und Nebenrouten zur lokalen Verknüpfung. Diese Wegenetze benötigen eine konsistente und verständliche Wegweisung."

Diese Sätze werden dem hessischen Verkehrsminister im Vorwort des HANDBUCH ZUR RADWEGWEISUNG IN HESSEN zugeschrieben.

Seitdem sind viele Radwegweisungen in Hessen geplant und umgesetzt worden – Radfahrende müssen sich immer seltener mit Karte oder Handy orientieren, egal ob in der Kommune, im Wald oder auf dem Feld. Das vom Minister in Aussicht gestellte „sichere und komfortable Radfahren" ist damit allerdings nicht verbunden, weder rechtlich noch logisch noch faktisch.

Rechtliche Perspektive: Haftungsfragen zu Lasten der Nutzenden

Stellen wir uns einmal vor, Gerda und Hans Bergner, wohnhaft in Ruppertshain wollen aktiv bei der Verkehrswende mitmachen und schwingen sich deshalb auf ihre Tourenräder, um zum Kaffeetrinken über den Viktoriaweg zur Billtalhöhe zu radeln. Dieser Weg ist Bestandteil des lokalen Radhauptnetzes und als solcher auch ausgeschildert. Dort, wo Hessen Forst aufgrund von Rodungsarbeiten die Wegoberfläche mit groben Kieseln „repariert" hat, rutscht Hans Bergner aus und bricht sich dabei das Handgelenk. Der ausgeschilderte Wegabschnitt ist mit der neuen Oberfläche nur von geübten Radfahrenden auf Fahrrädern mit breiter Bereifung befahrbar. Hans Bergner hat über ein Jahr mit den Folgen des Bruchs zu tun, sein Fahrrad benutzt er nie wieder. Auf der Internetseite von Hessen Forst findet sich dazu der Satz: „Das Betreten des Waldes erfolgt auf eigene Gefahr. Das gilt auch für das Betreten und Befahren gekennzeichneter Rad-, Reit- und Wanderwege."

Logische Perspektive: Enttäuschte Erwartungen

Im zweiten Beispiel geht es um Familie Bader aus Bad Soden. Neu aus Frankfurt zugezogen, sind den Baders die Radschilder in der Stadt positiv aufgefallen. Wie in Frankfurt sollen die beiden Jugendlichen auch in Bad Soden mit dem Rad zur Schule fahren. Der direkte und auch ausgeschilderte Radweg zur Albert-Einstein-Schule führt im Gully-Slalom durch den Eichwald bis zur Drückerampel hinter dem Krankenhaus und auf der anderen Seite der Schwalbacher Straße bis zur Schule. Der unbefestigte Zustand des Wegs zur Ampel ist bei Nässe nicht befahrbar, denn die Jugendlichen sind nicht mehr im Alter, in dem man „Matschhosen" trägt. Wenn Radwegweisung, dann Radfahren? Zu eindimensional gedacht. Zum Glück haben die Baders noch eine zweite Option über die Staufenstraße und die Unterführung der S-Bahn (Radfahrer müssen absteigen). Leider sind die Querungsinseln beim Bürogebäude der Continental GmbH der morgendlich großen Zahl an Schüler:innen nicht gewachsen. Dreck oder Drängeln – die Baders haben sich unter ausgeschilderten „sicheren und komfortablen" Radrouten etwas anderes vorgestellt.

Faktische Perspektive: Radschilder brauchen Radwege

Im dritten Beispiel fährt Peter Atzel mit dem Rad aus Ehlhalten zu seiner Arbeit als Lehrer an der Eichendorffschule in Kelkheim Fischbach. Er liebt es, diese 30 Minuten morgens auf dem Kramerweg mit seinem straßentauglichen Mountainbike durch den Wald zu fahren. Nachmittags, wenn er zuhause ankommt, hat er nach den knapp 8 Kilometern den Kopf wieder frei. Seitdem Hessen Forst den Weg „saniert" hat, rutscht Peter Atzel beim bergauf fahren immer wieder das Hinterrad durch und beim bergab fahren ist allerhöchste Vorsicht geboten. Auf dem lockeren Kieseluntergrund ist starkes Bremsen nicht möglich, was er leider erfahren musste, nachdem ihm bei einer Heimfahrt ein Reh vor das Rad gelaufen war. Seitdem fährt er auf dem Radweg entlang von L 3011 und B455 über Eppstein nach Fischbach. Diese Strecke ist zwar weniger idyllisch, aber dafür alltagstauglich. Als Peter Atzel seine neue Stelle an der Hofheimer Gesamtschule Am Rosenberg antritt, kauft er sich ein Pedelec, denn 15 km und 200 Höhenmeter sind damit leicht zu bewältigen. Nach einem Monat und diversen unschönen Erfahrungen ohne Radweg Im Lorsbachtal und auf der Rheingaustraße fährt er wieder mit dem Auto zur Arbeit ...

Der ADFC steht voll und ganz hinter einer einheitlichen Radwegebeschilderung. Verbunden mit untauglichen Wege(Oberfläche)n wird aus einem guten Konzept allerdings keine Grundlage für sicheres und komfortables Radfahren – egal ob im Alltag oder in der Freizeit.

Gabriele Wittendorfer

Ein Überblick über die Ergebnisse des Fahrradklima-Test 2022 im Main-Taunus-Kreis

Verbesserungsbedarf bei Baustellenumleitungen

Hofheim nimmt sich die schlechte Benotung bei Baustellen zu Herzen - Pop-Up-Radweg auf L3011 im Bereich der Klärwerkskurve in Lorsbach. Weiter so! Holger Küst

Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2022 erschienen kurz vor Redaktionsschluss der letzten Ausgabe, so dass keine Zeit für eine gründliche Analyse der Situation im Main-Taunus-Kreis blieb. Das holen wir jetzt nach.

Im Main-Taunus-Kreis am besten platziert ist wie in den Vorjahren Kriftel mit einer Schulnote 3,5 und liegt damit bundesweit auf Platz 51 (von 474 vergleichbaren Orten). Genau eine Schulnote schlechter schneidet Hofheim mit einer 4,5 ab, bundesweit Platz 425 (von 447). Dazwischen tummeln sich (der Reihenfolge nach absteigend) Schwalbach, Eschborn, Bad Soden, Hochheim, Eppstein, Kelkheim und Hattersheim, wobei sich Eschborn am stärksten verbessert und Hattersheim am stärksten verschlechtert hat. Keine hinreichende Beteiligung – mindestens 50 Bewertungen waren für die Aufnahme in die Statistik erforderlich – gab es für Flörsheim, Sulzbach und Liederbach.

Über alle Kommunen schlecht bewertet ist die Radverkehrsführung an Baustellen. Hier rangiert die Bewertung von 4,1 (Kriftel) bis 5,1 (Hofheim). Ebenso schlecht fällt die Bewertung von Ampelschaltungen für Radler:innen aus: hier gaben die Teilnehmer Durchschnittsnoten von 4,1 (Kriftel) bis 5,3 (Hofheim). Am schlechtesten bewertet ist die Verfügbarkeit von Leihfahrrädern. Nur Eschborn hat hier eine Note 3,9. Alle übrigen Kommunen haben eine 4,8 oder schlechter. Mit 5,5 weist Eppstein den schlechtesten Wert auf.

Die insgesamt beste Bewertung über alle Rubriken gab es bei der Öffnung der Einbahnstraßen. Kriftel und Hochheim (2,0, in Kriftel sind fast alle Einbahnstraßen für Radler:innen in Gegenrichtung geöffnet). In Eppstein sind dagegen nur wenige Einbahnstraßen geöffnet, deshalb ist hier Eppstein kreisweit das Schlusslicht mit einer Note 4,0.

Holger Küst

Fahrradboxen	**Kriftel: 10 (1 Box pro 1100 EW), Eppstein: 24 (1/570 EW),Hofheim: 6 (1/6600 EW)**
Fahrradständer	**Kriftel: 103 (1 Stellplatz pro 107 EW), Eppstein: 54 (1/253 EW), Hofheim: 59 (1/673 EW)**

Hartmut Spannagel †

Am 18. Mai 2023 ist unser Krifteler Mitglied Hartmut Spannagel verstorben. Von 2014 bis 2018 war Hartmut tatkräftig bei Aktionen des Ortsverbands dabei, neben den Arbeitstreffen umfasste dies auch die Mitarbeit bei Informationsständen. Jahr für Jahr hat er für die Okrifteler Anzeige im Tourenprogramm und für die Beteiligung an Fahrradklima-Tests geworben; unvergesslich auch seine Messaktion am Krifteler Umspannwerk, bei der er von einem vorbeikommenden Landwirt krimineller Machenschaften verdächtigt wurde. Er hat die Professionalisierung und Optimierung des Vereinsauftritts aktiv gefördert. Nicht nur das Radfahren bewegte Hartmut, er war auch ein begeisterter Musiker, der mit seiner Gitarre vielen Menschen Freude bereitete. Wir werden Hartmut in guter Erinnerung behalten.

Holger Küst

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 24)
www.fahrrad-boettgen.de

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

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 7)
www.zweirad-ganzert.de

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

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

Radsporthaus Kriegelstein
Hofheimer Straße 5
(Frankfurt-Zeilsheim)
(Anzeige Seite 32)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 9)
www.mainvelo.de

Montimare
Hanauer Landstraße 11 – 13
www.montimare.de

Per Pedale
Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 14 + 24)
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
Woogstraße 21
(Anzeige Seite 14)
www.fahrradwagner.de

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

Kidical Mass in Hattersheim

Thomas Thiemeier

Unter dem Motto „Die Kinder machen jetzt Rabatz – auf der Straße – für mehr Platz!" fand am 6. Mai im Rahmen der internationalen „Kidical Mass-Aktionstage" auch in Hattersheim eine vom ADFC Main-Taunus ausgerichtete Kinder-Fahrrad-Demo statt.

Mit dabei waren mehr als 100 Kinder, Jugendliche und Eltern, davon allein über 30, die bereits aus dem Stadtteil Eddersheim angeradelt waren. Sie waren Teil der über 150.000 Menschen, die europaweit im Rahmen der Aktionstage an diesem Wochenende in mehr als 500 Städten auf die Straße gingen. Sie alle forderten mehr Platz für Kinder im Straßenverkehr: Breitere Gehwege, mehr sichere Querungsmöglichkeiten auf Schulwegen, Ausweisung von temporär für den motorisierten Verkehr gesperrten „Schulstraßen" vor Schulen sowie Einrichtung von begleiteten Schülerradgruppen („BiciBus"), um das durch Elterntaxis erzeugte Verkehrsaufkommen und seine Gefahren zu verringern. Die teilnehmenden Kinder bewältigten den 7 Kilometer langen Fahrradrundkurs durch Hattersheim über Autoberg und Hessendammbrücke begleitet von fetziger Musik mit bewundernswerter Energie und hatten viel Spaß dabei. Auf **adfc-mtk.de** ist unter „Aktuelles" ein 1-Minuten-Videoclip abrufbar. Weitere Informationen zum Aktionsbündnis Kidical Mass unter **kinderaufsrad.org**

Thomas Thiemeier

Stadtradeln in Karben

Das ADFC-Team hat beim Stadtradeln in Karben vom 6. bis zum 26. Mai den siebten Platz erzielt. Das ist ein super Ergebnis, denn die sechs Teams vor uns waren Riesenteams der Schulen, der Kitas und von Karbener Firmen. Im Namen des ADFC danke ich als Teamkapitänin allen, die mit ihrem Engagement geholfen haben, dass wir so einen tollen Platz erreicht haben. Ich bin sehr stolz auf unser Team. Es hat sehr viel Spaß gemacht, sich für die Umwelt zu einzusetzen und auch gleichzeitig etwas für die eigene Gesundheit zu tun.
Ich freue mich, wenn im nächsten Jahr wieder alle dabei sein können. Dazu wäre es gut, wenn alle für die Sache und für unser Team Werbung in Ihrem Bekanntenkreis machen könnten, damit noch mehr engagierte Menschen teilnehmen. In Bad Vilbel findet das Stadtradeln in diesem Jahr übrigens vom 10. bis zum 30. September statt!

Waltraud Haertel

Impressum

FRANKFURT aktuell erscheint zweimonatlich und wird herausgegeben vom **Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Frankfurt am Main e. V.**
Anschrift: ADFC Frankfurt am Main e.V., Fichardstraße 46
60322 Frankfurt am Main, ✆ 069 / 94 41 01 96, Fax 03222/68 493 20
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
Redaktionsteam: Dagmar Berges, Ingolf Biehusen, Sigrid Hubert, 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: sanart grafik design® (Bad Vilbel); Peter Sauer
Druck: Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, **Auflage:** 5.200
Redaktionsschluss für die Sep./Okt.-Ausgabe: 18. August 2023

REGIONAL

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

Bus? **Stopp!**

Man kann nicht sagen, dass es bei kleineren und größeren Bauvorhaben in Bad Vilbel keinen Plan gäbe. Wie dieser aussieht, ist mir jedoch nicht bekannt, und ob er in der richtigen Reihenfolge ausgeführt wird, auch nicht. Aber am Ende wird alles (fast) gut.

Irgendwann in der trüben Jahreszeit Ende 2022 wurden in Bad Vilbel-Massenheim die drei Bushaltestellen *Am Weißen Stein* und in der Homburger Straße (zweimal *Ziegelei*) barrierefrei umgebaut. Im Wesentlichen wurde wohl der alte Bordstein gegen einen höheren weißen, wohlgerundeten reifenfreundlichen Bordstein ausgetauscht, sodass man weitgehend stufenlos in den Bus einsteigen kann.

Ich muss gestehen, dass ich kaum je einen Bus nehme und nicht weiß, wie sich jetzt aus der Sicht eines womöglich mobilitätseingeschränkten Menschen der Einstieg darstellt – aber es soll wohl leichter sein. Für diese Umbaumaßnahme musste auch die Fahrbahn im Bereich der jeweiligen Haltestelle ungefähr einen halben Meter breit aufgebaggert werden, um die Bordsteine ordentlich befestigen zu können. Die Umbauten dauerten viele Wochen lang, Baustellenschilder wurden großzügig vor allem in der Homburger Straße verteilt und die Straße wurde mit Baken verengt. Als alles fertig schien, blieben drei schöne Bushaltestellen zurück – und eine etwas misslungene Wiederherstellung der Fahrbahn. Dort war nämlich eine bis zu 2 Zentimeter hohe, scharfe Kante aus Asphalt zurückgeblieben, die mich als Radfahrer zu Fall bringen könnte.

Sturzgefahr gebannt – auf Kosten der Lesbarkeit Matthias Marcks (2)

Zu einem zugegebenermaßen etwas ungünstigen Zeitpunkt, nämlich kurz vor Heiligabend 2022, schrieb ich eine E-Mail an den Leiter der Bad Vilbeler Straßenverkehrsbehörde mit der Bitte, diese Kante zu entschärfen, da sie für Radfahrer die Gefahr von Stürzen berge. Auch brachte ich noch den Hinweis an, dass in der Homburger Straße wohl einige Baustellenschilder vergessen worden seien, die dort schon seit vielen Wochen sinnlos herumstünden. Eine Antwort erhielt ich leider nicht.

Jedoch waren, womöglich durch Frühlingsgefühle geweckt, Mitte März 2023 Bauarbeiter an der Haltestelle Ziegelei zugange, die ich sogleich ansprach. Ich wollte wissen, ob sie vielleicht die hässliche Kante wegfräsen würden. Mit großer Gelassenheit wurde ich aufgeklärt. Die Kante sei ihnen bekannt, sie sei schlecht, sie aber würden lediglich Markierungsarbeiten durchführen, also vor allem die Buchstaben **B U S** auf die Straße malen. Frustriert setzte ich meine Fahrt fort und schaute mir das Werk später genauer an. Und siehe da: Erst auf dem Bild, das ich aufgenommen hatte, habe ich entdeckt, dass tatsächlich die Kante mit etwas Asphalt ausgefüllt wurde, dann noch teilweise mit dicker Farbe übermalt – und es war fast gut. Auf jeden Fall so gut, dass man nicht mehr zwangsläufig daran abrutscht, wie ich später ausprobierte.

Kleiner Messfehler, große Wirkung

So ähnlich muss es auch bei den Haltestellen in der Homburger Straße gewesen sein, nur dass es dort tatsächlich perfekt werden sollte: Die sorgfältig verspachtelte Kante wurde nachträglich nochmals abgefräst. Leider fehlt jetzt in Fahrtrichtung Bad Vilbel die halbe **B U S**-Beschriftung! Also vielleicht doch nicht ganz perfekt.

Matthias Marcks

Aus der Zeit gefallen

Innerstädtischer Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Wegen

Bedingt durch ein Urlaubsmalheur in der Schweiz habe ich seit geraumer Zeit das zweifelhafte Vergnügen, auf Gehhilfen angewiesen zu sein. Dadurch habe ich quasi einen unfreiwilligen Rollentausch vorgenommen – vom Alltagsradfahrer zum mobilitätseingeschränkten Fußgänger. Und dieser Perspektivwechsel hat meine Skepsis gegenüber gemischten Fahrrad-/Fußverkehrswegen noch verstärkt.

So mag die absolute Zahl der rücksichts-und gedankenlosen, eiligen Zweiradbenutzer:innen auf dem relativ neu ausgebauten stadtseitigen Nidda-Uferweg sehr gering sein. Doch diese Minderheit genügt, um älteren Mitbürger:innen, mobilitätseingeschränkten Menschen und Familien mit kleinen Kindern die Benutzung dieser Promenade gründlich zu vergällen.

Auf dem Nidda-Uferweg: zwei grundverschiedene Verkehrsarten, die sich einen Weg teilen sollen Ute Gräber-Seißinger

Rückblickend wäre es sicher besser gewesen, man hätte den stadtseitigen Nidda-Uferweg mit seinem damaligen Bestand an Gehölzen dem Fußverkehr vorbehalten. Nun, in diesem Fall ist die Messe gesungen. Es wäre allerdings sehr zu wünschen, wenn die Verantwortlichen in Bad Vilbel in Zukunft beispielsweise für die Friedberger Straße und die Homburger Straße intelligentere Lösungen finden würden, als den Radverkehr auf die Gehwege oder die vom Autoverkehr beanspruchte Fahrbahn zu verweisen. Ein professionelles Büro für Radverkehrsplanung hätte sicherlich dazu gute Ideen. Und die als Einbahnstraße geführte Friedensstraße im Stadtteil Heilsberg sollte nach Abschluss der Bauarbeiten in der Danziger Straße weiterhin ohne Wenn und Aber für Radelnde auch in der entgegengesetzten Richtung freigegeben sein. Dagegen wäre es wenig hilfreich, den gesamten Radverkehr auf den Plattenweg zu verweisen. Ganz im Gegenteil: Zusätzliche Konflikte zwischen Radelnden und zu Fuß Gehenden wären in diesem Fall mehr als wahrscheinlich.

Wulfhard Bäumlein

„Losfahren immer mit **Turbo!**“

Ein Fahrsicherheitstraining für Lastenräder auf dem Campus der Frankfurt UAS

Fahrsicherheitstrainer Axel Simons (rechts) bereitet auf die Probefahrten vor Frankfurt UAS

„Lastenräder bieten gegenüber dem Auto zahlreiche Vorteile. Aber sie unterscheiden sich im Fahrverhalten deutlich vom altbekannten Drahtesel. Damit ihr Potenzial ohne zusätzliche Unfallgefahr genutzt werden kann, empfiehlt sich für Umsteigewillige ein praktisches Training.“

So wirbt die Frankfurt University of Applied Sciences (Frankfurt UAS) für einen Workshop, den sie am ersten Samstag im Mai gemeinsam mit dem VDI-Bezirksverein anbietet, kostenfrei auf dem Hochschulcampus am Nibelungenplatz. Fahrsicherheitstraining – das klingt nach Motorrad, nach Fahrschule, nach ADAC-Übungsplatz, nach motorisiertem Verkehr. Doch zu Letzterem gehören jetzt auch Fahrräder, vor allem die elektrisch unterstützten Lastenräder, die in Frankfurt inzwischen weite Verbreitung erfahren haben. Als „Familienkutsche“, mit der die Kinder durch die Stadt gefahren werden, oder als Transportlösung für den Großeinkauf am Wochenende (siehe dazu auch Frankfurt aktuell 4/22). Und sie passen gut in das Konzept der Hochschule. Ingenieure, meint Professor Holger Marschner vom Labor für Fahrzeugtechnik, seien schon immer darauf bedacht gewesen, mit Rücksicht auf den Resourcenverbrauch zu konstruieren. Da biete sich das Fahrrad, ob als einfaches Pedelec oder als Cargo-Bike, geradezu an.

Gedacht ist der Workshop für Menschen, die bereits ein Lastenrad besitzen, aber noch unsicher in der Handhabung sind oder sich etwa den Transport der Kinder nicht zutrauen. Gekommen sind zu dieser Erstveranstaltung dann aber vor allem Interessierte, die bisher ohne Lastenrad durchs Leben fahren und die Gelegenheit zu einer Testfahrt nutzen wollen. Die Hochschule hat Transporter unterschiedlicher Größen und Konstruktionen bereitgestellt, mit denen Übungsrunden auf dem Campus gedreht werden können.

Doch vorab wird im Hörsaal 8 Theorie vermittelt. Ein Fahrsicherheitstrainer spricht über Grundsätzliches zur Technik des E-Bikes, zum Fahrverhalten, zur Ladungssicherung. Mit 75 kg Eigengewicht unterscheidet sich da mancher Transporter vom gewohnten Radeln auf dem 15-kg-Trekkingrad. Nicht zuletzt der lange Radstand macht das Lenken gewöhnungsbedürftig, zumal, wenn wegen eines Kastenaufbaus noch nicht einmal das Vorderrad vom Sattel aus zu sehen ist.

Draußen dann, auf dem Hof, folgt die praktische Umsetzung des Gelernten. Und es zeigt sich schnell, dass auch die größten Fahrzeuge überraschend einfach zu steuern sind. Wenn sie denn einmal ins Rollen gekommen sind. Deshalb der Rat des Trainers: „Losfahren immer mit Turbo!“. Also aufsitzen, beide Füße auf den Boden stellen, beide Hände an die Bremsgriffe. Dann im Display am Lenker Unterstützungsstufe „Turbo“ einstellen, Bremsen lösen und treten. Und schon nimmt das schwere Gefährt Fahrt auf, kommt sofort ins Rollen, lässt sich sicher über den Campus steuern. Verblüffend einfach, stellt der Autor fest, der von seinem uralten Transportrad anderes gewöhnt ist. Selbst das Anfahren an Steigungen gelingt ohne gefährliches Schlingern, entgegen skeptischen Zweifeln der Testpersonen. Und weil die Gruppe recht klein ist, können die Teilnehmenden alle Räder untereinander tauschen und so mit jedem Fahrzeugmodell den Slalom-Parcours absolvieren oder die Bremsproben, unter Aufsicht des Trainers, meistern.

In weiteren Themen des samstäglichen Workshops geht es um den „Toten Winkel“ im Rückspiegel eines Lkw, um den Einsatz von Feuerlöschern und um Ersthilfe bei Unfällen. Zum Schluss folgt noch eine kurze Stadtfahrt auf den Radverkehrsanlagen rund um die Hochschule, an der der Autor nicht mehr teilnehmen kann.

Alles in allem bietet die Frankfurt UAS eine hochinteressante Veranstaltung, die laut Holger Marschner bald wiederholt werden soll. Die Teilnahme ist empfehlenswert.

Eine persönliche Anmerkung des Autors sei erlaubt: Angesprochen werden sollten eigentlich Noch-nicht-Lastenradfahrende, die sich hier frei von jeglichem Kaufdruck im geschützten Campus-Rahmen mit dem Thema auseinandersetzen könnten. Ob es dann unbedingt sechs vollgepackte Stunden sein müssen, sei dahingestellt. Eine etwas kürzere Veranstaltung würde vielleicht die Zahl der Interessenten noch erhöhen. *Peter Sauer*

Anfragen zum Lastenrad-Workshop der Frankfurt UAS beantwortet Prof. Holger Marschner:
marschner@fb2.fra-uas.de

Anfahren gelingt dank elektrischer Unterstützung auch an der Steigung überraschend gut Peter Sauer (3)

Nicht nur Slalomfahrt, auch Spurhalten bei Geradeausfahrt wird geübt

Gefahr im „Toten Winkel“: Nur wer das Gesicht des Fahrers im Rückspiegel sieht, wird selber gesehen

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

RADSPORTHAUS
KRIEGELSTEIN
GmbH

ZEG

ELEKTRO - & FAHRRÄDER

MEISTERBETRIEB SEIT 1925

REPARATUREN & ERSATZTEILE

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

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

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

www.radsporthaus-kriegelstein.de

200€

geschenkt*

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

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

Nur bei Vorlage dieser Anzeige und nur bis zum 31.12.2023 gültig.