

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

**Dieses Mal
mit Umleitung!**



Wahlen gehen!
Landtagswahl
8. Oktober
(siehe Seite 13)



Informativ

Wie oft schon habt ihr, liebe Leser:innen, die Beschilderung von Radwegen gesucht, nach Hinweisen zur Wegeföhrung gefahndet, von einem zugewachsenen Schildchen das Blattwerk entfernt oder ein verdecktes Schild mit einem Papiertaschentuch wieder lesbar gemacht? Das geht auch anders. Am Mainufer, direkt an der Rumpenheimer Föhre, werdet ihr informiert. Hier das Wichtigste auf einen Blick:

- Karben ist 17 km entfernt, Hanau 11 km und Rumpenheim 100 m
- Ihr **müsst** nach **links** abbiegen und folgt der Umleitungsbeschilderung für den Fuß- und Radverkehr nach **links**
- Ihr **könnt** das Gebot des Linksabbiegens ignorieren und der nach **rechts** weisenden Umleitungsbeschilderung für den Fuß- und Radverkehr folgen, um so die **benutzungspflichtige** Schotterpiste nach Frankfurt (14 km) zu erreichen
- Ihr befindet euch in einer **Tempo-30-Zone**
- Das Land Hessen verbessert den **Hochwasserschutz** in Rumpenheim
- Betrifft nur unsere Offenbacher Leser:innen: **Demnächst wird gewählt**, ein Oberbürgermeister und eine Oberbürgermeisterkandidatin werben für sich

R3, R4, Hochstadt, Mühlheim, Bürgel? Links, rechts, geradeaus? Frankfurt (10 km) mit Föhre? Alles klar, alles verstanden? Weiterfahren!

Peter Sauer

Absurd

Absurde und sich widersprechende Schilderkombinationen sind für Radfahrende Alltag, am Edersee hat man allerdings ein selten erreichtes Meisterwerk geschaffen. Erklärungsversuch, von links nach rechts und von oben nach unten: Zunächst verbietet man die Durchfahrt für Menschen mit Fahrzeugen aller Art (inkl. Fahrrädern). Gleichzeitig ist der Weg aber auch ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg, auf dem man aber nicht radfahren darf. Ob man nur absteigen soll, um bei Unfällen die Schuld auf den radelnden Menschen zu schieben? Wir werden es wohl nie erfahren. Als Bonbon wird auch noch auf den angeblich fehlenden Winterdienst hingewiesen, wobei so ein Schild natürlich niemanden von den rechtlichen Pflichten im Hinblick auf den Winterdienst entbindet. Dass dieser legal gar nicht mit dem Rad befahrbare Weg Teil der lokalen Radwegweisung ist, überrascht zum Abschluss wohl niemanden mehr.

Ansgar Hegerfeld



Editorial

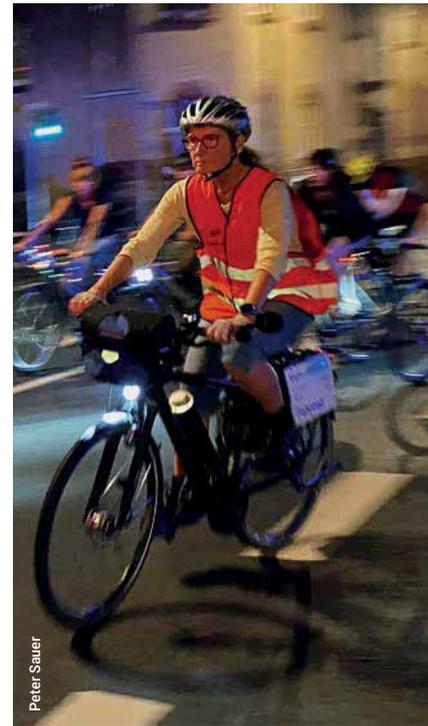
Für einen „Saison“-Abschluss ist es natürlich noch viel zu früh. Und dennoch markiert die ADFC bike-night, die jedes Jahr am ersten Septemberwochenende stattfindet, ein wenig das Ende von unbeschwerter Sommerradeln, langen Tagen und sonnigen Urlaubstouren. Sie startet mit einer Kundgebung in herblichem Dämmerlicht am Mainkai und endet dort nach einigen Stunden im Dunkeln. Doch so kommen die teils aufwendig mit Lichtern geschmückten Räder besonders zur Geltung und das Fahren über die abgesperrte Autobahn im Frankfurter Osten macht gleich doppelt so viel Spaß! Die 13. Auflage der bike-night mit rund 2.000 Teilnehmenden bestach erneut durch ein sehr heterogenes Publikum. Das zeigt, dass die Forderung „Mehr Platz fürs Rad“ kein Wunsch einer Randgruppe ist und mit „Schönwetter-Fahren“ nichts zu tun hat.

Dass diesem Wunsch in Frankfurt – zumindest in Teilen und nicht zuletzt durch die Arbeit des ADFC – bereits entsprochen wird, zeigen einige Beiträge in diesem Heft, zum Beispiel zur Sperrung des Niddauer-Wegs und der Baustelle Maybachbrücke, zum Dauerbrenner Oeder Weg oder zum Phänomen der „freilaufenden Rechtsabbieger.“ Der verkehrspolitische Auftrag wird also sehr ernst genommen, was auch an den Frankfurter Medien nicht vorbei geht – nie zuvor wurde unsere Arbeit so häufig in den örtlichen Zeitungen kommentiert. Das Thema Verkehrswende beschäftigt nicht nur die Fahrradlobby, und die Meinung des ADFC hat an Gewicht gewonnen, Ansgar Hegerfeld als Verkehrspolitischer Sprecher (und Landesvorsitzender des ADFC Hessen) wird regelmäßig zur Meinung unseres Verbands befragt. Das, meine ich, kann man wohl als Erfolg werten – auch wenn es uns mit einer

zukunftsweisenden Verkehrspolitik noch viel zu langsam voran geht.

Wir haben den Sommer auch zum Reisen und Erkunden genutzt. Auf euch warten ein Bericht über das pittoreske Fränkische Seenland, über kuriose Streckenführung zwischen Main und Neckar sowie ein Ausflugstipp nach Bad Homburg zu den Blickachsen. Für einen Anstieg des Adrenalinspiegels sorgt die Anreise zu einer England-Tour von Frankfurt ins ferne Cornwall. Ganz nach dem Motto „Leben am Limit“ hat Peter die Anfahrt vollständig mit öffentlichen Verkehrsmitteln und eigener Muskelkraft umgesetzt. Ob bei der Nutzung von sieben verschiedenen Zügen und einer Fähre auch wirklich jeder Anschluss erreicht wurde? Das liest sich spannender als mancher Krimi.

Eine unterhaltsame sowie informative Lektüre und schöne Touren in einem „goldenen“ Herbst wünscht Hannah für das Redaktionsteam



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

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

Öffnungszeiten Geschäftsstelle:
Mi + Fr 17.15–19.00 Uhr
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): FFBVDEFF

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 Preisung
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
radreismesse@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

Frauenstammtisch: Dagmar Berges
frauenstammtisch@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

Frankfurt aktuell: Peter Sauer
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

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

Stadtteilgruppen

Nord: Sigrid Hubert

Nordwest: Stephan Nickel

West: Christa Pellinghoff

Süd: Erich Lücker

Beauftragte

Fahrgastbeirat: Jürgen Johann

Firmen-Events: Bernd Mönkemöller

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 Pellinghoff

christa.pellinghoff@adfc-frankfurt.de

Wolfgang Preisung > 0 61 92/9 517 617

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de

Denis Reith

denis.reith@adfc-frankfurt.de

Peter Sauer > 069 / 46 59 06

peter.sauer@adfc-frankfurt.de

Klaus Schmidt-Montfort > 069 / 51 30 52

klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de

Svea Birte Schuch > 069 / 58 90 190

birte.schuch@adfc-frankfurt.de

Alexander Schulz > 0176 496 85 859

alexander.schulz@adfc-frankfurt.de

Anne Wehr > 069 / 59 11 97

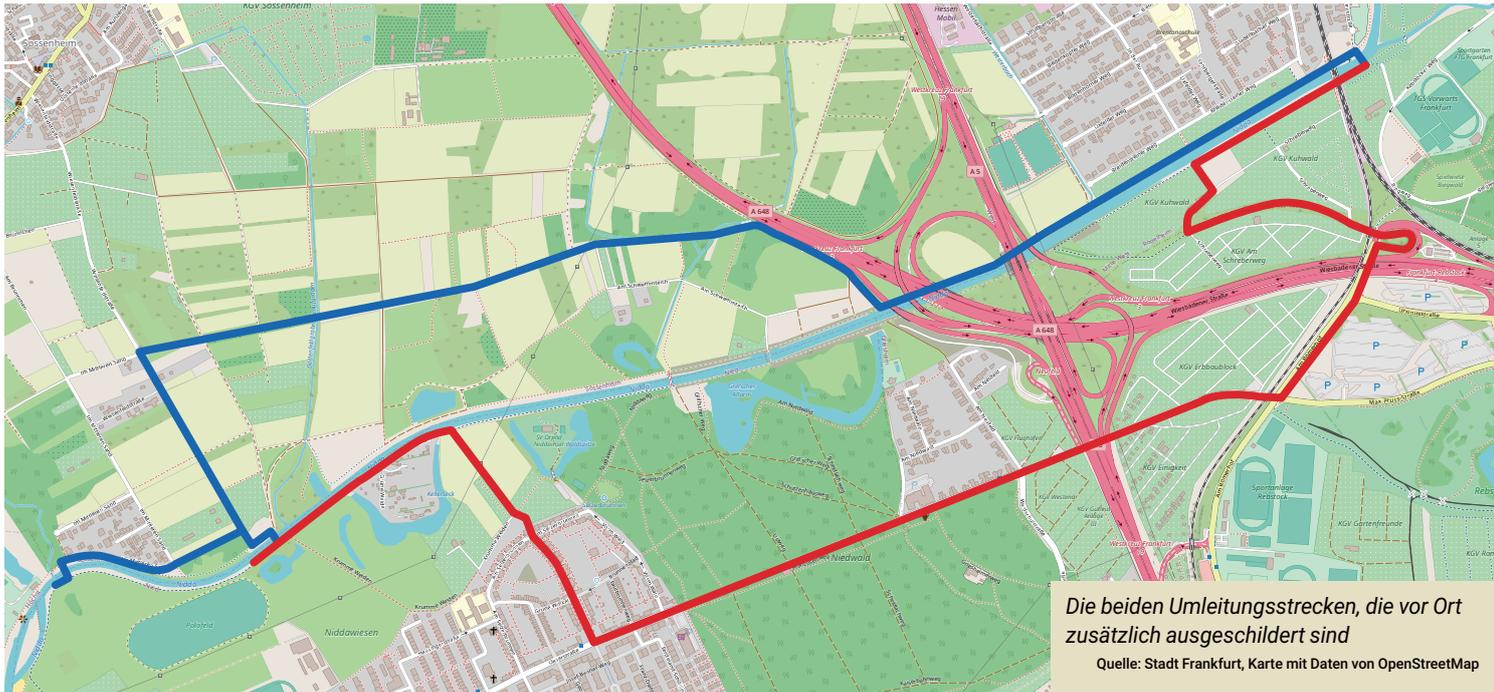
anne.wehr@adfc-frankfurt.de

Dieter Werner > 069 / 95 90 88 98

dieter.werner@adfc-frankfurt.de

Eckehard Wolf > 069 / 95 78 00 92

eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de



Sperrung Niddauer-Weg

Wegen der Renaturierung des Sossenheimer Wehrs kommt es bis Ende 2024 zu Sperrungen für den Rad- und Fußverkehr

Bisher ist „nur“ das südliche Niddauer rund um das Sossenheimer Wehr gesperrt, die Sperrung des Nordufers ist aber auch bereits geplant. Da das Wehr komplett neu gebaut wird und zwei zusätzliche neue Brücken für die ebenfalls neue Anbindung des wiederbelebten „Grill’schen Altarms“ installiert werden, lassen sich diese Sperrungen leider nicht vermeiden. Doch anders als bei der Sanierung der Autobahnen am Westkreuz

im Jahr 2019 (wir berichteten über unsere Proteste gegen die zweijährige und beidseitige Vollsperrung in *Frankfurt aktuell* 2/2018) hat die Stadt dieses Mal an umfangreiche Umleitungen gedacht und diese bereits mit über 70 Schildern eingerichtet. Einziger Wermutstropfen: die Umleitung über die Nidda-Nordseite und durch das Sossenheimer Feld beinhaltet auch Schotterwege mit vielen Schlaglöchern, die nicht ohne weite-

res als vollwertiger Ersatz für den asphaltierten Weg auf der gegenüber liegenden Seite taugen und teilweise in schlechtem Zustand sind. Hier setzen wir darauf, dass während der Bauarbeiten nochmal nachgebessert wird. Die südliche Umfahrung auf der Oeserstraße ist zwar asphaltiert, aber durch den dort herrschenden Autoverkehr und die Platzverhältnisse nur bedingt angenehm zu befahren.



Gute Umleitungsbeschilderung in alle Richtungen, hier hat die Stadt dazu gelernt. Leider sind aber nicht alle der Umleitungswege in einem solchen guten Zustand wie auf unserem Bild.

Michael Klemme (2)



Die Umleitungsstrecke über die Oeserstraße ist zwar in gutem Zustand, aber wegen des starken Autoverkehrs nur bedingt angenehm zum Radfahren



Bis zur Fertigstellung der neuen Brücken hilft eine temporäre Rampe Radfahrenden bei der Querung der Nidda

Ansgar Hegerfeld (2)

Immerhin sollten nach den Bauarbeiten die diversen Wurzelaufbrüche im Bereich des Wehrs verschwinden. Außerdem ist geplant die Unterführungen unter der Autobahnbrücke umzubauen, sodass dort Menschen nicht mehr den Kopf wegen der Durchfahrthöhe von 1,60 m auf der südlichen bzw. 1,75 m auf der nördlichen Uferseite einziehen müssen.

Übrigens: auch der kleine Metallsteg westlich des Sossenheimer Wehrs soll mit Abschluss der Bauarbeiten abgebaut werden, die neu gebauten Brücken sind dann mehr als nur guter Ersatz. Bis dahin hat die Stadt Frankfurt aber noch temporäre Rampen angebracht, damit notfalls auch dort die Nidda mit dem Rad überquert werden kann.

Ansgar Hegerfeld



Hier könnte noch nachgebessert werden. Nach Regen eignet sich dieser Abschnitt der Umleitung kaum zur Fahrt ins Büro.



Licht am Ende des Baustellentunnels

Auf der Maybachbrücke wurde durch die S6-Baustelle schon vor einigen Monaten in beiden Richtungen ein Fahrstreifen als baulich geschützter Baustellen-Radweg umgewidmet. Wie es hier zukünftig aussehen wird, ist Thema in unserer kommenden Ausgabe!

Ansgar Hegerfeld (3)

Die Führung des Rad- und Fußverkehrs an Baustellen ist seit vielen Jahren ein sowohl übliches als auch nerviges Thema. In der Vergangenheit wurden die beiden Gruppen gerne einfach „vergessen“ oder gleich per Schild ausgesperrt, das war schneller und einfacher als sich aufwendig um Umleitungen und sichere Einfädelungsmöglichkeiten zu kümmern. Unzählige Berichte in diesem Heft und Beschwerden bei der Verwaltung und Politik waren die Folge.

Und auch wenn es immer noch nicht überall rund läuft: es ist die Tendenz erkennbar, dass der Rad- und Fußverkehr auch an Baustellen an Aufmerksamkeit gewinnt und dementsprechend häufiger berücksichtigt wird. Bei der Stadt Frankfurt gibt es inzwischen extra eine

Person, die sich koordinierend mit dem Thema beschäftigt, intern berät und auch für uns als zentraler Ansprechpartner fungiert. Bei der Masse an Baustellen in Frankfurt kann man natürlich nicht alles im Auge behalten, aber alleine der Aufwand für die Umleitung bzgl. der Niddaauer-Sperrung war und ist enorm.

Und auch an anderen Stellen werden immer häufiger gut gemachte und breite Umfahrungen eingerichtet, wenn der Rad- und/oder Gehweg doch einmal gesperrt werden muss. Für uns ist wichtig, dass auch Kinder und andere nicht so sichere Radfahrende immer problemlos ihre gewohnten Strecken fahren können und nicht morgens plötzlich vor einem Abspergitter stehen.

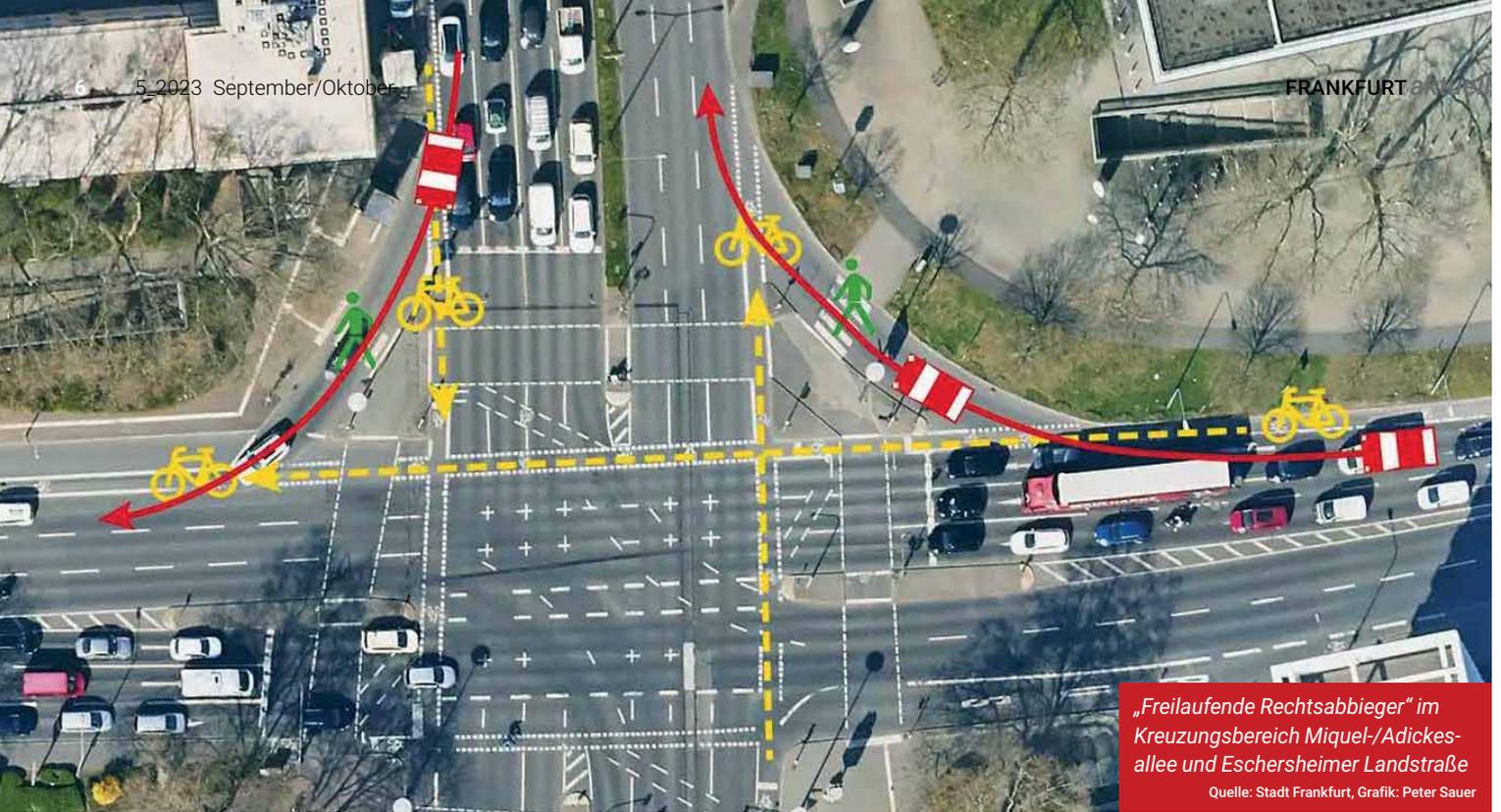
Ansgar Hegerfeld



Die meistberadelte Straße der Stadt verdient selbstverständlich eine ordentliche Führung für Radverkehr bei Baustellen, auch das war in der Vergangenheit leider nicht immer der Fall



Wo bisher ein Radfahrstreifen in der Türzone verlief und letztes Jahr ein Todesopfer forderte, ist nun baustellenbedingt eine sichere Umleitung ohne Parkplätze eingerichtet



„Freilaufende Rechtsabbieger“ im Kreuzungsbereich Miquel-/Adickesallee und Eschersheimer Landstraße

Quelle: Stadt Frankfurt, Grafik: Peter Sauer

Gefahrenstelle

„Freilaufende Rechtsabbieger“

Wie ein gefährliches Relikt aus den 60er Jahren verschwinden soll

Auch wenn der Name eher in der Fachwelt bekannt ist: bei Radfahrenden sind die Ampelkreuzungen bekannt und gefürchtet, bei denen Autofahrende ganz legal an der extra aufgestellten Ampel vorbei und möglichst ungebremst rechts abbiegen dürfen und sollen. Diese Idee aus der Zeit der autogerechten Stadt sollte den Autoverkehr beschleunigen, die unzähligen Verletzten und Getöteten wurden

dieser Beschleunigung dabei untergeordnet. Bei Neuplanungen sollen sie daher nicht ohne Grund inzwischen nicht mehr zum Einsatz kommen, der Altbestand ist aber noch groß und nach wie vor gefährlich. Wer bei hohem Tempo aus dem Auto oder Lkw heraus nach links guckt und eine Lücke im Verkehr sucht, wird nicht gleichzeitig auf den Rad- oder Fußverkehr achten, der ebenfalls die Straße überqueren

möchte. Die großzügigen Kurvenradien verleiten zusätzlich zu hohen Geschwindigkeiten.

Anfang August war es dann auch in Frankfurt leider wieder einmal so weit: an einem der freilaufenden Rechtsabbieger an der Kreuzung Eschersheimer Landstraße/Miquelallee bzw. Adickesallee wurde ein Radfahrer von einem rechts abbiegenden Lkw-Fahrer überfahren und schwer verletzt. Laut Polizeibericht

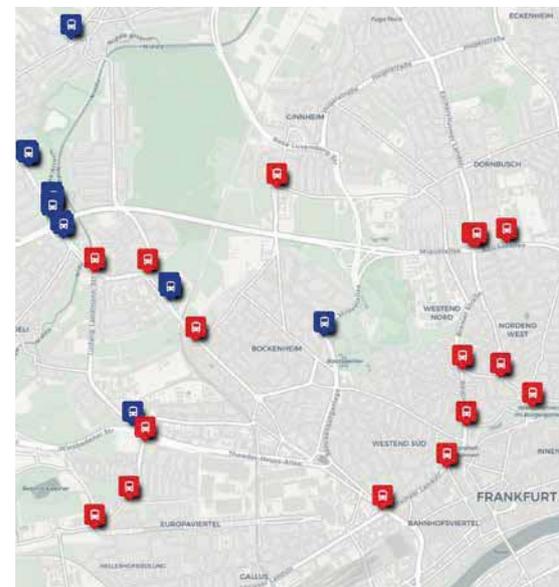
hatten aufmerksame Passanten den Lkw-Fahrer kurz hinter der Kreuzung gestoppt, weil dieser selbst bis dahin von dem Unfall durch das große und schwere Fahrzeug nichts mitbekommen hatte. Der genaue Unfallhergang ist bisher noch nicht geklärt, ein Gutachter wurde eingeschaltet.

Als hätte man es geahnt, hatten die vier Frankfurter Koalitionsparteien gerade einen Tag vor diesem



Durch einige Poller wurde diese Kölner Kreuzung deutlich sicherer gemacht

MOVEforward



Unfall einen gemeinsamen Antrag zu dem Thema veröffentlicht. Damit soll endlich eine systematische Erfassung und Untersuchung sowie ein Rückbau dieser gefährlichen Relikte durch die Stadtverwaltung erfolgen. Dieses Vorgehen begrüßen wir ausdrücklich, weil hierdurch mittelfristig viele Unfälle vermieden werden können.

Um die Verantwortlichen zu unterstützen, haben wir als ADFC kurzerhand eine Karte der betroffenen Kreuzungen erstellt und einige weitere Abbiegemöglichkeiten ergänzt, die sich durch ihre großen Kurvenradien und/oder eine sehr hohe Verkehrsbelastung bzw. schlechte Sicht für Maßnahmen anbieten.

In Köln bereits Rückbau „freilaufender Rechtsabbieger“

Die Stadt Köln kann hier als positives Beispiel dienen, dort hat man bereits 2017 diesen Rückbau politisch beschlossen und inzwischen erste Kreuzungen fertiggestellt. Auch dort war der ADFC aktiv an der Priorisierung und Erarbeitung der möglichen Maßnahmen beteiligt, die dort als „Maßnahmenbaukasten“ gesammelt und nun relativ einfach auf weitere Kreuzungen angewendet werden können. Für manche Kreuzungen brauchte es lediglich eine andere Ampelschaltung und paar Poller, bei anderen sind größere Umbaumaßnahmen notwendig. Auch wenn Frankfurt deutlich weniger als die über 300 dort betroffenen Kreuzungen hat, wird es ohne eine gute Priorisierung nicht funktionieren. Auch hierbei unterstützen wir natürlich gerne.

Ansgar Hegerfeld



Kiosk Raimundstraße: Nur mal schnell ..., Lotto, Kaffee, Zigaretten ... wo Platz ist zum Parken, wird auch geparkt. Ansgar Hegerfeld (2)

Die Frankfurter Falschparker-Kapitulation

Wie behördenübergreifend gefährliche Regelverstöße toleriert werden

Es klang zu schön, um wahr zu sein: Ende 2019 kündigte der damalige Verkehrsdezernent Oesterling eine „null Toleranz“-Richtlinie im Kampf gegen Falschparker an, die seitdem (und auch bis heute!) für die damals neu gegründete Fahrradstaffel gilt und die alltägliche Polizeiarbeit nachhaltig zum Positiven veränderte. Fast gleichzeitig wurde die Bearbeitung der von Privatpersonen eingereichten und bis dahin nur selten bearbeiteten Anzeigen plötzlich wieder aufgenommen. Grund dafür: Der ADFC Frankfurt hatte, u.a. mit eingeschleusten Test-Anzeigen gegen die eigenen Aktiven und Anfragen in der Stadtverordnetenversammlung, öffentlich gemacht, dass diese Anzeigen seit längerer Zeit stillschweigend kaum noch bearbeitet wurden. Die Wirkung der Privatanzeigen war durchaus spürbar, wenn auch nur langsam und mit Verzögerung. Es gab aber erfreuliche Veränderungen im Verhalten der Falschparker und vereinzelte Gerichtsprozesse, wobei die Widersprüche der Falschparkenden zumeist verworfen wurden.

Nicht einmal vier Jahre später haben wir nun schon wieder herausgefunden, dass die Privatanzeigen nicht mehr bearbeitet werden. Egal ob per E-Mail, Brief oder über den Webdienst *weg.li* eingereicht – die Chancen auf Bearbeitung durch die städtische Bußgeldstelle stehen seit Monaten bei fast Null.

Gleichzeitig sind viele Stellen bei der städtischen Verkehrspolizei unbesetzt, die Prozesse teilweise

nicht gerade für Effizienz bekannt und große Teile der Landespolizei vermeiden gerne den unbeliebten Kontakt mit Falschparkern – Verkehrssicherheit hin oder her. Während diese Behörden immer auch gerne auf den Weg der Privatanzeigen als Alternative verweisen, landen diese Anzeigen dort zu tausenden Monat für Monat unbearbeitet im digitalen Papierkorb – zur Freude der Falschparkenden. So wird auch die an sich gute Bußgeldreform des letzten Jahres weitestgehend außer Kraft gesetzt. Das Ergebnis sehen wir auf Frankfurts Straßen: wo Platz zum Parken ist, wird auch geparkt. In Feuerwehrzufahrten, auf Zebrastreifen, auf Radwegen, auf Gehwegen, mitten in Kreuzungen.

Behörden stellen Arbeit faktisch ein

Wir haben also praktisch keine Möglichkeit gegen die durchaus gefährliche Regelignoranzen vorzugehen, weil sich die Behörden entweder gegenseitig die Verantwortung zuschieben oder aber die Arbeit nahezu komplett eingestellt haben.

Schon 2018 hatten wir dem Ordnungsamt Unterstützung bei der Optimierung der Abläufe angeboten. Viele Menschen informieren sich auf unseren Kanälen über die Möglichkeiten der Privatanzeigen und wir würden gerne zur Verringerung der händischen Nacharbeit in der Bußgeldstelle beitragen. Das Angebot wurde damals leider abgelehnt.

Wegen der aktuellen Nichtbearbeitung haben wir im öffentlichen Ausschuss für Personal, Sicherheit und Digitalisierung unsere Fragen gestellt und auf die faktische Umsetzung von bundesweiten Gesetzen hingewiesen. Dafür erhielten wir eine seltene parteiübergreifende Unterstützung, sogar aus den Reihen der Koalition. Leider konnte das zuständige Dezernat weder Lösungsansätze noch Ideen nennen, mit denen man die Probleme in den Griff bekommen könnte. Immerhin wurde als Hauptursache Personalmangel genannt. Mit etwas Abstand haben wir Ende Juli das zuständige FDP-geführte Dezernat IX nochmals schriftlich um Stellungnahme gebeten und unser Angebot zur Unterstützung erneuert. Da wir bis zum Redaktionsschluss dieses Heftes keine Antwort aus dem Dezernat bekamen, reichen wir diese mit der nächsten Ausgabe nach. Ansgar Hegerfeld



Mehr Verkehrsberuhigung fürs Holzhausenviertel

Die Stadt hat schnell auf die Wünsche nach weniger Auto-Durchgangsverkehr reagiert und zwei weitere Modalfilter installiert

Kinder finden Verkehrsberuhigung offensichtlich gut: „Hickelhäuschen“ in der Cronstettenstraße



Modalfilter (hier in der Cronstettenstraße am Frauensteinplatz) sorgen für mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Ansgar Hegerfeld (2)

Das ging schnell: Ende Februar beschloss der Ortsbeirat 3 nach Beschwerden über zu viel Lärm mehrheitlich, dass im Holzhausenviertel Maßnahmen dagegen ergriffen werden sollen. Nach großflächiger Ankündigung durch Aushänge im Viertel und diversen Presseberichten startete schon Ende Juli die Einrichtung. Es wurden einige Poller installiert und die Beschilderung geändert. Anwohnerinnen und Anwohner hatten sich vorab über zu viel Schleichverkehr bei sich im Wohnviertel beschwert, weil Autofahrende diesen Weg als schnelle Alternative zu den vorhandenen Hauptstraßen nutzten.

Wie üblich bei solchen Maßnahmen, bleibt auch dieses Mal jedes Haus mit jedem Verkehrs-

mittel erreichbar, auch wenn sich die gewohnten Wege in einigen Fällen verändern. Das sorgt anfangs natürlich bei manchen für schlechte Stimmung, auch weil sie die monatelangen Debatten inkl. umfangreicher Berichterstattung, Pressemitteilungen und Aushängen vor ihrer Haustür nicht mitbekommen haben wollen und nun von den Änderungen „überrascht“ wurden, wie uns bei Gesprächen vor Ort mitgeteilt wurde. Doch das Prinzip des „Wasch mich, aber mach mich nicht nass!“ funktioniert auch bei der Verkehrsplanung nicht: Es widerspricht sich, wenn gefordert wird, die eigenen Strecken – seien sie auch noch so kurz und unnötig – auf dem direktesten Weg mit dem Auto zurücklegen zu können, gleichzeitig

aber gewünscht wird, dass alle anderen bitte freiwillig woanders fahren mögen, um vor der eigenen Haustüre Ruhe zu haben.

Nach Einrichtung des Modalfilters ignorierten zunächst reihenweise Menschen die neue Einbahnstraße im östlichen Bereich und endeten prompt in einer Sackgasse. Zwar wurde die veränderte Verkehrsführung durch diverse Schilder angekündigt, wahrgenommen wurde sie aber nicht. Immerhin reagierte Google dieses Mal schnell und lotste Autofahrende schon kurz nach dem Umbau nicht mehr durch die Cronstettenstraße. Seitdem genießen dort nicht nur die nun mitten auf der Straße spielenden Kinder die Ruhe und Sicherheit.

Ansgar Hegerfeld

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: Peter Sauer

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

Redaktionsschluss für die Nov./Dez.-Ausgabe: 20. Oktober 2023

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH

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

E BIKE Advanced Technologies GmbH

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

Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 28)
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 12 + 19)
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 11)
www.fahrradwagner.de

Fahrradhaus XXL

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

TERMINE

Di.	12.09.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	12.09.	W	Radlertreff im Westen
Do.	14.09.	N	Radlertreff im Norden, 18:00 Uhr
Sa.	16.09.		Parking-Day, 10:00 - 17:00 Uhr, Weckmarkt/Fahrgasse
Mo.	18.09.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	20.09.	V	Verkehrs-AG
Sa.	23.09.	W	Radlertreff im Westen, Radtour, Treffpunkt: 10:00 Uhr Fähre Höchst
Sa.	24.09.		Kidical Mass, 15:00 Uhr. Infos unter: www.radentscheid-frankfurt.de/kidicalmass
Fr.	29.09.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mi.	04.10.	G	AG Kartographie & GPS
Mo.	09.10.	VS	Vorstandssitzung
Di.	10.10.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	10.10.	W	Radlertreff im Westen
Do.	12.10.	N	Radlertreff im Norden, 19:00 Uhr
Mi.	18.10.	V	Verkehrs-AG
Fr.	27.10.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	30.10.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	01.11.	G	AG Kartographie & GPS
Do.	09.11.	N	Radlertreff im Norden, 19:00 Uhr
Di.	14.11.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	14.11.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	15.11.	V	Verkehrs-AG

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE/KONTAKTE

G	19:00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
N	18:00 Uhr/ 19:00 Uhr	Anmeldung und Infos unter: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19:00 Uhr	Anmeldung und Info unter: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
S	18:00 Uhr	Anmeldung und Info unter: erich.luecker@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: christa.pelleringhoff@adfc-frankfurt.de

Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

Sa. 16.09.2023 Fahrradreparatur-Grundkurs

Anmeldung unter michael.genthner@adfc-frankfurt.de

Sa. 23.09.2023 Selbsthilfewerkstatt,

Anmeldung unter: 069/413085 (Rainer Mai)

Sa. 07.10.2023 Fahrradreparatur-Grundkurs für Frauen

Anmeldung unter michael.genthner@adfc-frankfurt.de

**Reparatur- und Techniktreff / ehemaliges Hausmeisterbüro,
Ben-Gurion-Ring 118, Bonames (U2, U9 „Bonames Mitte“)**

ORDNUNG MUSS SEIN



Ein Polizeifahrrad im Bethmannpark, genauer im dortigen Chinesischen Garten, deutet darauf hin, dass die Präsenz von Ordnungskräften sinnvoll sein kann, aber wohl dosiert erfolgen sollte.

Ingolf Biehusen

Frauenstammtisch

Der nächste Frauenstammtisch findet am 11.9.2023 um 18 Uhr statt. Für weitere Informationen bitte Frauenstammtisch@adfc-frankfurt.de anschreiben. Oder sich einfach anmelden!

Codierungen

in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 (nur mit vorheriger Anmeldung):
jeden Freitag: bis 27.10.2023: 16:00 – 18:00 Uhr
ab 03.11.2023: 15:00 – 17:00 Uhr

Critical Mass

Sonntags: 01.10. + 05.11.2023, 14:00 Uhr
Freitags: 06.10. + 09.11.2023, 19:00 Uhr

ÖFFNUNGSZEITEN INFOLADEN, Fichardstraße 46

Mi + Fr: 17:15 – 19:00 Uhr, samstags: 11:00 – 13:00 Uhr

Redaktionsschluss für die Nov./Dez.-Ausgabe: 20.10.2023



Main Velo
Spezialräder

MainVelo.de

Sachsenhausen auf dem Weg in die Zukunft

Am 10. August wurden zwölf verschiedene Ideen der Planungsbüros zum Schweizer Platz und der Schweizer Straße und auch die Sieger des öffentlichen Wettbewerbs vorgestellt.

Da die Platzverhältnisse bei den beiden zusammenhängenden Projekten anspruchsvoll knapp und die vielen Anforderungen hoch sind, wurden verschiedenste Ideen entwickelt und auch grafisch ausgearbeitet. Diese Vielfalt hat es der Jury, die den Wettbewerb durchführt, so schwer gemacht, dass trotz langer Debatten kein erster Platz vergeben werden konnte. Stattdessen gibt es zwei zweite Plätze für zwei Ideen, die sich sehr unterscheiden und die beide auch nicht perfekt sind.

Alle Entwürfe greifen aber die vorgegebene Grundrichtung auf: es soll mehr Grünflächen und Schatten geben, die Aufenthaltsqualität soll

deutlich erhöht werden, der Fußverkehr soll mehr Platz bekommen und natürlich sollen auch Liefer- und Radverkehr ihren Platz bekommen. Als zentrales Element spielt auch die zukünftige Straßenbahn-Haltestelle in der Mitte des Schweizer Platzes eine wichtige Rolle. Mit Autos soll die Schweizer Straße im Bereich des Platzes nur noch in Nord-/Südrichtung befahren werden können, aber nicht mehr von dort aus in die Nebenstraßen. Zwischen manchen Nebenstraßen soll es aber mangels Platz für Wendehammer-Plätze Verbindungen über Teile des Schweizer Platzes geben. Der Rad- und Fußverkehr darf mangels Lärm und Abgasen weiterhin alle Richtungen nut-

zen, auch wenn verschiedene Führungsformen zur Diskussion stehen.

Als ADFC waren wir bereits bei der inzwischen abgeschlossenen ersten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Umgestaltung involviert und werden den Prozess auch weiterhin begleiten.

Ansgar Hegerfeld

Noch bis zum 20. September 2023 können die, sehr unterschiedlichen, Entwürfe im Stadtplanungsamt (Kurt-Schumacher-Straße 10) in einer öffentlichen Ausstellung ausführlich begutachtet und auch vor Ort kommentiert werden. Eine Chance, die man sich nicht entgehen lassen sollte!

Fichtner Water & Transportation GmbH, Faktorgruen Landschaftsarchitekten

Umgestaltung Schweizer Platz, Frankfurt am Main „Stadtboulevard“ und „Grünes Wohnzimmer“ 223803



Leitidee: „Von Kreisverkehr zum grünen Wohnzimmer“
Im Frankfurter Stadtteil Sachsenhausen sollen die Schweizer Straße sowie der Schweizer Platz umgestaltet werden. Dabei ergibt sich die einzigartige Gelegenheit, den freien Innenstadtbereich neu zu gestalten. In einem zentralen Bereich des Stadtteils Sachsenhausen sollen so ein neues, das Schweizer Platz, entstehen. Das bestehende Kreisverkehr wird in einen Platz umgewandelt, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Schweizer Straße wird in eine einseitig befahrene Straße umgewandelt, um den Platz zu vergrößern. Der Platz wird als „grünes Wohnzimmer“ gestaltet, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Schweizer Straße wird in eine einseitig befahrene Straße umgewandelt, um den Platz zu vergrößern. Der Platz wird als „grünes Wohnzimmer“ gestaltet, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.



223801 Schweizer Platz - Schweizer Straße



Werner Hartwig GmbH, AS+P

Besuch aus Korea

Fortschritte beim Ausbau der Radinfrastruktur begeistern Studiengruppe aus Korea

Studentinnen der Yonsei-Universität in Seoul (Südkorea) haben im Rahmen eines Studienprojektes am 2. August Frankfurt besucht und sich darüber informiert, wie Fahrräder, insbesondere Leihradssysteme, für Alltagswege genutzt werden. Auch die Fragen, ob es gegen die Ausweitung des Radwegenetzes Widerstände gibt und wie damit umgegangen wird, interessierte die Gruppe. Um diese Fragen zu beantworten, begleitete sie ADFC-Mitglied Falko Görres auf einer Radtour durch Frankfurt. Diese führte unter anderem durch den Kettenhofweg und den Oeder Weg und bot Gelegenheit, direkt vor Ort über die Argumente der Befürworter und Gegner der Umgestaltungen zu sprechen. Die Besucherinnen nutzten für die Exkursion Fahrräder von Nextbike und konnten sich so ein Bild von der Funktionsweise des stationsgebundenen Leihsystems machen. Auch wenn der Dauerregen am Exkursionstag den Fahrspaß etwas trübte, waren die Besucherinnen erfreut über die Eindrücke. Ihre



Trotz strömenden Regens glücklich: Die Besucherinnen aus Südkorea im Kettenhofweg (mit Begleiter Falko Görres) Privat

Studienreise führte sie danach weiter nach München, London und Paris.

Der ADFC wertet das Interesse als Lob für die Fortschritte im Radwegeausbau der letzten Jahre und freut sich auf weitere Besuchergruppen.

Falko Görres

Leser MEINUNG



Frankfurt aktuell Nr. 4, Juli/August 2023, „Losfahren immer mit Turbo!“

Muss man das unkommentiert abdrucken, wenn beim Fahrsicherheitstraining an der Frankfurt UAS die Geschichte vom „Toten Winkel“ erzählt wird?

Soweit in der Onlineausgabe auf dem Foto sichtbar, hat der Lkw auf der rechten Seite die vorgeschriebenen Spiegel (Haupt-, Weitwinkel- und Rampenspiegel), um – korrekte Einstellung und Nutzung vorausgesetzt – den Bereich im sogenannten „Toten Winkel“ sichtbar zu machen.

Eike W. Schmidt



Foto AG – StVO-konform unterwegs

geradeaus, rechts, links
Verkehrssampel rot, Fußgänger grün – Radfahrer gelb?

Geht es Ihnen nicht auch manchmal so:

- Welche Ampel gilt für mich?
- Wie darf ich den Zebrastreifen nutzen?
- Und was bedeutet genau ‚Fahrradstraße‘?

Keine Bange! Anhand eines Verkehrsquiz, das der ADFC Frankfurt an seinen Infoständen anbietet, werden die richtigen Antworten gefunden sowie weitere Verkehrsregeln erläutert.

Um die darin beschriebenen Situationen zu visualisieren, begab sich die Foto AG – quer durch Frankfurts Stadtviertel radelnd – auf Motivjagd. Das Ergebnis kann sich sehen lassen und bietet – z. B. im Rahmen des Parking-Day am 16. September 2023 – Gelegenheit, das „Führerschein“-Wissen zu testen und natürlich aufzufrischen.

Wer an weiteren Aktionen der Foto AG interessiert ist und/oder mitmachen möchte, ist herzlich willkommen und wendet sich per E-Mail an foto-ag@adfc-frankfurt.de. Svea Birte Schuch



Beratung & Service

Kinderräder



Jugendräder

Stadtfahrräder



Tourenräder

Crossräder



Trekkingräder

Single-Speed-Räder



Mountainbikes

Pedelecs für die Stadt,



für Touren und für

sportliches Fahren



Falträder

Ersatzteile & Zubehör



www.FahrradWagner.de

**Fahrradhaus
Wagner**

Familientradition seit 1929

Woostr. 21
Tel.: 069 - 952 948 44

60431 Ffm. - Ginnheim
Fax: 069 - 952 948 56

Öffnungszeiten:

Montag - Freitag:
9:00 - 12:00 Uhr
15:00 - 18:30 Uhr

Mittwoch Nachmittag
geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr

Kaus Konrad ist tot

In der Nacht vom 21. auf den 22. Juli 2023 verstarb für uns alle überraschend Klaus Konrad. Er wurde 85 Jahre alt.

Nach seinem Ausscheiden aus dem Berufsleben entdeckte Klaus Konrad das Fahrradfahren für sich. Er wurde 1999 Mitglied im ADFC und schnell auch aktiv – zunächst als Tourenleiter. Aufgrund seiner Tagesfreizeit hatte er die Idee, auch wochentags Fahrradtouren anzubieten. So übernahm er die Organisation und Durchführung der „Seniorentouren am Mittwoch“, in den ersten Jahren in Zusammenarbeit mit dem *Frankfurter Verband* einmal pro Monat in der Saison. So fing es an. Heute betreut ein ganzes Tourenleiter-Team die „Tagestouren an Wochentagen“, die meistens mittwochs und von Ende April bis Ende September in jeder Woche angeboten werden.

Von 2000 bis 2006 war Klaus Mitglied im ADFC-Kreisvorstand. Neben Koordination, Betreuung

und Weiterentwicklung der „Touren am Mittwoch“ kümmerte er sich um die Verteilung von *Frankfurt aktuell*, d. h. er organisierte die Adressaufkleber für die Verteilerbezirke, holte die Hefte aus der Druckerei, brachte sie in den Infoladen und zu den weiteren Unterverteilern und sorgte insgesamt dafür, dass alle Austräger:innen ihre Hefte bekamen. Ebenso organisierte er die Vertretungen und nicht selten steckte er auch selbst die Hefte in einem unversorgten Bezirk in die Briefkästen. Auch hierum kümmert sich inzwischen ein ganzes Team von ehrenamtlichen Aktiven, das Klaus begründet hat.

Nach seiner Zeit im Vorstand engagierte er sich weiterhin intensiv für unseren Verein. Er kümmerte sich um den GrünGürtel und war Mitglied in der Kartographie- und



GPS-AG. Er gründete die Stadtteilgruppe West, die er bis vor kurzem leitete und schrieb in diesem Zusammenhang regelmäßig in *Frankfurt aktuell*, wenn es verkehrspolitisch Interessantes aus dem Westen zu berichten gab. Er half selbstverständlich weiter mit bei allen

unseren Großveranstaltungen und leitete noch sehr lange viele, viele Touren. Außerdem leitete er in der Wintersaison viele Jahre lang Wanderungen, an denen sich unsere wanderbegeisterten Radfahrenden gerne beteiligten.

Als gelernter Elektrotechniker war er handwerklich geschickt und reparierte und bastelte so manches zusammen, von dem wir noch heute profitieren. Wo auch immer jemand gebraucht wurde, war Klaus zur Stelle.

2011 erhielt Klaus Konrad für seine ehrenamtliche Arbeit den Ehrenbrief des Landes Hessen. Wir sind ihm für sein langjähriges Engagement zu großem Dank verpflichtet und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Im Namen des Vorstands
Anne Wehr



PERPEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen



VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

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

PERPEDALE.DE
FAHRRADFREUND.COM

PerPedale in Bockenheim sucht

Fahrradmonteure

m/w

Wir suchen zum sofortigen Eintritt Fahrradmonteure (m/w) mit und ohne Ausbildung. Wichtig ist uns, dass Sie die richtigen Fähigkeiten mitbringen. Sie sollten wissen, wie man Fahrräder repariert und Lösungen für Probleme findet.

Aufgabengebiet:

- Endmontage neuer Fahrräder
- Reparatur von Kundenfahrrädern

Die Stelle wird auf Vollzeitbasis angeboten. Alle Einzelheiten werde ich Ihnen gerne während eines Vorstellungsgesprächs erläutern.

Sind Sie interessiert oder kennen Sie jemand, der oder die interessiert sein könnte? Dann kontaktieren Sie mich bitte:

Wladimir Rudenko (Werkstattleitung)
Telefon 0163 258 88 09
v.rudenko@perpedale.de

PerPedale • Adalbertstraße 5 • 60486 Frankfurt am Main

PERPEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

Aufruf zur Landtagswahl 2023

Am 8. Oktober 2023 wird der hessische Landtag gewählt, auch für oder gegen weitere Radverkehrsförderung werden Kreuze gesetzt

Der Oktober wirkt noch weit weg, der Wahlkampf läuft aber bereits seit Monaten. Einige Kandidierende haben sich bereits öffentlich für oder auch gegen mehr Radverkehr ausgesprochen. Nach den für den Radverkehr desaströsen Wahlergebnissen in Berlin liegt es jetzt an uns, dass nicht auch noch wir in Hessen dessen Förderung an der Wahlurne verspielen.

Wählen dürfen alle Hessinnen und Hessen, die über 18 Jahre alt sind, einen deutschen Personalausweis haben und seit mindestens sechs Wochen in Hessen wohnen. Die Wahlbenachrichtigung kommt automatisch per Post nach Hause.

Geht wählen!

Unsere Bitte: Geht unbedingt wählen, gerne auch per Briefwahl! Nur so können wir lebenswertere Städte und gute Bedingungen für den Radverkehr erreichen. Jede nicht abgegebene Stimme stärkt erfahrungsgemäß die Parteien, die das Gegenteil erreichen wollen.

Entscheidungshilfe mit dem Wahl-o-Rad

Um die Wahl zu erleichtern, hat der hessische ADFC-Landesverband einen „Wahl-o-Rad“ eingerichtet. Dort kann man online mit wenigen Klicks die Positionen von mehreren Parteien zu 15 Schwerpunkten vergleichen und sich neutral über deren Ziele informieren. Wichtig dabei: auch wenn am Ende eine Partei ganz oben in der Ergebnisliste steht, lohnt sich ein Blick in die genauen Antworten. Teilweise wurde zwar allgemeine „Zustimmung“ zu ADFC-Thesen signalisiert, diese aber in der ausführlichen Antwort wieder relativiert. Der Wahl-o-Rad steht auch in einfacher Sprache zur Verfügung. *Ansgar Hegerfeld*

Wahl-o-Rad zur Hessischen Landtagswahl am 8. Oktober 2023

Durch Zustimmung, Ablehnung oder neutraler Haltung zu 15 Aussagen können hier die persönlichen Schwerpunkte zum Thema *Radverkehrspolitik* mit den Positionen der Parteien abgeglichen werden.

Selbst wenn beim Ergebnis eine Partei vorne liegt, heißt das nicht automatisch, dass diese Partei die einzelnen Punkte auch vollständig unterstützt. Deswegen bitte auch die Begründungen der Parteien am Ende lesen.

Wichtig: unbedingt wählen gehen, gerne auch per Briefwahl. Jede Stimme zählt!
Hier gibt es den Wahl-o-Rad in einfacher Sprache...

Diese Parteien aus dem demokratischen Spektrum haben uns geantwortet:

CDU, BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN, SPD, DIE LINKE., Freie Demokraten, FREIE WÄHLER, Volt, PARTEI FÜR MENSCH UMWELT TIERSCHUTZ

Basis für die den Parteien vorgelegten Thesen sind die *verkehrspolitischen Leitthesen des ADFC Hessen*.

Wahl-o-Rad starten

Zum Wahl-o-Rad in einfacher Sprache

www.wahl-o-rad.de

hier geht's direkt zum Wahl-o-Rad:



Wahl der IHK-Vollversammlung 2024

Wir rufen unsere IHK-Mitglieder zur Wahl auf, jede Stimme zählt

Auch wenn man sich, im Gegensatz zum ADFC, die Mitgliedschaft bei der Industrie- und Handelskammer nicht aussuchen kann, sollte man sich nicht nur über die Zwangsmitgliedschaft und die bislang meist sehr kritische Haltung zum Radverkehr ärgern! Mit ein paar schnell erledigten Kreuzen an der Wahlurne alle fünf Jahre kann man ganz einfach die gezahlten Beiträge in die richtige Richtung lenken.

Anfang 2024 ist es wieder so weit und die Frankfurter IHK-Vollversammlung wird gewählt. Alle IHK-

Mitglieder aus Frankfurt, dem Hochtaunuskreis und dem Main-Taunus-Kreis sind automatisch wahlberechtigt und werden einzeln benachrichtigt. Die Wahl kann erstmals auch bequem online vom Sofa aus erledigt werden, alternativ kann aber auch wie bisher per Brief gewählt werden.

Wieso sollte man bei der Wahl mitmachen? Die IHK-Vollversammlung wählt u.a. das Präsidium, setzt Ausschüsse ein und bestimmt so auch darüber, wie die Industrie- und Handelskammer in der Öffentlich-

keit auftritt. Leider positionierte sich die Frankfurter IHK in letzter Zeit eher kritisch zum Thema Radverkehr. Man war dort zwar nicht so richtig dagegen, aber sobald es um Dinge wie die Flächenverteilung ging, zählte nur noch das Auto. Hier sind zumindest manche andere Kammern in Deutschland deutlich fortschrittlicher und versuchen, die Zukunft aktiv mitzugestalten, anstatt nur die Vergangenheit zu verteidigen. Mit der Wahl zur Vollversammlung kann das aber auch bei uns geändert werden.

Wichtiger Hinweis:

Bitte die Wahlunterlagen, die etwa Ende des Jahres von der IHK verschickt werden, nicht wegwerfen, sondern die Chance nutzen und etwas verändern! Da die Wahlbeteiligung traditionell extrem niedrig ist, fallen einzelne Stimmen deutlich mehr ins Gewicht als bei anderen Wahlen.

Wir informieren natürlich auch in den nächsten Heften über diese wichtigen Wahlen.

Ansgar Hegerfeld



Uwe Manger und Simone Stanke von BikePoint. Bei ihrer Arbeit steht die Ausbildung junger Menschen an erster Stelle.

BikePoint: Ausbildungsperspektive Fahrradmonteur:in

Volker Rapp hat das alles ins Leben gerufen“, freut sich Simone Stanke. Mit ihm fing alles an, die Arbeitslosigkeit von Jugendlichen war das große Thema des Sozialpädagogen. Das Ziel: Unterstützung von sozial benachteiligten jungen Menschen im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme und eines Jobeinstiegsprojekts. So wurde im ersten Schritt 1999 der BikePoint am Waldstadion eröffnet, ein bewachter Parkplatz für die Fahrräder der Fans. Nun seit 24 Jahren eine Erfolgsgeschichte, denn auch heutzutage werden Räder beaufsichtigt, während es bei der Eintracht wie immer um alles geht. Der Clou: Kommt man zeitig vor Anpfiff, kann man einen Fahrradcheck buchen, ggf. wird repariert oder auch gründlich geputzt. Eine Erweiterung des Areals wäre wünschenswert, doch bisher haben die Gespräche mit den Verantwortlichen nicht gefruchtet.

Aber BikePoint bietet inzwischen viel mehr für junge Menschen, die direkt nach dem Schulabschluss noch keinen Ausbildungsplatz haben. In Kooperation mit dem Jugend- und Sozialamt der Stadt Frankfurt ist eine Möglichkeit geschaffen worden, die Menschen zwischen 15 und 26 Jahren eine Ausbildung zum/r Fahrradmonteur:in ermöglicht. Mittlerweile stehen insgesamt sechs Ausbildungsplätze für Azubis mit speziellem Förderbedarf zur Verfügung. Das ist nicht immer einfach, denn es gibt einen großen Unterstützungsbedarf.

„**Unsere Klientel ist heutzutage schwieriger, der zusätzliche Betreuungsbedarf höher**“

„Bevor die Jugendlichen bei uns anfangen, müssen sich die Anwärter:innen erst beweisen“. Ein Praktikum oder eine Arbeitserprobung ist Bedingung. „Unsere Klientel ist heutzutage teilweise schwieriger, der zusätzliche Betreuungsbedarf höher als früher“, meint Sozialpädagogin Simone Stanke, die BikePoint seit 2010 sozialpädagogisch unterstützt. Die Herausforderungen sind auch für den Ausbilder Uwe Manger gestiegen. „Früher war eher tendenziell der Schulabbruch der Grund dafür, bei uns anzufangen. Lose Jungs, aber mental gut aufgestellt, auch oftmals begeisterte Radfahrer oder Schrauber. Das ist heutzutage nicht mehr so.“ Bei vielen Bewerber:innen fehlen die Grundlagen, obwohl ein Schulabschluss vorliegt. „Grundmathe muss schon gekonnt werden. Aber häufig sind da keine Einmaleinskenntnisse vorhanden, da wird dann das Ergebnis geraten, ganz schwierig. Umrechnen in Millimeter, da kommt irgendeine Zahl raus, das kann eigentlich nicht sein, aber das bleibt dann stehen“, so Uwe Manger. Darum sind Vorstellungsgespräche und ein Praktikum so wichtig, um die jungen Leute gut einschätzen zu können. Viele haben psychische Auffälligkeiten, eine berufspsychologische Unter-

suchung, erstellt durch die Bundesagentur für Arbeit, sei deshalb Voraussetzung für eine mögliche Einstellung als Auszubildende oder Auszubildender. Im Prinzip haben sie im Anschluss an die Lehre gute Chancen, auf dem Arbeitsmarkt unterzukommen, denn sie werden gesucht. „Aber es fehlt oft an vielen Kompetenzen, wie z. B. Verlässlichkeit, Pünktlichkeit etc. Viele Gespräche, auch mit der Familie, müssen wir führen, damit es vorgeht“, bemerkt Simone Stanke. Die Frauenquote war immer recht hoch, zurzeit gibt es jedoch keine Auszubildende. „Letztes Jahr hatten wir aber eine junge Frau, die war ganz, ganz toll, Eiserschülerin, brauchte aufgrund eines besonderen Förderbedarfs eine integrative Ausbildung“, so Manger. Inzwischen hat sie gewechselt und macht bei einem großen Fahrradhändler ihre Ausbildung weiter, und zwar zur Zweiradmechatikerin. „Mit reduzierter Arbeitszeit, der neue Arbeitgeber trägt das mit“, freut sich Simone Stanke.

Ein weiteres Standbein von BikePoint ist der Verkauf von gebrauchten und fachgerecht überholten Fahrrädern. Die alten Räder stammen aus unterschiedlichen Quellen, aber alle „werden von der Polizei auf ihre Vergangenheit hin geprüft“, erläutert Uwe Manger. „Unser Lager könnten wir noch und nöcher füllen“ lacht Simone Stanke, aber jetzt schon platzt es aus allen Nähten. „Bei uns bekommen die Fahrräder ein neues Leben, werkstattgeprüft können sie im Anschluss bei uns gekauft werden“, so Uwe Manger. Bei 200 Euro geht es los, aber für besondere Räder sind auch Preise bis 600 Euro möglich. „Rarität wird natürlich teurer angeboten. Außerdem beraten wir intensiv, dazu ein Jahr Garantie inklusive für alle Räder. Und nachhaltig ist ein gebrauchtes Fahrrad auch noch“, betont Uwe Manger.

Weil die Betreuung der Auszubildenden viel Zeit in Anspruch nimmt, fehlt an anderer Stelle die Manpower. Fahrrad-Workshops für z. B. Schulen oder Dienstleistungsangebote wie Gesundheits- und Mobilitätstage für Firmen können deshalb nur noch selten durchgeführt werden.

„Die Ausbildung der jungen Menschen steht bei uns an erster Stelle. Und die am Ende gut sind, die sich draußen beweisen, die kommen auch unter“ so Simone Stanke. Und in der Welt da draußen gibt es weiterhin einen steigenden und hohen Bedarf an Fahrradmonteur:innen und Zweiradmechatiker:innen. Denn das Fahrrad stirbt garantiert nicht aus.

Der ADFC freut sich über den Erfolg von BikePoint und über die langjährige Fördermitgliedschaft. Dafür bedanken wir uns ganz herzlich!

Dagmar Berges



BikePoint bietet die Möglichkeit zu einer qualifizierten Ausbildung
Dagmar Berges (2)

Der IB Südwest gGmbH ist ein Dienstleister für Bildung und soziale Dienste und Träger von BikePoint im Stadtteil Griesheim. Zusammen mit dem Jugendclub und dem Jugendbüro ist BikePoint eine wichtige Anlaufstelle für junge Menschen vor Ort.

BikePoint ist Fördermitglied des ADFC

„Eigentlich fahre ich nicht gerne Rad“

Warum Mathias Neitzel bei seinem Unternehmen für Hausmeisterservice und Gartenlandschaftsbau trotzdem drei Lastenräder einsetzt.

Es fährt sich schon ungewohnt, das Babboe Pro Trike XL. Selbst wenn man normale Lastenräder kennt, ist das hier eine ganz andere Hausnummer. Eher ein kleiner Lkw, kann es doch mit bis zu 100 Kilo beladen werden. „Man gewöhnt sich aber schnell daran und möchte dann gar nicht mehr ins Auto steigen“, erklärt Mathias Neitzel, der zwei dieser Gefährte für sein Unternehmen angeschafft hat. Dass es noch eine Nummer größer geht, zeigt das Modell „Tender“ von Urban Arrow, das Neitzel gerade testet. Es fährt vorne auf zwei Autoreifen und kann ganze 300 Kilo Fracht transportieren.

Bis zur Anschaffung der Räder hat es allerdings vier Jahre gedauert. Lange hat der gelernte Landschaftsgärtner recherchiert und sich im Internet informiert, auch ein *Citkar* war angedacht. Einfach online bestellen wollte er aber nicht. „Bei Kosten von 7.000 Euro pro Rad muss ich wissen, dass meine Mitarbeiter und ich gut damit zurecht kommen, das funktioniert nicht über Bilder allein.“ 2022 ergab sich dann auf der VELO-Messe an der Eissporthalle ein Kontakt zum Hersteller *Babboe*, der ihm das gewünschte Modell zum Test vorbeibrachte.

Nun würde man denken, dass jemand, der so viel Zeit und Einsatz in die Umstellung vom Auto aufs Fahrrad investiert, extrem radaffin ist. Doch dann die Überraschung: „Eigentlich fahre ich nicht gerne Rad.“ Der Hauptgrund war vielmehr, dass

einige seiner Angestellten keinen Führerschein hatten. So konnten diese zunächst nur bei Kund:innen in Laufnähe der Firmenzentrale von „Der gute Nachbar“ in Frankfurt-Bornheim eingesetzt werden. Durch die Räder hat sich der Radius enorm erweitert und die lästige Parkplatzsuche fällt weg. Schneller als mit dem Auto ist man allerdings nicht. Hierfür wünscht sich der Unternehmer eine noch bessere Infrastruktur der Radwege. Sowohl innerstädtisch (Stichworte Ampelschaltung und Drängelgitter) als auch z. B. auf der Strecke nach Neu-Isenburg, wo aktuell nur die Wahl zwischen Landstraße und Waldweg besteht. „Mit dem Lastenrad spürt man da jeden Hückel.“ Zudem, merkt Mathias



Hannah Kessler (2)

Neitzel an, könnten sich die Frankfurter Radlerinnen und Radler noch besser an die Verkehrsregel halten. „Ich bleibe bei Rot immer stehen und würde mir das auch von anderen wünschen.“

Ein weiterer Grund für die Anschaffung der Räder, die vom Land Hessen mit 25 % des Kaufpreises gefördert werden, war natürlich die Klimafreundlichkeit. Auch wenn der gebürtige Ostwestfale nicht wie ein typischer Öko wirkt, liegt ihm die Natur doch am Herzen. So weist er Kundinnen und Kunden schon mal darauf hin, dass sie ihren Rasen ja auch in eine bienenfreundliche Blumenwiese umwandeln könnten und bewässert bei starker Trockenheit die Bäume in seiner Straße. Das



Auto nutzt er eigentlich nur noch beruflich, wenn es mit einem der Lastenräder nicht geht. Privat holt er mit dem Drahtesel mittlerweile sogar Getränke – zehn Kästen passen in den Laderaum – und wird dabei immer wieder auf das außergewöhnliche Gefährt angesprochen. Ob er denn wirklich kein Fahrrad-Fan ist, wollen wir zum Abschluss nochmal wissen. „In meiner Freizeit gehe ich lieber spazieren“, antwortet Mathias Neitzel mit einem Lachen.

Hannah Kessler



Ob Gartenpflege, Plattenverlegung, Hofreinigung, Getränketransport – enorm vielfältig sind die Einsatzmöglichkeiten der Lastenräder des „guten Nachbarn“

Mathias Neitzel (4)

ADFC bike-night 2023

Das Wetter war auf unserer Seite. In der Abendsonne versammelten sich rund 2.000 Rad-Enthusiast:innen am Eisernen Steg, um mit der ADFC bike-night für eine andere Verkehrspolitik zu demonstrieren.



Foto AG ADFC Frankfurt (10)

„**Fahrradfreundlichkeit ist heute für Frankfurt Standortvorteil beim Akquirieren von Firmen. Und selbst Immobilienfonds-Manager:innen kümmern sich um die Fahrradkultur in Bürokomplexen.**“

Denis Reith, Leiter der ADFC bike-night



ist, einen Radweg zuzuparken – und durch all diese Maßnahmen der Radverkehrsanteil massiv steigt.“

Heiko Nickel aus dem Verkehrsdezernat nahm direkt Bezug auf die aktuelle Diskussion um Modalfilter und Rettungswege im Nordend (siehe auch Seite 8): „Diese Gehwegnasen und die vielen Fahrradbügel, die immer in den Kreuzungsbereichen sind, haben auch einen ganz wichtigen Aspekt für die Rettungsdienste: Die kommen jetzt viel besser durchs Nordend, weil Kreuzungsbereiche nicht zugeparkt werden. In der Taubenstraße zum Beispiel sind die Protected Bike Lanes breiter als eigentlich ein Radweg sein muss, weil dies die Rettungsschneisen sind für die Einsatzfahrzeuge, die so an den stauenden Autos vorbeifahren können.“

Ansgar Hegerfeld, Verkehrspolitischer Sprecher des Frankfurter ADFC und gleichzeitig Landesvorsitzender in Hessen, erinnerte an die bevorstehende Landtagswahl in Hessen: „Wir haben in Berlin gesehen, wie das nach hinten losgehen kann, wenn dort die Radwege zurückgebaut werden, wenn das politische Engagement fehlt. Das gilt es zu verhindern! Deshalb unser Appell an euch: Geht am 8. Oktober wählen!“ und mahnte die Bundesregierung an: „Die Städte wollen durchaus etwas machen für den

„**Es beeindruckt uns in der Stadtverwaltung tatsächlich sehr, dass immer, wenn irgendwo ein Radweg fertig ist – der Belag ist noch nicht trocken – dann ist der auch schon voll. Wir haben eine riesige Mobilitätswende, wir stecken da mittendrin, wir sind da gar nicht am Anfang.**“

Heiko Nickel, Dezernat für Mobilität



„**Unser Ziel ist klar: Null Verkehrstote. Das ist auch nicht verhandelbar. Und trotzdem gibt es**

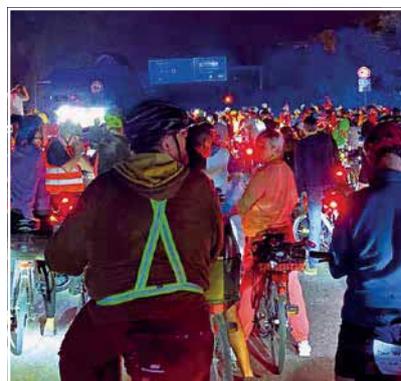
immer wieder Diskussionen, ob das denn nun notwendig sei – und ob man denn nicht vielleicht ein bisschen weniger dafür machen könnte. Deswegen umso besser, dass ihr heute da seid und ein Zeichen dafür setzt, dass das notwendig ist!“

Ansgar Hegerfeld, Vorsitzender ADFC Hessen

Porträtfotos: Torsten Willner

Verkehr – sei es Gießen, sei es Frankfurt oder auch Darmstadt – das sehen wir überall. Aber von Berlin aus werden ganz viele Steine in den Weg gelegt: Die Kommunen dürfen nach wie vor kein Tempo 30 anordnen, wenn es vorher nicht mehrere Verletzte oder gar Tote gegeben hat. Es muss immer erst etwas passieren, erst dann dürfen wir handeln. Man darf also nicht Unfallprävention machen – also bevor es zu Unfällen kommt. Das ist maximal frustrierend.“

Peter Sauer/Torsten Willner



„Juhuu, Papa, wir dürfen über **Rot** fahren!“

Die ADFC bike-night 2023 aus der Sicht eines Dreijährigen

Bunte Lichter, laute Musik – und Fahrräder auf der Autobahn. Was schon Erwachsenenherzen höher schlagen lässt, muss sich für ein Kleinkind noch wilder anfühlen. Henri und ich haben es ausprobiert.

Zwar nicht seine erste Demo, aber die späteste

Das Prinzip Fahrrad-Demo kennt mein Sohn Henri bereits. Auf der EUROBIKE CITY PARADE im Juni dieses Jahres hat er sich über die laute Musik vom „DJ on a Bike“ Dom Whiting gefreut. Er war damals frisch drei Jahre alt und saß, wie auch heute bei der bike-night, auf einem Kleinkindsitz vorn direkt hinter meinem Lenker. Demonstrieren in der Pole Position quasi – mit bester Sicht auf alles, was sich vor und neben uns abspielt. Ich bin gespannt, wie lang Henri heute durchhält. Normalerweise liegt er um 19 Uhr im Bett, unsere Demo startet aber erst nach 20 Uhr ... Wir sind früh am Eisernen Steg, die Sonne scheint noch. Nach und nach gesellen sich allerlei Fahrräder zu uns – vom Einrad bis zum Velomobil ist alles dabei. Henri beobachtet, wie einige Demo-Teilnehmende ihre Räder noch schnell mit Lichterketten schmücken. Bunte blinkende Lichter hatte ich ihm schon angekündigt und er freut sich schon sehr darauf, dass es dunkel wird.

„Papa, fahren wir jetzt los?“

So viele Fahrräder – aber alle stehen einfach so da. Das erklärt sich Henri nicht. Im Zweiminutentakt fragt er, wann's denn nun endlich losgeht. Als die Redner anfangen, kann ich

ihn noch mit einem Erdbeer-Lolli ablenken. Hoffentlich hält er, bis die Reden durch sind. „Darf ich jetzt auch klingeln?“, fragt er, als Zwischenapplaus ertönt. Dass er heute quasi eine Klingel-Flatrate hat, freut ihn sehr. Genauso wie der Umstand, dass wir unter Polizeischutz über Rot fahren dürfen. Das hat er sich von der Demo im Juni gemerkt.

Henri quietscht vor Freude, als sich ein Dauerklingeln durch den Demozug schiebt und sich die Fahrräder vor uns in Gang setzen. Mittlerweile ist es schon fast dunkel. Wir befinden uns etwa mittig im Zug. Kaum sind wir gestartet, zeigt Henri bereits aufgeregt nach Dribbdebach auf hunderte kleiner weißer, roter und bunter Lichter: „Papa, guck mal, das sind alles Fahrräder!“ Als wir die Alte Brücke überqueren, deutet er zurück zum Startpunkt am Eisernen Steg: „Die gehören auch noch zu uns, oder?“ Ja, tun sie. Ein beeindruckendes Bild.

Lastenräder, Lautsprecher und Luftblasen

Das Fahrtempo ist entspannt, Menschen lächeln uns zu, wir einander an. Henri hat Spaß, das zeigt und sagt er mir. Und ich bin glücklich, dass er von klein auf aktiver Teil der Mobilitätswende ist. Henri liebt es, wenn wir schnell fahren. Also beschleunige ich und mache ein paar Meter gut, vorbei an bunt geschmückten Rädern und mit Lautsprechern bepäckten Lastenrädern. Zurück in Hibbdebach passieren wir den Willy-Brandt-Platz und Henri entdeckt etwas, das zu seinem bike-night-Highlight werden soll: Seifenblasen! Wir tasten uns vorsichtig an die Quelle: Tatsächlich hat eine Demo-Teilnehmerin ihren Gepäckträger mit einer automatischen Sei-



Henri und Marco holen nach ihrem Boxenstopp schnell wieder auf

fenblasen-Maschine ausgestattet, die im Sekundentakt produziert. Auf Henris Wunsch folgen wir dem Fahrrad, er versucht im Sitzen eine Seifenblase nach der anderen zu fangen. Falls die Spenderin das hier liest: Du hast meinem Sohn eine super Zeit beschert. Vielen Dank!

Boxenstopp im Supermarkt

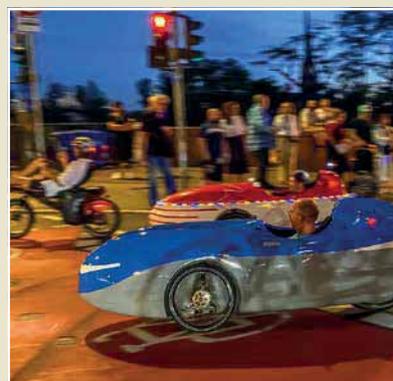
Am Eschenheimer Tor bemerkt Henri plötzlich einigermaßen wehleidig: „Ich habe Hunger!“ Und ich bemerke, dass ich schlecht vorbereitet bin. Bis auf seine Wasserflasche und seinen Kuscheltierhund, dessen Kopf aus meinem Rucksack schaut, habe ich nichts dabei. Meine Snacks habe ich vergessen aufzufüllen. Also beschließe ich kurzerhand, uns in einem Supermarkt an der Demo-Strecke einzudecken: Runter vom Rad, schnell ans Nussregal zu seinem heißgeliebten Studentenfutter, ab an die Kasse und wieder los, den Zug einholen. Henri greift singend in die Tüte, während ich die Eschersheimer Landstraße hochjage, um Anschluss zu halten. Geklappt, wir sind wieder drin.

Hinter der Friedberger Warte kann ich endlich auf die lang ersehnte Autobahnauffahrt deuten und Henri das nächste (und mein größtes) Highlight der Demo zeigen. Kaum auf der Autobahn, muss ich dann doch kurz Raser spielen. Schulterblick links und Vollgas: Henri und ich düsen auf der linken Spur dahin so schnell ich kann. Ein sagenhaft schönes Gefühl. Aber Henri beschwert sich, dass ihm kalt ist, trotz Jacke. Es ist ja auch schon spät und er hat so tapfer durchgehalten. Also verspreche ich ihm, dass die kommende Autobahnauffahrt unsere wird.

Die ADFC bike-night macht Spaß – und Mut

Als wir die Autobahnabfahrt herunterrollen, sagt Henri: „Papa, ich will morgen wieder mit dem Fahrrad auf der Autobahn fahren.“ Die gute Nachricht: Wenn er alt genug ist, um auf dem eigenen Rad ordentlich Strecke zu machen, kann er sich vielleicht schon über Radschnellwege freuen. Das wenigstens hofft der Vater.

Marco Prehler



Neue Radspur in Gelb!

Sicherer und einfacher mit dem Rad auf der Waldstraße in Offenbach

Markierung der Waldstraße für den Probetrieb vorerst in Gelb

Mit dem Anrollen wurde am 14.7.23 in Offenbach die erste größere Maßnahme der Vereinbarung für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main umgesetzt. Zwischen Bleichstraße und Friedrichsring beziehungsweise Hessenring steht für Radfahrende eine eigene Spur in jede Fahrtrichtung zur Verfügung. Die Umsetzung erfolgt erstmal im einjährigen Probetrieb, deshalb auch die vorläufige Markierung in Gelb.

Vom einmaligen PopUp-Radweg zum Probetrieb

Fast genau drei Jahre, nachdem der Radentscheid Offenbach mit Unterstützung von ADFC, VCD und Stadtbiotop mit dem PopUp Radweg auf der Waldstraße demonstriert haben, dass ein Radweg auf ebendieser möglich ist, wird nun die Vision,

sicher und zügig mit dem Rad auf der Waldstraße fahren zu können, Realität. Gemeinsames Handeln im Radentscheid-Team, die Unterschriften von 5854 Bürgerinnen und Bürgern sowie die Zusammenarbeit mit der Stadt Offenbach haben es möglich gemacht, diesen ersten wichtigen Schritt zu gehen.

Schnelle Umsetzung als Sofortmaßnahme

Damit wird eine schnelle und sichere Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr durch Offenbach erreicht und die Voraussetzung für ein durchgängiges Radwegenetz geschaffen. Doch einer der Hauptgründe für die schnelle Umsetzung als Sofortmaßnahme war die hohe Zahl an Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden. Mehrere Verletzte und ein getöteter Radfahrer in der Waldstraße sprechen eine klare Sprache.

Kontroverse Diskussion

Die komplette Umwidmung von zwei Fahrspuren einer Hauptverkehrs-

straße zugunsten des Radverkehrs wurde und wird in Offenbach trotzdem sehr kontrovers diskutiert. Die Widerstände in Politik und in Teilen der Bevölkerung waren und sind weiterhin enorm. Die Haupt-Gegenargumente sind: Der Verkehr würde zusammenbrechen und damit die Innenstadt veröden, die Kfz würden sich Ausweichrouten durch die Wohnquartiere suchen und der Radverkehr könne doch auch außen herumfahren. Nach den ersten drei Wochen des Probetriebs bleibt schon jetzt festzustellen: Bis dato ist keine dieser Befürchtungen eingetreten. Vielmehr ist es auf der Waldstraße durch den Wegfall der Überholvorgänge und die etwas reduzierte Geschwindigkeit deutlich leiser für die Anlieger:innen geworden.

Evaluierung des Probetriebs mit der Hochschule Darmstadt

Für die Evaluierung des Probetriebs und zur Beantwortung der Frage, ob und wie die Radspur nach dem Probetrieb verstetigt werden kann, wird die Datenbasis vom Fachbereich Bau- und Umweltingeniewesen der Hochschule Darmstadt unter Leitung von Professor Dr. Jürgen Follmann erhoben. „Wir wollen mit dem Probetrieb auch erreichen, dass die Bürgerinnen und Bürger sich mit den notwendigen Veränderungen im städtischen Verkehrsraum auseinandersetzen und nehmen Anregungen sehr gerne auf“, motiviert Jürgen Follmann von der Hochschule Darmstadt. „Wir können nur gemeinsam die notwendigen Anstrengungen für den Klimaschutz sowie eine sichere und einladende Verkehrsinfrastruktur für alle meistern. Kompromisse sind in jedem Fall erforderlich.“ Am Ende des Probetriebs steht ein Abschlussbericht, auf dessen Grundlage über einen dauerhaften Betrieb entschieden wird. *Jochen Teichmann*



Infoschild mit Spurenerklärung auf der Waldstraße
Detlev Dieckhöfer (2)

Tourenleiter:innen gesucht

Du würdest gerne öfter mal eine Fahrrad-Tour leiten? Der ADFC Offenbach möchte sein Tourenleiter:innen-Team verstärken und verjüngen. Ob du schon mal eine Tour geleitet hast oder neu einsteigen möchtest, bei uns bekommst du die Möglichkeit, dich einzubringen. Erfahrene und zertifizierte Tourenleiter und Tourenleiterinnen teilen ihre Erfahrungen mit dir und führen dich bei Bedarf an diese schöne Aufgabe heran. Von der Planung bis zur Durchführung wirst du von uns unterstützt. Bei Interesse bitte eine E-Mail an ADFC-OF@online.de senden. Wir melden uns dann bei dir. *Der Vorstand des ADFC Offenbach*

Im Gespräch mit den Bürger:innen

Das gemeinsame erste Anrollen der neuen Radspur auf der Waldstraße war für alle, die dabei waren, ein schönes Fest. Jetzt gilt es, die weiteren Schritte aus der Vereinbarung mit dem Radentscheid zügig anzugehen. Um mit den Menschen in Offenbach ins Gespräch zu kommen, waren Aktive des Radentscheids gemeinsam mit Bürgermeisterin und Mobilitätsdezernentin Sabine Groß und ihrem Team für eine Infoveranstaltung auf dem Wilhelmsplatz.

Sabine Groß, Bürgermeisterin und Mobilitätsdezernentin:

„Die überwiegend positive Resonanz zum Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr hat mich ge-



Links: „Anrollen“ der Waldstraße für den Radverkehr. Rechts: Bürgermeisterin Sabine Groß und Radentscheid-Sprecher Jochen Teichmann (rechts) im Gespräch mit Offenbacher:innen

Detlev Dieckhöfer (2)

freut. Die vielen sehr konkreten Ideen haben wir zur Prüfung mitgenommen und werden schauen, was wir davon umsetzen können. Das große Interesse hat gezeigt, dass es richtig und wichtig ist, direkt mit den Leuten zu reden. Daher werden wir weitere Informationsveranstaltungen durchführen.“

Jochen Teichmann, Sprecher vom Radentscheid Offenbach:

„Das Feedback in vielen Gesprächen am Infostand hat uns gezeigt, dass den Menschen der Ausbau und die Verbesserung des Radverkehrs wichtig ist. Da zu vielen Straßen konkrete Fragen gestellt wur-

den, ist es gut, dass mit der Vereinbarung für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main ein klares Handlungskonzept vorliegt. Unser Fazit: Viele Bürgerinnen und Bürger wünschen sich einen weiteren Ausbau des Radwegenetzes und haben uns für unsere weitere Arbeit positiv gestärkt.“

Jochen Teichmann

STEVENS RIDLEY

Fahrrad Böttgen GmbH

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

www.Fahrrad-Boettgen.de






Finanzierung - Leasing - Wertgarantie

Neu ab Frühjahr 2023
Böttgen's Kinderwelt







FAHRRAD FREUND

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

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

FAHRRADFREUND.COM
PERPEDALE.DE

Kriftel

Initiator der Radverkehrs-Beschilderung

Alt-Bürgermeister Paul Dünte ist verstorben. Ein Nachruf.

Im Alter von 80 Jahren ist der Krifteler Alt-Bürgermeister am 01.07.2023 nach langer, schwerer Krankheit gestorben. Der Krifteler Bürgermeister war der Initiator der Radverkehrs-Beschilderung in Kriftel – er hat den ADFC hierbei um Unterstützung gebeten und daraufhin hat der ADFC zunächst für Kriftel eine Wegweisung ausgearbeitet. Auf dieser Basis erfolgte anschließend für Kelkheim und dann auch für den restlichen Main-Taunus-Kreis mit Ausnahme von Eschborn die Ausarbeitung einer Radverkehrs-Wegweisung, die modernen Ansprüchen genügt. Insofern war der Anstoß von Bürgermeister Dünte eine Initialzündung für die Wegweisung im Kreis, auch wenn es hier noch Lücken in Schwalbach, Flörsheim und Hochheim gibt. Aber auch in Kriftel wurde das vereinbarte Netz nur außerhalb des Hochfelds umgesetzt. Seit vielen Jahren weigert sich die Krifteler Gemeindeverwaltung, die Zufahrt zum Hochfeld (auch dem Weg entlang der A 66) für Rad Fahrende aus Rücksicht auf die Landwirtschaft zuzulassen. *Holger Küst*

Schlauchkauf, jederzeit

In Kriftel befinden sich jetzt bei den Reparaturstationen am Bahnhof und auch an der Schwarzbachhalle Automaten, an denen man Schläuche kaufen kann.

★ Schablonen für Radweg-Markierungen ★

SCHABLONEN-TECHNIK Gunnar Hansen
Fachbetrieb seit 2008



Einzel- und Serienanfertigung
Alle Materialien und Größen



Alle Symbole im Programm
Individuelle Gestaltung möglich

Unser Tipp für die Radweg-Markierung:

Dauerhafte Kennzeichnungen mit Displaykarton-Schablonen und Verspachteln von Kaltplastik herstellen. Langlebig, nachhaltig und sauber!

SCHABLONEN-TECHNIK Gunnar Hansen
Burgstraße 34
61440 Oberursel
fon 06171 - 50 32 87
mobil 0172 - 690 2147
info@schablonen-technik.de
www.schablonen-technik.de

Direkt zur Homepage



Gefangen in der Gegenwart

Ein archäologischer Blick auf die Verkehrswende

Der Verkehr wurde schon längst gewendet. Wir können es überall sehen. Und weil wir es überall sehen, können wir es nicht sehen. Wir sind gefangen in der Gegenwart. Um ihr zu entkommen, begeben wir uns nun auf eine kleine Gedankenreise ins 31. Jahrhundert.

Wir sind an einer archäologischen Ausgrabung beteiligt, die eine Siedlung ausgräbt, in der wir vor 1000 Jahren hätten leben können. Wir finden die Überreste von Wohnhäusern, in deren Kellern wir sogenannte Fahrräder aus verschiedenen Metallen ausgraben. Wir legen „Fahrbahnen“, „Gehwege“ und massenhaft „Bordsteine“ frei. Wir sind mit historischen Quellen konfrontiert, die um die Jahrtausendwende im 20. und 21. Jahrhundert sogenannte „Radwege“ in Städten erwähnen, doch die archäologischen Funde widersprechen diesen Quellen. Es finden sich keine baulichen Hinweise auf Radwege. Genauso entnehmen wir den historischen Quellen, dass die Straßen aller Wohnviertel von „Parkplätzen“ für Autos gesäumt waren. Doch auch hierfür liefert die Archäologie keine Belege. Wir finden lediglich Fahrbahnen, Gehwege, Bordsteine und massenhaft Metallpfosten. Es scheint aussichtslos zu sein, dieses Rätsel zu lösen. Im 31. Jahrhundert kann sich niemand vorstellen, dass die Menschen vor 1000 Jahren Gehwege mit Bordsteinen von den Fahrbahnen abtrennten, aber gleichzeitig dieselben Gehwege durch Verkehrszeichen und farbliche Markierungen zu großen Teilen als Parkplätze und Radwege nutzten, obwohl Bordsteine genau dies verhindern sollten.

Warum sollten die Menschen damals so viel Aufwand in den Bau von Gehwegen gesteckt haben, wenn sie nicht zum Gehen vorgesehen waren? Waren die Fahrräder, die man ausgrub, womöglich keine Transportmittel, sondern religiöse Artefakte einer postmodernen Zivilisation, die saisonal wiederkehrend aus den Kellern geholt und zu besonderen Anlässen benutzt wurden? Oder wendeten die damaligen Menschen den Verkehr so schnell zugunsten des Autoverkehrs, dass sie bei der baulichen Anpassung ihrer Städte nicht mehr mithalten konnten? *Mario Holldack, ADFC Bad Homburg*

Hofheim, Eppstein, Kriftel

Mitgliederversammlung 2023

Am 14.07.2023 trafen sich 15 Mitglieder im Hofheimer Kellereigebäude zur jährlichen Mitgliederversammlung des ADFC Hofheim, Eppstein, Kriftel. Auch ohne Neuwahlen des Vorstands barg der Tätigkeitsbericht des Vorstands vielfältige Einblicke in die Aktivitäten des ADFC von Radtouren über Informationsstände bis hin zu politischer Arbeit zur Verbesserung der Lage des Radverkehrs in Hofheim, Eppstein und Kriftel. Auch der Kassenbericht zeigte die solide Arbeit des Vorstands. Der Vorstand wurde von den anwesenden Mitgliedern entlastet und die Kreisvorsitzende Gabriele Wittendorfer dankte dem Ortsverband für die Arbeit. Im Anschluss klang die Versammlung mit einem gemütlichen Beisammensein bei Speis' und Trank aus.

Holger Küst

Rund um Steinbach

Im Rahmen des ADFC-Radtouristikkonzeptes für den Hochtaunus hat die ADFC-Ortsgruppe Oberursel/Steinbach nunmehr auch für Steinbach (Taunus) eine Fahrradrundroute erstellt.

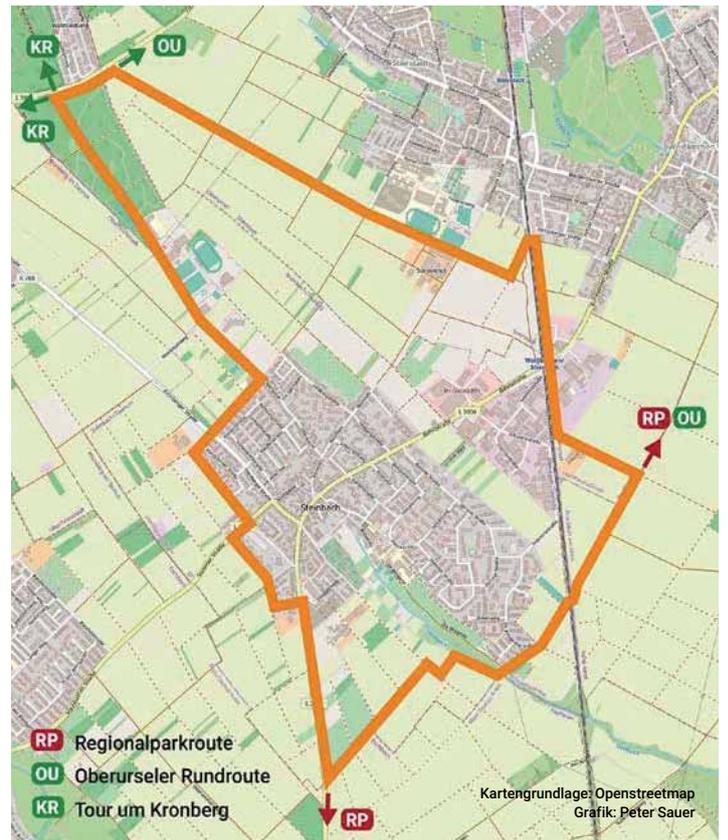
Die geplante Rundroute um Steinbach weist mit den vorhandenen angrenzenden radtouristischen Routen (Tour um Kronberg, Oberurseler Rundroute, Regionalparkroute) zum Teil gemeinsame Verläufe auf. Es wird an geeigneten Standorten entlang der Strecke, vor allem an Schnittpunkten zu anderen Routen, aber auch an Standorten wie Bahnhöfen, Parkplätzen, der Stadtmitte und dem Rathaus in Steinbach mit Informationstafeln für die Rundroute geworben werden.

Geplant ist ein Angebot von „Neubürgertouren“ auf der Route, die die Stadt Steinbach mit Unterstützung des ADFC Oberursel/Steinbach anbieten wird. Solche Touren werden beispielsweise in Oberursel auch mit Unterstützung durch Tourenleiter:innen der Ortsgruppe Oberursel/Steinbach bereits mit großem Erfolg angeboten.

Im Rahmen des „Steinbacher Sommers“ wurden bereits zwei Radtouren auf der Rundroute gemeinsam mit Steinbachs Bürgermeister

Steffen Bonk und den Vorstandsmitgliedern des ADFC Oberursel/Steinbach, Bengt Köslich und Birgit Dettmar-Voerste, durchgeführt.

Die Routenbeschreibung beginnt im Norden an der L 3015 (Südseite) bei der Waldsiedlung und wird im Uhrzeigersinn fortgesetzt. In Höhe der Waldsiedlung befindet sich die Rundroute um Oberursel, auf die die Steinbacher Route südlich einschwenkt und weiter über den Sonnenhof bis zur Bahnlinie der S5 führt. Nach Querung der S-Bahn führt die Route zum Wasserturm Weißkirchen, weiter auf der Regionalparkrundroute bis zum Apfelweinbrückchen. Von dort geht sie weiter an den „Schiefen Bäumen“ vorbei und biegt rechts auf den Radweg entlang der Eschborner Straße (L 3006) ein. In Höhe der Kreuzung mit der Kastanienstraße wird die Eschborner Landstraße überquert und die Route führt über den Apfelweg zur „Unteren Silberts“. Dort geht es über die Sodener Straße (L 3367) und weiter auf dem Rad/Fußweg bis



zum Abzweig der Schwalbacher Straße und von dort nordwestlich auf der zukünftig durchgängig asphaltierten Schwalbacher Straße bis

zum Nicolaiweg entlang der Kindertagesstätte St. Bonifatius über die Waldstraße zum Ausgangspunkt.

Birgit Dettmar-Voerste

Schicker Radweg mit Mängeln

Seit rund 20 Jahren wird darüber debattiert, nun ist er endlich fertig: Der Radweg zwischen Eschborn-Niederhochtadt und Steinbach (Taunus).



Steinbach ist nicht nur zu sehen, sondern von Niederhochtadt jetzt auch per Rad sicher zu erreichen



Keine gute Lösung am Ende des Weges – Konflikte sind hier vorprogrammiert

Thomas Buch (2)

Breite Piste, glatter Asphalt, nachts beleuchtet – so zeigt sich der neue Radweg entlang der L3006, der vor einigen Wochen eröffnet wurde. Radfahrenden wird damit eine gute Verbindung zwischen den beiden Gemeinden geboten, abseits oft verschmutzter landwirtschaftlicher Wege oder der stark befahrenen Straße.

Bei aller Freude über das neue Bauwerk sieht man beim ADFC aber in einigen wesentlichen Punkten Verbesserungspotenzial. Um den in Fahrtrichtung Steinbach linksseitigen Radweg zu erreichen, müssen aus Niederhochtadt kommende Radfahrende die Straße im fließenden Verkehr queren. Hier fehlt eine Aufstellfläche an der rechten Stra-

ßenseite, von der aus die Fahrbahn sicher überquert werden kann.

Bemängelt wird auch die Situation am Ende der Radstrecke vor der Brücke über den Westerbach in Niederhochtadt. Hier werden Radfahrende zwar durch „Vorfahrt achten“-Schilder ausgebremst, gleichzeitig aber suggeriert ein breiter roter Radstreifen auf der Fahrbahn, dass Rad-

fahrende hier Vorrang genießen. Eine Aufweitung der Fahrbahn an dieser Stelle hätte Raum schaffen können für eine Wegführung, die gefährliche Situationen vermeiden kann. Dazu ist es nun leider zu spät. Hoffen wir, dass der Radweg trotzdem dazu beiträgt, mehr Menschen auf den Fahrradsattel zu bringen.

Thomas Buch/Peter Sauer



Übergabe der Spiegel durch Jochen Waiblinger (3. v. l.), Theo Sorg, Roland Tatzel, Walter Baumann und Michael Görg vom ADFC Bad Vilbel an Timo Jehner (l.) und Bürgermeister Sebastian Wysocki von der Stadt

Yannick Schwander, Stadt Bad Vilbel

Seit 18 Jahren ruft der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) am dritten Samstag im Juni eines jeden Jahres Institutionen, Städte und Gemeinden, Unternehmen und soziale Einrichtungen dazu auf, mit Veranstaltungen und Aktionen auf das Thema Unfallprävention aufmerksam zu machen.

Der ADFC Hessen hat in seinem Leit Antrag zur Landtagswahl 2023 die „Vision Zero“ (künftig soll es im Straßenverkehr weder Tote noch Schwerverletzte geben) an die oberste Stelle gesetzt – und das sehr bewusst.

Auch in Bad Vilbel fühlen sich viele Radfahrende nach wie vor nicht ausreichend sicher, wie der neueste Fahrradklima-Test des ADFC-Bundesverbands im Frühsommer aufgezeigt hat. Daher haben wir am 16. Juni gemeinsam mit der Stadt Bad Vilbel ein Zeichen gesetzt für mehr Sicherheit für Radelnde im Straßenverkehr.

Bad Vilbel

Ein Stück mehr Verkehrssicherheit

Trixi®-Spiegel gegen Rechtsabbiege-Unfälle

Wer am Steuer eines Lkws sitzt, hat beim Rechtsabbiegen oftmals ein Problem: nämlich der „tote Winkel“, insbesondere bei älteren Fahrzeugen und Fahrzeugen der Sprinter-Klasse. Die Person am Steuer des Lkws hat in solchen Fällen keine Chance, andere Personen wahrzunehmen, die sich zu Fuß oder mit ihrem Fahrrad neben oder unmittelbar schräg rechts vor ihrem Fahrzeug aufhalten. Das wiederum birgt die Gefahr, dass sie von dem Lkw erfasst werden, während dieser nach rechts abbiegt. Schlimmer noch: Zuweilen bleibt ein in diesem Szenario verursachter Unfall vom Fahrer oder von der Fahrerin des Lkws unbemerkt.

Der sogenannte Trixi®-Spiegel bietet eine Hilfe. Dieser gewölbte Spiegel erweitert das Sichtfeld auf rund 100 Grad. Er wird in unmittelbarer Nähe einer Ampel an einer Kreuzung oder einem Abzweig nach rechts montiert. Steht ein Lkw oder ein Bus vor der Ampel, so sieht sich die Person am Steuer selbst im Spiegel – und zugleich auch den Bereich direkt vor und rechts neben ihrem Fahrzeug. Mit anderen Worten: Der „tote Winkel“ wird einsehbar – und damit gegebenenfalls auch die Anwesenheit von Personen, die sich in ihm aufhalten. Ein Nebeneffekt: Ein auffälliger Aufkleber auf dem Spiegel erinnert alle an der roten Ampel Wartenden an die bestehende Gefahr. Klar ist: Der Spiegel verhindert im Extremfall keinen Unfall, er leistet hingegen einen Beitrag zur Verringerung des Risikos.

Für alle neu zugelassenen Lkw sind ab Mitte 2024 Abbiegeassistenten vorgeschrieben. Allerdings fallen nicht alle in Deutschland fahrenden

Lkw unter das entsprechende Gesetz. Ebenso wenig betroffen sind Altfahrzeuge in den Fuhrparks. Somit bleiben große Sicherheitslücken und dementsprechende Unfallrisiken bestehen.

All dies war Grund genug für uns, der Stadt Bad Vilbel fünf Trixi®-Spiegel zu übereignen. Sie dienen, so hoffen wir, als Anschlag für weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die symbolische Übergabe an Bürgermeister Sebastian Wysocki und Timo Jehner als Fachdienstleiter der Straßenverkehrsbehörde fand am Freitag, dem 16. Juni um 9 Uhr an der Einmündung der Straße Im Rosengarten in die Friedberger Straße, zugleich Einfahrt zum Hassia-Gelände, statt. An dieser Stelle war im Sommer 2018 ein damals 29-jähriger Radfahrer bei einem Unfall durch einen rechtsabbiegenden Lkw schwer verletzt worden. Dankenswerterweise hatten Angestellte des städtischen Betriebs hof zu diesem Zeitpunkt einen der fünf Spiegel bereits an dieser kritischen Stelle montiert.

Jochen Waiblinger, Theo Sorg

Hintergrund

Ulrich Willburger aus Seehausen entwickelte die Trixi®-Spiegel, nachdem seine Tochter Beatrice durch einen rechtsabbiegenden Lkw einen schweren Unfall erlitten hatte. Seit dem 8. Juni 2023 gibt es in der ARD-Mediathek (BR Fernsehen) unter der Rubrik *Lebenslinien* ein Porträt Ulrich Willburgers mit dem Titel „Ein Tüftler rettet Leben“ zu sehen.

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



Die Fahrradabstellanlage war brechend voll

Annerose Sorg



Der Codierstand stieß auf regen Zuspruch

Ute Gräber-Seißinger

Codieren für die Verkehrswende Hessen

Der Dottenfelderhof öffnete zu seinem Hoffest am Sonntag, den 18. Juni 2023 seine Tore für die ganze Familie. Ein buntes Programm zum Mitmachen und Erleben erwartete die Gäste. Es gab Verkaufsstände und Kulinarisches aus den hofeigenen Küchen.

Das Wetter war sonnig und so kamen sehr viele Gäste per Fahrrad, sehr auch zu unserer Freude. Auf dem Fahrradparkplatz war der Wandel in der Fahrradtechnik augenfällig. Pedelecs

dominierten zwar noch nicht, doch es wurde deutlich, wie die Zahl der Fahrräder mit Elektroantrieb zunimmt. Viele Packräder und Cargo-Bikes, oft zum Transport der Kleinsten, waren zu sehen, eine bunte Vielfalt der Fahrradtechnik.

Gute Voraussetzungen also, um das Fest mit unserem Codierstand zu ergänzen. Im Vorfeld hatten wir lediglich vier Anmeldungen, doch das sollte sich vor Ort ändern. Dank einer Teamkameradin, die unermüdlich nach Kund:innen Ausschau hielt und die Vorteile der Codierung ver-

mittelte, hatten wir am Ende 32 Fahrräder codiert. Zusammen mit Spenden kamen 500 Euro zusammen, die wir komplett der Verkehrswende Hessen zur Verfügung stellten. Außerdem konnten wir zwei neue Mitglieder gewinnen.

Allen, die zu diesem Erfolg beigetragen haben, gilt ein besonderer Dank – und nicht zuletzt auch dem Team des Dottenfelderhofs, das es uns ermöglicht hat, auf seinem Gelände zu codieren.

Zum nächsten Hoffest haben wir unsere Teilnahme bereits angemeldet.

Theo Sorg

Mit Abstand sicher unterwegs

Forschungsergebnisse der Hochschule RheinMain zeigen, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstände zwischen Pkw und Radelnden beim Überholen in 50 Prozent der Fälle innerorts und sogar in 80 Prozent der Fälle außerorts unterschritten werden – zum Teil erheblich. Messungen ergaben Werte von unter 40 Zentimetern.

Dabei gilt seit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung im

April 2020 ein Mindestabstand von 1,5 Metern innerorts, außerorts sogar von 2 Metern. Für Radfahrende bedeutet es erheblichen Stress, ohne angemessenen Abstand überholt zu werden, was ich aus eigener Erfahrung nur bestätigen kann. Von einem Bus in einem Abstand von weniger als einem halben Meter überholt zu werden, ist freilich kein Spaß. Um solchen Situationen zu entgehen, nutzen viele den Gehweg,

teilweise verbotswidrig, was zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden führt.

Warum werden die vorgeschriebenen Überholabstände so erheblich unterschritten? Vermutlich geschieht das, weil die bestehenden Regeln nicht bekannt sind – oder auch durch Fehleinschätzung des Abstands. Die Unkenntnis der Notwendigkeiten eines sicheren Radverkehrs verleitet auch Verkehrsteilnehmende in ihren sicheren Blechgehäusen dazu, die Gefährdung Radelnder bewusst oder unbewusst in Kauf zu nehmen.

Einen Verstoß gegen die Abstandspflicht gerichtsfest zu dokumentieren, gestaltet sich in der Praxis als sehr schwierig; die hohen Bußgelder helfen da auch nicht.

Um die Situation zu verbessern, gibt es die Landeskampagne „Mit Abstand sicher unterwegs“ des Hessischen Ministeriums für Wirt-



schaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Das Land bietet jede Menge Informationen und Materialien für Kommunen und Landkreise. Viele Gemeinden unterstützen diese Aktion, auch in unserer Nachbarschaft, leider nicht die unsrige. Angesichts der schlechten Ergebnisse beim letzten Fahrradklima-Test würde es der Stadt gut zu Gesicht stehen, diese Aktion ebenfalls aktiv zu unterstützen und für einen sicheren Radverkehr zu werben.

Theo Sorg

Grafik: Theo Sorg



Abstand halten!
Innerorts mindestens 1,5 Meter, außerorts mindestens 2 Meter.

Einer der zahlreichen historischen Orte in der Seenregion: Ornbau, kleinste Stadt Bayerns (!) mit Altmühlbrücke und Brückenheiligem Nepomuk

Bertram Giebler

„Fränkisches Seenland“ Eine künstliche Landschaft – aber schön und nah!

Zweieinhalb Stunden mit dem Auto, dreieinhalb Stunden mit der Bahn über Würzburg, direkt per Fahrrad in einigen Tagen (je nach Kondition) über gut ausgebaute Radfernwege – so erreicht man von Frankfurt aus das „Fränkische Seenland“ am Oberlauf der Altmühl, südlich von Nürnberg.

Das „Fränkische Seenland“ besteht aus drei größeren (Altmühlsee, Kleiner und Großer Brombachsee) und vier kleineren künstlichen Seen. Mittelpunkt, Bahnstation und Versorgungszentrum für alle Tourist:innen ist die Kleinstadt Gunzenhausen. Hydrologische Funktion der Seen ist es, das überschüssige Wasser der Überschwemmungsgebiete am Altmühl-Oberlauf nicht komplett in die eh schon wasserreiche Donau abfließen zu lassen, sondern in das notorisch trockene Franken.

Gepflegte Badestrände mit Sanitäranlagen

An den vier zentralen Seen gibt es jeweils durchgängige Seeufer-Rundwege für Fuß- und Radverkehr, meistens getrennt – Fußweg innen, Radweg außen. Es gibt knapp ein Dutzend kostenlos betretbare gepflegte Badestrände mit Sanitäranlagen und teilweise Gastronomie. Direkt am See liegen außer Gunzenhausen keine größeren Orte, aber

zahlreiche kleinere Orte mit Hotels, Gasthöfen und Ferienwohnungen sowie drei größere Campingplätze.

Insgesamt ist das fränkische Seenland eine gute Radurlaubsregion für Familien oder für Erwachsene, die es gemütlich angehen wollen. Das Preisniveau ist deutlich günstiger als im Alpenvorland Oberbayerns oder gar an den Küsten von Nord- und Ostsee. Es ist „gut was los“, aber nicht überfüllt. Für Ausflüge per Fahrrad sind einige Orte mit alter Tradition und malerischem Stadtbild nah erreichbar: Spalt mit seinem Hopfenmuseum; Wolframs-Eschenbach, Heimat des Minnesängers und Parzival-Dichters; Ornbau, Merkendorf und Ellingen mit mittelalterlichem oder barockem Stadtbild. Etwas weiter entfernt, aber immer noch tagesausflugsfahrradgängig für Erwachsene, liegen Ansbach, Roth und Weißenburg. Noch etwas weiter entfernt, erreichbar mit Fahrrad/Bahn-Kombi, sind Nördlingen mit seiner kompletten Stadtmauer, Dinkelsbühl und der Ballungsraum Nürnberg.

Kulturell und historisch hat die Region, eine der ältesten Kulturlandschaften Deutschlands, viel zu bieten. Sie ist übrigens, eine Besonderheit im mehrheitlich katholischen Bayern, protestantisch geprägt.

Kein Ort ohne Brauerei

Kulinarisch gehört Mittelfranken eindeutig zu „Bierfranken“. Jeder etwas größere Ort hat mindestens eine mittelständische Brauerei. Besonders erwähnenswert ist die Kommunalbrauerei in Spalt, mit der Tradition des lokalen Hopfenbaus. Unweit von Gunzenhausen, in Oettingen, sitzt aber auch der Billig-Bier-Gigant Oettinger mit güterzugweisem Mega-Mengen-Ausstoß.

Was die feste Nahrung angeht, so kommen Freunde des Schweinefleischs in Franken immer auf ihre Kosten. Schäufele (oder Schäufelerla), kross gebackene Schweineschulter, nicht zu knapp bemessen, mit Kartoffelklößen, ist die regionale Spezialität schlechthin. Aber im Touristengebiet Seenland ist man heutzutage modern, es gibt auch leichte Gerichte, sogar „fechedarisch“! Ab September ist Karpfenzeit, und auch andere Süßwasserfische gibt

es reichlich im Seenland – eine absolute Delikatesse ist der Saibling!

Wer im fränkischen Seenland mit dem Fahrrad Urlaub machen will, sollte bei der Wahl der Unterkunft ein wenig auf die Topografie achten. Ein paar Kilometer abseits der Seen beginnt im Norden und Süden die fränkische Mittelgebirgslandschaft. Unsere 4-er Kleingruppe hatte ein Ferienhäuschen in 10 km Distanz zum Altmühlsee im Internet ausgesucht. Schon der Ortsname Ober(!)hö(h!)berg(!) hätte uns zu denken geben sollen. Nun ja, wir sind vier fitte erwachsene Bio-Biker:innen und machen gern mal Konditionstraining, aber jede Rückfahrt ins Quartier war mit einem schweißtreibenden Anstieg verbunden.

Mittelfranken ist im Sommer eine der wärmsten Regionen Deutschlands. Temperaturen über 30 Grad sind normal, die Triathlon-Stadt Roth bei Nürnberg (Konkurrent von Frankfurt) hatte auch schon mal 40 Grad. Wer mit Hitze Probleme hat, sollte bei der Radtourplanung darauf achten, dass ein kühlendes Gewässer nicht zu weit entfernt ist.

Bertram Giebler

Info

Separate straßenbegleitende Radwege sind eher die Ausnahme. Viele Radverbindungen werden auf kleinen Nebenstraßen im Mischverkehr geführt. Wer eine größere Radreise plant, für den empfiehlt sich das Fränkische Seenland als erholsamer Zwischenstopp auf der Main-Tauber-Altmühl-Donau-Route oder als Abstecker von der D-Route 9 (Romantische Straße) in Richtung Alpen bzw. der D-Route 11 nach München. Der große regionale Fahrrad-Rundkurs ist der „Fränkische Wasser-Radweg“. Auf www.fraenakisches-seenland.de – oder analog beim Fremdenverkehrsamt Gunzenhausen – gibt es alle relevanten Informationen. Sehr hilfreich ist auch die ADFC-BVA-Regionalkarte „Fränkisches Seenland“.



Hier kühlt es sich ab nach der Fahrrad-Fahrt:
Badestelle am Brombachsee

Ulrich Bauer

In den Niederlanden hat jeder Intercity Fahrradplätze. Die sind jedoch nicht reservierbar.



Die Transportkette

Drei Länder, fünf Bahngesellschaften, eine Fährgesellschaft, 10 mal umsteigen

Peter Sauer

Unsere „Quelle“ (siehe nebenstehendes Zitat) ist Frankfurt, der „Bestimmungsort“ ist Penzance in Cornwall, weit im Westen Großbritanniens. Befördert werden sollen Personen (zwei) und Güter (Fahrräder). Am Bestimmungsort, dort, wo „Land's End“ auf der Landkarte steht und der Atlantik gegen die Felsenküste anrollt, soll eine Radtour durch England beginnen. Grund genug, sich Gedanken über die einzelnen Glieder der Transportkette zu machen.

Also fangen wir an, zuerst bei den Fährverbindungen, deren Häfen man von Frankfurt aus in akzeptabler Zeit erreichen könnte. Und die jenseits des Kanals passable Anschlüsse an Eisenbahnlinien bieten könnten. Frankreich? Belgien? Niederlande? Die zeitaufwändige Recherche ergibt, dass sich der Fährhafen Hoek van Holland, obwohl am weitesten von unserem Ziel entfernt, eignet. Dort legt das Schiff abends um 22 Uhr ab, eine Bahnstation liegt direkt gegenüber dem Terminal – das klingt einfach, fast zu einfach.

Zum Fähranleger

Die Bahn mit Halt am Fähranleger kommt aus Rotterdam, also planen wir weiter mit Rotterdam. Doch leider ist die Hafencity mit Fahrradmitnahme nur sehr mühsam zu er-

reichen. Durchgehende Verbindungen existieren nicht, buchbare ICE-Teilstrecken helfen kaum. Sechsmal umsteigen, siebenmal umsteigen? Sechs Minuten Übergang auf einem Bahnhof, neun auf einem anderen? Klingt alles andere als verlockend und ist mit einem Fahrrad mit Gepäck kaum zu schaffen. Aufzug am Bahnsteig suchen. Hoffen, dass er funktioniert. Nacheinander hinter zum Verbindungstunnel fahren. Zum nächsten Aufzug hasten, nacheinander hinauf zum Bahnsteig fahren. Dort den Waggon mit dem Fahrradpiktogramm suchen. Einsteigen. Das kann klappen, doch die Erfahrung zeigt, dass man sich nicht darauf verlassen kann. Schon gar nicht, wenn man den Zustand der Deutschen Bahn berücksichtigt, bei der kaum ein Zug verlässlich pünktlich am Ziel eintrifft.

Letzteres weiß das Management der Bahn offensichtlich, bietet es uns doch an, bei der Reiseplanung im Internet die jeweilige Umsteigezeit anzupassen. Klingt gut, bedeutet aber nicht, dass ein Zug auf Radfahrende aus dem verspäteten Zug wartet. Das Bahnportal schlägt einfach die nächstmögliche Verbindung vor, meist eine Stunde später. Wer mitgerechnet hat, wird feststellen, dass bei sechs Umstiegen, um im Beispiel zu bleiben, viele zusätzliche Reisestunden möglich sind, die man in den Bahnhöfen von Koblenz, Düsseldorf, Mönchengladbach oder Aachen, Venlo oder Utrecht verbringen kann. Trotzdem: Bis zur Einschiffung gegen 21 Uhr in Hoek van Holland, bei frühem Start in Frankfurt, erscheint das machbar. Aber eine Alternative mit weniger Umstiegen wäre angenehmer.

Gabler Lexikon Auslands-Geschäfte, nach Wikipedia

Und sie findet sich! Abseits der direkten Route nach Rotterdam fährt ein Intercity gemächlich durch Sieger- und Sauerland nach Münster in Westfalen, von dort zuckelt eine Regionalbahn bis Enschede, wo ein niederländischer Intercity nach Den Haag bereit steht. Den Haag, nicht Rotterdam? Von Den Haag, finden wir heraus, fährt man mit dem Rad nur gut 20 Kilometer bis zum Fähranleger (und wird damit selbst zu einem Glied der Transportkette). Das Beste an dieser Reisevariante ist: Alle Züge sind buchbar, sogar die Plätze für die Fahrräder im Intercity der DB (der niederländische IC nimmt Fahrräder ohne Reservierung mit). Bei frühmorgendlicher Abfahrt in Frankfurt bleibt uns noch genug Luft, um eine Verspätung und einen verpassten Anschluss auszugleichen. Oder wenn die wenigen Fahrradplätze im Intercity der Nederlandse Spoorwegen bereits belegt sind und wir auf einen späteren Zug warten müssen. Wir klicken auf „Jetzt kaufen“.

Bahnfahren in England

Das wäre geschafft, die Reise zum Fährhafen ist gesichert. Die Fährfahrt selber ist längst gebucht, von Hoek van Holland nach Harwich im Osten Englands. Das ist einfach und in wenigen Minuten erledigt. Doch angekommen in Harwich, wird es wieder spannend. Weitere Recher-



chen ergeben: Vom Fährhafen fährt ein Zug nach Manningtree, wo Anschluss an die Bahn nach London besteht. Durch London fährt die neue *Elizabeth Line* zum Bahnhof Paddington, dort starten die Züge nach Cornwall. Klingt mal wieder recht einfach, doch ein Fahrrad verkompliziert die Sache erheblich. Das britische Bahnsystem ist privatisiert, jede der rund 15 Gesellschaften hat ihre eigenen Regeln für die Fahrradmitnahme. *Greater Anglia* bietet in jedem Intercity einige reservierbare Plätze. Die *Elizabeth Line* wird von *Transport for London* betrieben, die Fahrradmitnahme ist dort jederzeit außerhalb des Berufsverkehrs möglich. *Great Western Railways* bietet in fast jedem Fernzug zwei oder vier Plätze fürs Velo, die reserviert werden müssen. Allen Gesellschaften gleich ist, dass das Fahrrad kostenlos mitreist.

Pro Zug ein Ticket

Also machen wir uns an die Buchung der Fahrkarten. Ohne Fahrrad könnten wir ein Ticket vom Fährhafen Harwich bis an unseren „Bestimmungsort“ (um in der Sprache der Logistik zu bleiben) in Cornwall kaufen. Mit Fahrrad ist das nicht möglich, für jede Bahngesellschaft müssen wir den Fahrradplatz (und damit auch die Fahrkarte) einzeln buchen.



Vor dem Bahnhof Den Haag Centraal ist Hoek van Holland ausgeschildert

Ein Ticket für *Greater Anglia*, eins für *Transport for London*, eins für *Great Western Railways*. Und, da wir im Städtchen Taunton eine Zwischenübernachtung eingeplant haben, ein weiteres Ticket für den Folgetag, ebenfalls mit Fahrradreservierung. Das gelingt uns nach einigen Mühen, „Jetzt kaufen“ heißt nun „Buy now“, und die Transportkette ist abgeschlossen. Zufrieden über das bisher Erreichte öffnen wir eine Flasche Wein.

Die Reise beginnt

Wenige Wochen später verlässt der gebuchte Intercity den Frankfurter Hauptbahnhof überraschend pünktlich, den Anschluss nach Enschede

erreichen wir in Münster bequem. In Enschede wartet der Zug nach Den Haag am gleichen Bahnsteig, und da hier die Endstation der niederländischen Bahn ist, ist auch das Fahrradabteil noch leer. In *Den Haag Centraal* verlassen wir die Bahn und folgen der Radwegweisung „Hoek v. Holland 21“. Dort sind wir rechtzeitig, um beim Ablegen der Fähre den (bisherigen) Erfolg unserer Reise mit einem Bier auf dem Oberdeck zu begießen.

Am nächsten Morgen müssen wir wieder selber zu einem Glied unserer Transportkette werden. Im Fährhafen von Harwich gibt es zwar eine Bahnstation, doch im Zug von dort zur Hauptstrecke in Manningtree ist die Fahrradmitnahme untersagt. Warum, ist nicht zu verstehen, gleichen die modernen Züge doch anderen dieser Bahngesellschaft, in denen der Velotransport möglich ist. Gut 20 Kilometer müssen wir also selber fahren, eine erste Gelegenheit, sich an den Linksverkehr zu gewöhnen. In Manningtree ist Zeit für einen Cafébesuch (wir haben großzügig geplant), bevor wir zum Bahnhof aufbrechen, um den *Greater Anglia*-Zug nach Stratford zu besteigen. Überraschend für uns: Bereits am Bahnsteig ist markiert, wo der Waggon mit dem Fahrradabteil halten wird, wir warten genau dort, wo sich die Türen zu unseren reservierten Plätzen öffnen. Die Züge sind hochmodern, die Räder können einfach abgestellt werden wie in unseren Nahverkehrszügen. Kein Gewürge mit Aufhängen, kein Rangieren auf engstem Raum, kein Verhakeln mit anderen Velos. Der Zug rast los und erreicht bald Stratford im Osten Londons. Dort warten Lifte auf jedem Bahnsteig, die den Umstieg in die *Elizabeth Line* erleichtern. Das ist hier für uns stressfrei, denn die

Londoner Bahn fährt mindestens im Zehnminutentakt und eine Reservierung ist nicht nötig. Nach rund 20 Minuten erreichen wir den Bahnhof Paddington und steigen aus den Tiefen von *London Underground* hinauf in die sonnendurchflutete Bahnhofshalle, dank vieler Lifte und guter Beschilderung auch hier recht komfortabel. Etwas ungewohnt für uns: Auf welchem Bahnsteig ein Zug ankommt, wird erst kurz vor Abfahrt bekanntgegeben. So scharen sich die Reisenden vor den Anzeigetafeln und warten gespannt auf die Zahl, die irgendwann hinter „ihrer“ Verbindung auftaucht. Ebenfalls etwas ungewohnt: Die Bahnsteige sind (wie auch in den Niederlanden oft üblich) nur durch Sperren zu erreichen, die ohne Ticket nicht zu überwinden sind. Hat man das geschafft, signalisiert ein Fahrradpiktogramm am Zug der *Great Western Railways*, wo Platz für die Velos ist. Doch jetzt wird es eng, die Räder müssen in diesen Zügen in einem schmalen Kämmerchen am Vorderrad aufgehängt werden, was mit viel Mühe verbunden ist. Der Zug nach Taunton, wo wir übernachten wollen und auf etwas Erholung von den bisherigen Reise Strapazen hoffen, verlässt Paddington mit einer halbstündigen Verspätung und legt bis Taunton noch einige Minuten drauf, doch das ist uns an diesem Nachmittag fast schon egal. Nach sechs Zügen, einem Schiff und einigen Radkilometern wollen wir nicht kleinlich sein. Die Transportkette ist ja nicht gerissen.

Das Ziel ist erreicht

Am nächsten Morgen, nach einer erholsamen Nacht und einem klassischen englischen Frühstück mit einer Schale Cereals, „fully cooked breakfast“ mit bacon, sausages, fried egg, beaked beans, black pudding, grilled tomatoes, mushrooms and hash browns, zum Abschluss Toast und Marmelade, alles mit reichlich Tee, folgt die letzte Etappe. Der dunkelgrüne Zug der *Great Western Railways* ist pünktlich, eine Ansage am Bahnsteig informiert über die genaue Position der Fahrradabteile, und das Rangieren und Aufhängen der beiden Velos gelingt nach der Übung vom Vortag schon etwas leichter. Der Zug fährt ab und erreicht unseren „Bestimmungsort“ Penzance exakt um 13.07 Uhr. Genau so war es auch im Fahrplan vorgesehen. Jetzt noch auf die Räder und die letzten Kilometer, die



Am Bahnsteig ist markiert, wo der Waggon mit dem Fahrradabteil halten wird

Peter Sauer (4)

Cyclists, please wait here (coach D) to board Intercity trains.



Passt, aber die Tür lässt sich nicht mehr schließen: Radabteil in Zügen der GWR



Bahnhof Penzance: Hier endet das britische Bahnnetz, hier endet auch die Transportkette

hier Meilen sind, bis zum gebuchten Zimmer in einem Bed & Breakfast in der Nähe von Land's End fahren, wo die Transportkette endet. Wir feiern in der Abendsonne auf dem Dorfplatz von St. Just mit einer großen Portion Fish'n'Chips.

Die Kette hat gehalten

Na, geht doch! Ja, mit guter Vorbereitung, und die ist ja bereits Teil der Reise. Die Vorfreude beginnt mit den ersten Recherchen und steigert sich mit jedem (Buchungs-)Schritt, der uns unserem Ziel näher bringt. Schlaflose Nächte gab es natürlich

auch. Denn selbst bei der von uns großzügig geplanten Transportkette, mit jeweils reichlich Zeit zwischen den einzelnen Fahrten, wäre ein Zugausfall damit verbunden gewesen, reservierte Fahrradabteile zu verpassen, und ungewiss wäre geblieben, wann die nächste Fahrtmöglichkeit bestanden hätte. Im Voraus gebuchte und bezahlte Übernachtungen müssten storniert werden, die dabei entstehenden Kosten gingen zu unseren Lasten. Zum Finale kam dann noch der angedrohte Streik bei der Deutschen Bahn. Was, wenn genau an unseren Reisetagen...? Unnötige

Sorgen, wie sich im Nachhinein herausstellt, die Transportkette hat Stabilität bewiesen, wir haben unser Ziel pünktlich erreicht.

Und zurück auf den Kontinent, zurück nach Frankfurt am Ende einer langen Radtour durch England? Welche Fähre, welche Züge, was geht bei kurzfristiger Buchung im internationalen Reiseverkehr? Auch das ein spannendes Thema, aber darüber – wie über die Reise im Land überhaupt – lest ihr vielleicht bei anderer Gelegenheit in dieser Zeitschrift.

Peter Sauer



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

BRONZE-GEWINNER

UMWELTORIENTIERTES
UNTERNEHMEN DES JAHRES

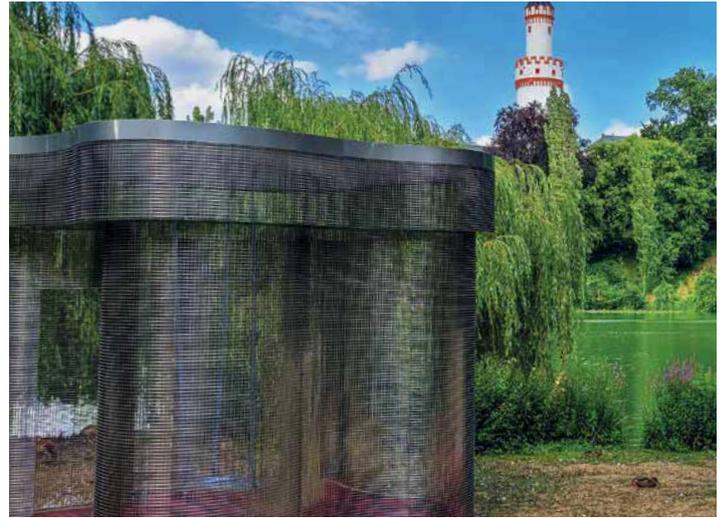


ZARBOCK

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

**Druck & Medien
AWARDS
2020
BRONZE**

Umweltorientiertes
Unternehmen des Jahres



Ausflugstipp

Blickachsen-Skulpturenpark

im Bad Homburger Schloss- und Kurpark noch bis 1. Oktober 2023

Die Blickachsen zeigen alle zwei Jahre von Mai bis Oktober zeitgenössische Großskulpturen und Installationen internationaler Künstler:innen. Weitere Infos, auch zu öffentlichen Führungen, gibt es hier:

www.blickachsen.de/blickachsen-13

Für diejenigen, die auf eigene Faust einen schönen Ausflug unternehmen möchten: Anhand eines Flyers inkl. Lageplan und kleinen Beschreibungen zu den Skulpturen kann man sich wunderbar orientieren und informieren (erhältlich im Museumsshop im Schloss Bad Homburg, geöffnet Mo - So 10 - 17 Uhr, Kosten: 2,- €). Es gibt sehr viele Skulpturen, für deren ausgiebige Besichti-

gung man mehrere Stunden einplanen sollte. Wir haben lieber einen kurzweiligen einstündigen Rundgang im Schlosspark unternommen und sind danach noch in ein sehr heimeliges Café eingekehrt: www.cafe-eiding.de (Empfehlung bei warmem Wetter: Die Reblaus)

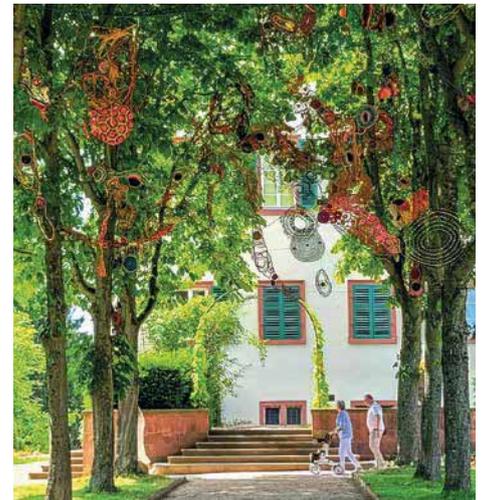
Wer das mit einer Radtour kombinieren möchte, kann z. B. von der Nidda via Weißkirchen nach Bad Homburg hin- und über Nieder-Eschbach und Harheim zurückradeln. Diese Route mit einer Länge von 36 km, die meist über asphaltierte Feld- und Radwege führt, ist in den ADFC Komoot Collections veröffentlicht:

www.komoot.de/tour/1280364042

Uta Fitzen

Impressionen Blickachse. Links: A hole and the filling of the hole (Judith Hopf) / rechts: Basket #13: Voliere (Wolfgang Winter, Berthold Hörbelt) / unten: The Dream of Panotti (Gili Avissar)

Thomas Fuchs



069/734386 / www.facebook.com/zweirad-ganzert

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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

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

Fünf Fragen an ...

Robin Riess



„Der Kopf wird immer frei vom Fahrradfahren“

Barkeeper, Sneaker-Verkäufer und Kurierfahrer auf dem Lastenrad sind nur einige der Berufe, die der umtriebige Robin Riess in seinen 35 Lebensjahren bereits ausgeübt hat. Aktuell arbeitet er als UX Designer beim Frankfurter E-Bike-Hersteller Advanced und als Grafiker für den ADFC Frankfurt. Seit seiner Kindheit in Seligenstadt schlägt sein Herz für die Eintracht, aber das war nur einer der Gründe für seinen Umzug in die Mainmetropole vor sechs Jahren. Auch die Nähe zum Wasser und die Vielfalt des Erzeugermarkts an der Konstablerwache weiß der Fahrradbegeisterte sehr zu schätzen. Durch sein umfangreiches Engagement ist er in der Stadt mittlerweile fest verwurzelt.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Interessiert. Ich höre gerne zu. Möchte Dingen auf den Grund gehen und wissen, warum Menschen etwas bestimmtes fühlen. Aktiv. Denn ich brauche Bewegung, sonst roste ich ein. Egal, ob Laufen oder Fahrradfahren. Resilient. Wenn mir etwas Blödes passiert, kann ich mich sehr schnell damit arrangieren und versuche, hin zu einer Lösungsoption zu kommen. Das war in der Pandemie sehr hilfreich.

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Als Kind habe ich schon immer Ausflüge mit meinem Vater gemacht. Das war aber eher entspannt, man ist halt im Sommer mal in den Biergarten oder zu anderen Zielen gefahren. Richtig los ging es dann so mit siebzehn. Ab da hatte ich ein gutes Bike und habe mit Freunden Touren durch ganz Deutschland gemacht. Zu einem regelrechten Wahn entwickelte sich das Hobby dann 2016, als ich mit dem Rad von Seligenstadt nach Athen gefahren bin. Ab dann gab es kein Zurück mehr und es wurde sich für jeden Einsatzzweck ein Fahrrad zugelegt vom Klapprad bis zum vollgefederten Mountainbike. Und ich bin froh, dass es so gekommen ist, denn vom Fahrradfahren wird der Kopf bei mir immer frei – egal, was gerade sonst im Leben los ist.

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

Meine zwei Highlights waren die Verkehrswende-Demo mit der Fahrt auf der A66 nach Wiesbaden und die City Parade jetzt im Juni. Das waren einfach krass viele Leute! Diese schiere Masse an Menschen zu erleben, war etwas ganz Besonderes, ein einzigartiger Spirit. Und es hat Spaß gemacht, zu beobachten, was für eine große Bandbreite an Menschen und damit auch an unterschiedlichen Fahrradarten dabei waren. Bei der City Parade war natürlich der „DJ on a bike“ Dom Whiting absolut klasse. Der hat viele junge Leute angezogen, die da einfach Bock drauf hatten und das fand

ich ein sehr, sehr gutes Zeichen vom ADFC. Die Fahrt war wirklich ein einmaliges Erlebnis.

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

Inspiriert euer Umfeld zum Fahrradfahren! Es gibt so viele schöne Straßen und Wege zu erobern und je mehr Menschen sich trauen, Rad zu fahren, desto präsenter wird das Thema in den Köpfen.

Mein zweiter Tipp wird auf jeden Fall polarisieren, aber: Baut auf tubeless Bereifung um! Seit ich bei meinen Gravelbike die Reifen mit Dichtmilch befülle und somit keine Schläuche mehr mitnehmen muss, habe ich wesentlich seltener Pannen – und über den niedrigeren Luftdruck freut sich auch meine Wirbelsäule.

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

Ich wünsche mir mehr Autobahnen – aber Fahrradautobahnen. Die Zufahrtswege in die Städte sollten besser ausgebaut werden und wir brauchen ampelfreie Radwege. Ein gutes Beispiel dafür ist der R3 am Offenbacher Hafen. Hier entsteht aktuell nicht nur der Showroom mit Bürofläche meines Arbeitgebers Advanced, sondern auch eine ganze Bandbreite an Serviceangeboten für Radbegeisterte aus der Region. Solchen gut platzierten Infrastrukturmaßnahmen würde ich gerne häufiger im Stadtbild sehen.

Für den ADFC habe ich den großen Wunsch, dass wir uns weiter verjüngen und noch mehr junge Menschen für das Thema Verkehrspolitik begeistern können. Auch für Frankfurt als Stadt ist noch Luft nach oben. Wir sind schon gut, aber Frankfurt muss sich zu einer mutigen Stadt entwickeln, die weitere neue Konzepte ausprobieren und so die Chance nutzt, zu einer echten Fahrrad-Hochburg zu werden.

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*

Beton- vs. Gripsköpfe

Auf meiner 4-tägigen Rennradrundreise Main-Neckar-Tauber-Main habe ich allerhand gesehen, was den Fahrradverkehr betrifft. Zwei Beispiele seien hier nur stellvertretend genannt.



Betonköpfe

Gerne umfahre ich – auf dem Weg nach Groß-Umstadt – das Dietzenbacher Stadtzentrum in Steinberg schon auf der Waldstraße und dann durch das Gewerbegebiet Nord. Es gibt dort straßenbegleitend eine Art Bordsteinradweg parallel zum Gehweg; er ist lediglich sichtbar abmarkiert, z.T. auch mit einem Poller in der Mitte. Jetzt sind dort wassergefüllte Sicherheitsbarrieren aufgestellt. Wozu, frage ich mich; aber vielleicht soll dies Parken von Kfz auf dem Radweg verhindern. Doch die Barrieren auf dem Radweg zu platzieren, die den ohnehin knappen Raum für's Fahrrad noch knapper machen, kann nur **Betonköpfen** in den Sinn kommen.



Gripsköpfe

Aber auch das gibt es: Am Neckar verläuft die L 528 direkt am Fluss zwischen Gundelsheim und Heinsheim, mit breitem, gut ausgebautem Radweg. Allerdings gibt es zweimal Einbauten für den Schiffsverkehr am Ufer, so dass der Radweg eigentlich unterbrochen werden müsste. So ist es auf den OSM-Karten auch vermerkt. Doch findige **Gripsköpfe** haben den Spieß umgedreht, den Radweg verschränkt und der Landstraße eine Spur genommen: Hier müssen die Kfz jetzt – für eine ganz kurze Strecke – den Gegenverkehr abwarten, während die Radler freie Fahrt haben.

Hans Dietmar Jäger

Fotos und Collage:
Hans Dietmar Jäger



Leserbrief: Verkehrswende in Hessen

Die Gerichte geben Gas – für Autofahrer

Vorgestern hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof entschieden, dass der geplante Verkehrsversuch in Gießen rechtswidrig ist.

Das passt ins Bild, wenn man sich die Verkehrspolitik in Hessen anschaut: der Radschnellweg von Darmstadt nach Frankfurt sollte vor Jahren fertiggestellt sein und ist weiterhin nur ein Torso. In 9 Jahren unter dem aktuellen „Grünen“ Verkehrsminister wurden 27 Kilometer landstraßenbegleitende Radwege errichtet. Es macht ja auch deutlich mehr Freude ein neues Flughafenterminal zu eröff-

nen, als sich für 3 Kilometer Radweg feiern zu lassen. Im laufenden Wahlkampf wird sich unser Verkehrsminister aber sicherlich wieder pressiewirksam erinnern, dass er im letzten Jahrtausend in Offenbach Fahrrad gefahren ist...

Doch nun zum aktuellen Fall: da klagen im Juni 2023 zwei Gießener Bürger gegen den Verkehrsversuch in der Gießener Innenstadt, im Juli entscheidet das Verwaltungsgericht für die Anwohner/Autofahrer und nur einen weiteren Monat später fällt der Verwaltungsgerichtshof das endgültige Urteil: Sie argumentieren aber auch anhand der

Tatsache, dass der Anlagenring eine hohe Bedeutung für den motorisierten Verkehr in Gießen habe und von Radfahrern „derzeit gering genutzt“ werde – was womöglich an den fehlenden Radwegen liegt.

Zwischen Klage und letztinstanzlichem Urteil liegen nur 2 Monate. Wenn man das mit der aktuellen Verfahrensdauer vor Verwaltungsgerichten vergleicht, ist das erstaunlich: Ein Hauptverfahren hatte zwischen Januar und Ende September 2019 vor den fünf hessischen Verwaltungsgerichten im Durchschnitt 16,8 Monate gedau-

ert, vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof waren erstinstanzliche Verfahren 19,4 Monate anhängig gewesen.

Wenn es darum geht Einschränkungen für Autofahrer zu vermeiden, geben die Gerichte richtig Gas, diese als rechtswidrig zu brandmarken. Anders beim geplanten Verkehrswendegesetz das seit Oktober 2022 beim Hessischen Staatsgerichtshof liegt: hier hatte es bisher niemand sehr eilig, die Rechte von Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV zu stärken.

Michael Bötte, 31.8.2023

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

Winterreisen 2023/24

Die Radreisen-Vortragsreihe des ADFC Frankfurt, im Winter

Dienstag, 21. November 2023, 19:30 Uhr
Michael Bunkenburg, ADFC Frankfurt am Main, AG Kartographie und GPS
GPS für Fahrradfahrerinnen und -fahrer



Dienstag, 30. Januar 2024, 19:30 Uhr
Paul Thiedemann, ADFC Frankfurt am Main
Unterwegs auf dem Kocher-Jagst-Radweg

Dienstag, 20. Februar 2024, 19:30 Uhr
Referent:in und Thema stehen noch nicht fest



Dienstag, 12. März 2024, 19:30 Uhr
Florian Keiper, FahrradBande Berlin
Einfach mal losfahren – könnte gut werden

Achtung, wir sind wieder am alten Veranstaltungsort:
Saalbau Bornheim, Arnsburger Straße 24, 60385 Frankfurt, U4/Bus 32 „Höhenstraße“
Ausführliche Informationen auf adfc-frankfurt.de/winterreisen

Eintritt frei, Spende erbeten

Anzeige



Bezahlbares Wohnen in Gemeinschaft – in Frankfurt unmöglich?

Wir könnten loslegen – wenn die hohen Bauzinsen nicht wären! Unser Projekt Mehrgenerationen-Wohnen mit sozialem Engagement steht vor dem Aus. Wir brauchen Hilfe. Investiere solidarisch in bezahlbaren Wohnraum!

Infos unter:
www.gemeinsam-wohnen.de oder
www.fundament-eg.de



ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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



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

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



www.radsporthaus-kriegelstein.de


200€
geschenkt*

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

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

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

**RADSPORTH AUS
KRIEGELSTEIN
GmbH**