

FRANKFURT *aktuell*

mit Regionalseiten Bad Vilbel/Karben, Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis, Offenbach

Cooler

Perspektiven

Besuch in der Bundesfachschule Zweirad der
Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main



Weihnachtsfeier
ADFC Frankfurt am Main
Saalbau Südbahnhof
30. November
Seite 8



Den Tunnel in die Lücke schieben

Ein Jahrhundertprojekt für den Radverkehr in Frankfurt: Der Tunnel unter den Gleisen auf dem Homburger Damm verbindet zukünftig beide Teile der Frankenallee



Gebaggert wird rund um die Uhr, der Zeitplan ist knapp bemessen
Falko Görres (4)



Auf „Schienen“ wird der vorgefertigte Tunnel in die Lücke im Homburger Damm geschoben



Bevor die Bahngleise wieder verlegt werden können, wird Schotter aufgebracht

Seit vielen Jahren wurde über dieses große Projekt leidenschaftlich diskutiert. Ende September 2023 rollten dann viele Bagger gleichzeitig los, um erst den gesamten Bahndamm abzutragen, dann den daneben vorbereiteten Tunnel in die Lücke zu schieben und anschließend den Damm und die Bahngleise wiederherzustellen. Alles musste innerhalb von gerade einmal einer Woche erledigt sein, deswegen wurde

rund um die Uhr gearbeitet. Durch den neuen Tunnel und den noch zu bauenden neuen Anschluss vom Denisweg zur Frankenallee wird der Frankfurter Westen deutlich besser angebunden, die aufwendige und wenig attraktive Umfahrung über die Mainzer Landstraße o.ä. wird damit überflüssig. Bis die neuen Wege befahr- und begehbar sind, soll es allerdings noch bis zum Jahr 2025 dauern.

Ansgar Hegerfeld

Editorial

Vor einigen Wochen wurde in Frankfurt gefeiert: Das Heine-Denkmal hatte einen neuen Standort erhalten, in der Friedberger Anlage gegenüber dem dortigen Hochbunker. Das Relikt aus dem letzten deutschen Krieg steht dort, wo vor diesem Krieg eine Synagoge stand. Heute beherbergt der Bunker eine Erinnerungsstätte an das jüdische Leben im Ostend. Grund genug also, das dem Dichter Heinrich Heine gewidmete Denkmal in würdigem Rahmen am neuen Platz zu begrüßen.

Die Feier fand nicht in der Friedberger Anlage statt, im Grün der Wallanlage, sondern, man mag es kaum glauben, auf dem gleichnamigen Asphaltband, auf dem der Autoverkehr dreispurig zwischen Erinnerungsstätte und Dichter dahin braust. Und das für diesen Zweck an einem ganz normalen Mittwochmittag über Stunden für den motorisierten Verkehr gesperrt wurde. Das

beeindruckte nicht nur die Gäste in den Stuhlreihen mitten auf der Straße, das beeindruckte auch eine der Dezentertinnen – gekommen waren die für Kultur und die für Natur zuständigen – so, dass sie es für besonders erwähnenswert hielt. Nie, habe sie geglaubt, würde es gelingen, dieses Straßenstück für einen halben Tag dem Verkehr zu entziehen, ließ sie verlauten und bedankte sich ausdrücklich bei den Organisator:innen für ihr Durchsetzungsvermögen gegenüber den Behörden.

Warum ich über diese Veranstaltung berichte? Kurz darauf fand der jährliche Park(ing) Day statt, auf Nebenstraßen in der Innenstadt wurden dem Autoverkehr einige Parkplätze entzogen (siehe Beitrag auf Seite 11). Diese Veranstaltung ist nicht gering zu schätzen, immerhin werden Publikum und Anwohner daran erinnert, dass die Stadt nicht nur dem Auto dienen darf. Doch viel

beeindruckender ist es, einen „Park(ing) Day“ mitten auf einer der Rennstrecken um die City erleben zu dürfen. So etwas könnte von mir aus viel öfter stattfinden. Wenn's förderlich ist, kann dazu gerne das eine oder andere Denkmal eines Dichters oder einer Dichterin „feierlich“ verschoben werden.

Frankfurt, die rote Stadt am Main, zeigt sich jetzt auch außerhalb der Innenstadt farbig. Doch bevor ihr das auf den folgenden Seiten nachprüft, solltet ihr noch einen Blick nach links werfen: All das, was ihr dort seht, dient nahezu ausschließlich dem Radverkehr! Unglaublich!

„Süßes oder Saures?“, unterbrechen Nachbars Kinder den Autor dieser Zeilen. Die Frage stellt sich auch beim Radverkehr. Dort zeigen sich immer häufiger die süßen Seiten.

Euch auch weiterhin eine gute Fahrt durch den Herbst wünscht Peter für das Redaktionsteam



Peter Sauer



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

Winterpause: 20.11. bis Mitte Januar

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
radreisemesse@adfc-frankfurt.de

AG Technik: Ralf Paul
technik@adfc-frankfurt.de

AG Verkehr und Verkehrspolitischer Sprecher: Ansgar Hegerfeld
verkehr@adfc-frankfurt.de

AG bike-night: Denis Reith
bike-night@adfc-frankfurt.de

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 Pelleringhoff

Süd: Erich Lücker

Beauftragte

Fahrgastbeirat: Jürgen Johann

Firmen-Events: Bernd Mönkemöller

Printmedien und

Veranstaltungen: Bertram Giebeler

Goethe-Uni: Lars Nattermann

Kontakte

Elke Bauer
elke.bauer@adfc-frankfurt.de

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

Anke Bruß
anke.bruss@adfc-frankfurt.de

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

Michael Genthner
michael.genthner@adfc-frankfurt.de

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

Ansgar Hegerfeld >0175 99 47 853
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

Sigrid Hubert >069 / 15 62 51 35
sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de

Katja Hertel
katja.hertel@adfc-frankfurt.de

Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de

Hannah Kessler
hannah.kessler@adfc-frankfurt.de

Thomas Koch >069 / 9054 7990
thomas.koch@adfc-frankfurt.de

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

Simone Markl
simone.markl@adfc-frankfurt.de

Bernd Mönkemöller
bernd.moenkemoeller@adfc-frankfurt.de

Lars Nattermann
lars.nattermann@adfc-frankfurt.de

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

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

Ralf Paul >069/49 40 928

Christa Pelleringhoff
christa.pelleringhoff@adfc-frankfurt.de

Wolfgang 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

Neue Radwege in der Stadt

In den letzten Wochen hat sich viel getan am Radwegenetz in Frankfurt. Einige der wichtigsten Verbesserungen zeigen wir hier.

Skyline Plaza

Der Rad- und Gehweg war bisher eine große Fläche ohne Markierungen o.ä., was immer wieder zu Konflikten und Irritationen führte. Durch neue Markierungen, inkl. Hinweisen auf die Ein-/Ausgänge der angrenzenden Großbaustelle, sollen solche Missverständnisse nun vermieden werden.



1 Umfahrung Skyline Plaza



2 Schwanheimer Ufer

Querungsmöglichkeit Lyoner Straße / Schwanheimer Ufer

Wer vom Mainufer in Richtung Lyoner Quartier abbiegen möchte, kann das jetzt mit nur einer Ampelphase machen. Die Radfurt endet zwar leider direkt hinter der Kreuzung, aber ein erster Schritt zur besseren Anbindung des Viertels ist gemacht.

Mainzer Landstraße

Die in die Jahre gekommene Asphaltdecke stadteinwärts bis zum Platz der Republik war unabhängig vom Verkehrsmittel in den letzten Jahren eine Herausforderung und musste saniert werden. Im Zuge dessen wurde auch gleich ein, teilweise baulich getrennter, Radfahrstreifen angelegt. Die Parkplätze rechts im Bild werden selbstverständlich noch entfernt.



3 Mainzer Landstraße





4 Am Weißen Stein



5 Maybachbrücke



6 Dillenburger Straße stadtauswärts



7 Dillenburger Straße stadteinwärts

Maybachbrücke und Dillenburger Straße

Nicht nur in der Innenstadt wird etwas für den Radverkehr getan: Auf der Maybachbrücke selbst sind durch die Baustelle der S-Bahn (S6-Ausbau), die dadurch benötigten zusätzlichen Treppen und den vermehrten Fußverkehr schon seit längerer Zeit jeweils ein Fahrstreifen je Richtung zu einem angenehm befahrbaren Baustellen-Radweg umgewidmet worden. Ergänzt wurden die Radwege durch breite und teilweise baulich getrennte Radfahrstreifen, die die alten, besonders schmalen und auch durch die Türzone unsicheren Hochbord-Radwege ersetzen. Damit ist auch einer der schmalsten – und erschreckenderweise sogar benutzungspflichtigen – Radwege der Stadt Geschichte. Die völlig überdimensionierte Dillenburger Straße hatte ohnehin schon seit Jahren stadteinwärts praktisch nur einen nutzbaren Fahrstreifen, weil der zweite rund um die Uhr zugeparkt war.

Ansgar Hegerfeld (9)

Rampe Maybachbrücke

Nicht nur auf, sondern auch an der Maybachbrücke hat sich etwas getan: Wer von der Thielenstraße auf die Maybachbrücke möchte, kann nun auch eine frisch gebaute barrierefreie Rampe als Alternative zur schon bisher vorhandenen Treppe nutzen.



8 Rampe Maybachbrücke



Nachgefragt

Fahrrad-Parkplätze für die Kundschaft



So sollte es sein: Abstellanlage am „REWE Center“ in Praunheim

Für das eigene Fahrrad findet man dank der unzähligen Fahrradbügel in Frankfurt fast überall problemlos einen Stellplatz direkt am Zielort. Ausnahmen bestätigen aber auch hier die Regel, zum Beispiel bei diversen Geschäften mit ihren privaten Parkplätzen. Um die Kundschaft, die mit dem Auto kommt, wird gerne mit großen Parkplätzen geworben. Die ebenfalls oft zahlungskräftige und mit dem Fahrrad einkaufende Kundschaft ist dort aber teilweise unerwünscht, wie einige Beispiele zeigen. Zum Glück lernen die Händler aber auch in diesem Bereich langsam dazu.

Im Januar 2022 fragten wir beispielhaft bei den Drogerieketten dm und Rossmann an, ob sie nicht bei einer ihrer jeweiligen Filialen ordentliche Fahrrad-Abstellplätze in ausreichender Anzahl einrichten möchten. Dabei haben wir selbst-

verständlich auch unsere Unterstützung im Kontakt mit den städtischen und politischen Verantwortlichen und fachliche Beratung bezüglich guter Fahrradbügel angeboten.

Trotz konstruktiver Kontaktaufnahme mit der Aussicht auf höhere Umsätze war das Ergebnis noch ernüchternder als befürchtet: Von dm bekamen wir bezüglich der Filiale an der Eschersheimer Landstraße 178 zwar sehr zeitnah nach der automatischen Eingangsbestätigung die persönlich formulierte Antwort, dass die Anfrage an die Filiale weitergeleitet wurde und wir „bei Interesse“ von dort eine Antwort erhalten würden. Auf diese Rückmeldung warten wir leider bis heute, sodass wir davon ausgehen müssen, dass kein wirkliches Interesse an der radfahrenden Kundschaft besteht. Wir fragten zwischenzeitlich nochmal bei der Zentrale der Drogeriekette nach, wurden aber wieder nur auf

die vielleicht erfolgende Rückmeldung der Filiale verwiesen, die man direkt aber weder per E-Mail noch Telefon kontaktieren kann. Auch vor Ort ist die Situation nach wie vor unverändert unbefriedigend. Paradoxerweise scheint der zahlungskräftige radfahrende Kunde nicht erwünscht zu sein.

Parallel fragten wir bei der Rossmann-Zentrale wegen der Filiale an der Eckenheimer Landstraße 425 an, wo es nur einen viel zu kleinen „Fahrradständer“ der Marke „Felgenrecher“ gibt. Auch hier erhielten wir eine automatische Eingangsbestätigung, damit endet aber leider auch schon der Kontakt. Auf unsere erneute Nachfrage bekamen wir keinerlei Rückmeldung, auch bei diesem Standort ist die Situation heute noch unverändert.

Dass es auch anders geht, zeigt z. B. der „REWE Center“-Markt in Praunheim. Dieser hat zwar eine

andere Größenordnung, aber genau wie die beiden Drogeriemärkte einen eigenen Parkplatz für die Kundschaft. Und auch wenn das Sortiment deutlich umfangreicher ist, wurden direkt neben dem Eingang reichlich ordentliche und überdachte Fahrradbügel installiert. Wer möchte, kann dort auch an einer der in Frankfurt seltenen öffentlichen Pedelec-Ladestationen sein Elektrorad kostenfrei aufladen – darüber berichtete sogar die Hessenschau am 31. Juli. Ob man sein eigenes Ladegerät mitbringt oder sich das Spezialkabel des Ladestation-Anbieters im Markt ausleiht (sofern es nicht bereits geklaut wurde), ist dabei Geschmackssache.

Auch ALDI hat die fahradfahrende Kundschaft für sich erkannt und bietet vor neuen und vor den modernisierten Märkten inzwischen Fahrradbügel an, wenn auch (noch?)



Trauriger Anblick vor der „Rossmann“-Filiale in Eckenheim

Ansgar Hegerfeld (3)



Nur wenig besser sieht es bei „dm“ aus, hier könnte noch nachgebessert werden



„Hornbach“ rechnet wohl nicht mit Kunden, die per Fahrrad ankommen

Peter Sauer



Bei „Alnatura“ in Bornheim kann direkt vor dem Eingang unter Dach geparkt und dort auch bei Regen in Ruhe gepackt werden



Im „Bauhaus“ in der Nähe der Mainkur wird auch auf Radfahrende als Kunden hingewiesen

Peter Sauer (2)

keine besonders komfortablen und überdachten Anlehnbügel.

Alnatura achtet bei seinen Filialen schon lange auf hochwertige Anlehnbügel in ausreichender Anzahl, in der Filiale in der Burgstraße in Bornheim sind sie sogar überdacht und natürlich direkt vor dem Eingang platziert.

Bei Baumärkten gibt es ebenfalls große Unterschiede: Während z. B. beim Bauhaus auf der Hanauer Landstraße vor dem Eingang gut erkennbare und vernünftige Fahrradbügel aufgestellt und sogar die Ein-/Ausfahrten zur Vermeidung von Unfällen markiert wurden, gibt es beim Hornbach (trotz Meldungen un-

erseits) ausschließlich ein paar versteckte oder im Bereich des Notausgangs aufgestellte „Felgenbrecher“ der billigsten Variante.

Unsere Empfehlung: Geschäftstreibende signalisieren deutlich und ohne Worte, wer bei ihnen einkaufen soll bzw. willkommen ist und wer nicht. Natürlich lohnt es sich

auch immer, vor Ort die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anzusprechen und bei der Marktleitung nach guten Abstellmöglichkeiten zu fragen. Wir freuen uns in diesem Sinne über positive Geschichten unserer Mitglieder, die wir gerne in einer der nächsten Ausgaben veröffentlichen würden!

Ansgar Hegerfeld

Beratung & Service

Kinderräder

Jugendräder

Stadtfahrräder

Tourenräder

Crossräder

Trekkingräder

Single-Speed-Räder

Mountainbikes

Pedelecs für die Stadt,

für Touren und für

sportliches Fahren

Falträder

Ersatzteile & Zubehör

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

www.FahrradWagner.de

Wagner

Familientradition seit 1929

Woogstr. 21 60431 Ffm. - Ginnheim
Tel.: 069 - 952 948 44 Fax: 069 - 952 948 56

Öffnungszeiten:

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

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr

RADREISEN 2024

alle Reisen inkl. Bahnfahrt bzw. Flug, Gepäcktransport, Reiseleitung, Standquartier, Ü/F in *** - ****-Hotels

05. - 08.07. **GRIMMHEIMAT NORDHESSEN** Bei Melsungen
10. - 14.08. **AMSTERDAM** und Umgebung per Rad entdecken
- 30.08. - 01.09. **RHÖN-RADWEGE** Hessische und Bayerische Rhön
01. - 08.10. **MALLORCA** per Rad Rund um Colònia de Sant Jordi

ThedaTours

Rad- und Wanderreisen

Theda Bunje, Friedberger Str.172 k, 61118 Bad Vilbel-Dortelweil
Tel.: 06101 / 8 03 46 29 E-Mail: info@thedatours.de

www.thedatours.de

WANDERREISEN 2024

alle Reisen inkl. Bahnfahrt bzw. Flug, Gepäcktransport, Reiseleitung, Standquartier, Ü/F in *** - ****-Hotels

20. - 27.01. **KLEINWALSERTAL** Winterwanderungen
09. - 16.04. **MALLORCA** zu Fuß Rund um Cala Ratjada
17. - 20.05. **MELSUNGER LAND** Rund um Melsungen
07. - 09.06. **RHÖN** Rund um Hilders
13. - 16.09. **WESTERWALDSTEIG** Hachenburg – Flammersfeld
26. / 27.10. **BAD KREUZNACH** Rund um den Kurort

UND WANDERTOUREN

>> Vorstand aktuell <<

Ein dreiviertel Jahr ist der Vorstand nun in seiner neuen Besetzung aktiv. Zeit für ein Update.

Wer bei Vorstandsarbeit vor allem an langatmige Sitzungen und Bürokratie denkt, der hat sich getäuscht. Natürlich stehen bei unseren alle drei Wochen stattfindenden Treffen sehr viele administrative Themen auf der Agenda. Aber langweilig wird es nie.

Ein geradezu „heißes Eisen“ war die einseitige mediale Berichterstattung über die Verkehrsberuhigung in der Cronstettenstraße Anfang September. Vom Verkehrspolitischen Sprecher Ansgar Hegerfeld direkt an den Vorstand gemeldet, konnten wir uns hierzu unverzüglich abstimmen und umgehend mit einer Gegendarstellung reagieren. Treibende Kraft war neben Ansgar auch Susanne Neumann, die zusätzlich zu ihrer Vorstandstätigkeit als Pressesprecherin fungiert. Leider merken wir immer wieder, wie aufgeheizt die Stimmung beim Thema Verkehrspolitik aktuell in Frankfurt ist. Sowohl in den sozialen Medien als auch direkt per E-Mail erreichen uns wütende Äußerungen von Gegner:innen der Mobilitätswende; teils sind es regelrechte Hassnachrichten. Wie man mit diesen oft sehr persönlichen Angriffen



Im Vorstand des ADFC Frankfurt arbeiten mit: (v.l.) Michael Genthner, Ansgar Hegerfeld als Verkehrspolitischer Sprecher, Denis Reith, Hannah Kessler, Svea Birte Schuch, Susanne Neumann, Klaus Schmidt-Montfort, Anke Bruß, Alexander Schulz, Dagmar Berges
Foto-AG ADFC Frankfurt, Jörn Paulini

umgehen kann, war eines der Themen unserer ganztägigen Klausur Ende Oktober. Des Weiteren standen dort sowohl die strategische Aufstellung des Kreisverbands als auch Teambuildingeinheiten auf der Tagesordnung. Wir sind als Vorstandsteam in der neuen Besetzung mittlerweile sehr gut zusammengewachsen und konnten bereits einige Projekte proaktiv umsetzen.

Eines davon ist der Frauenstammtisch, den die Vorständlerinnen Dagmar Berges, Anke Bruss und Hannah Kessler zusammen mit Anne Wehr ins Leben gerufen haben und der regen Anklang findet. Auch wurde die Foto-AG neu gestartet,

Birte Schuch und Dagmar Berges haben einige Ehrenamtliche dafür gewinnen können. Darüber hinaus geht es in den Vorstandssitzungen regelmäßig um Abstimmungen zu Neuanschaffungen wie z. B. von Bannern, Beach Flags oder elektronischem Equipment. Auch legen Vorstandsmitglieder einfach mal selbst Hand an: Statt neue Stehtische mit Loch für Sonnenschirme anzuschaffen, wurden von Michael Genthner Löcher mittig in zwei vorhandene Tische gebohrt, perfekt angepasst.

Ein weiteres großes Thema in diesem Jahr war der Beschluss vom Bundesvorstand zur verpflichten-

den Tourenleiterausbildung. Hier gibt es weiter Diskussionsbedarf, Umsetzung des Zertifizierungskonzepts und Übergangsregelungen für langjährige Tourenleiter:innen werden von unterschiedlichen Gremien überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Wie auch in den letzten Jahren übernahm Schatzmeister Alexander Schulz federführend wichtige Aufgaben, unter anderem das Erstellen und Einreichen der Steuerklärung sowie die Abwicklung einer juristischen Fragestellung. Bei letzterem Projekt wurde er maßgeblich von Klaus Schmidt-Montfort unterstützt. Für die Durchführung des beliebten Aktivenfests im Sommer und der Vorbereitung für die Weihnachtsfeier hatte Birte Schuch den Hut auf, während Denis Reith unser ADFC-Highlight bike-night organisierte und die „Frankfurt City Parade“ mit unterstützte. Und auch der Termin für die Mitgliederversammlung im nächsten Jahr steht schon fest, sie findet am 22.2.2024 statt, die Vorbereitungen laufen bereits. Wir freuen uns darauf, euch dann weiter über die Vorstandsarbeit zur informieren. Wer in der Zwischenzeit Fragen oder Anmerkungen hat, kann sich jederzeit gerne bei uns melden.

Dagmar Berges, Hannah Kessler

>> kontakt@adfc-frankfurt.de

Einladung zur Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Liebe Mitglieder und Förderer des ADFC, ganz herzlich und in Erwartung stimmungsvoller Stunden laden wir euch zur Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt e. V. ein, die am

30. November 2023 (19:00 – 22:00 Uhr)

erneut im **SAALBAU Südbahnhof*** stattfindet.

Vorfriede und Spannung setzen sich aus der Mischung ‚bewährt‘ und ‚neu‘ zusammen. So lassen wir uns erstmals von Ansgar Hegerfelds Jahresrückblick überraschen, nachdem er die Stelle des verkehrspolitischen Sprechers übernommen hat (und damit auch die viel gerühmte ‚Pixel-Show‘).

‚Bewährt‘ – und dennoch frisch geschmiert! – gibt’s die legendären Schmalzbrote. Dazu Spekulatius & Co. und freilich das passende

Getränk. Besonders gern wird Selbstgebackenes ‚zum-aus-der-Hand-essen‘ genommen. Herzhafte Teilchen, Kuchen, Plätzchen sowie weitere Schmankerln sind daher willkommen und erfreuen sich stets großer Beliebtheit (wer’s gemerkt hat: ein versteckter Appell an Hobby- und Profi-Bäcker und Bäckerinnen).

Wer sich lieber musikalisch oder kulturell beteiligen möchte, um den Abend noch bunter werden zu lassen, ist herzlich dazu eingeladen. Ob instrumental, mit Gesang, weihnachtlichen Ged/SCHichten oder anderen Begabungen – unsere Anerkennung und unser Applaus sind euch gewiss! Super wäre ein Hinweis an orga-geschaeftsstelle@adfc-frankfurt.de.

Bei allem gilt: Eurer Kreativität sind keine Grenzen gesetzt!

Unterstützung ist ebenso beim Deko- und Cateringteam gefragt. Alle, die beim Vorbereiten helfen möchten und bereits ab 17:00 Uhr vor Ort sein können, melden sich bitte bei Birte Schuch unter orga-geschaeftsstelle@adfc-frankfurt.de. Dies gilt auch für jegliche Fragen und Anmerkungen.

Wir sind sehr neugierig und freuen uns schon jetzt auf schöne und abwechslungsreiche Stunden in geselliger Runde. Bis dahin kommt sicher und gesund durch den November und bleibt in Bewegung.

Euer Vorstand des ADFC Frankfurt e. V.

* SAALBAU Südbahnhof (Albert-Mangelsdorf-Saal)
Hedderichstraße 51, 60594 Frankfurt



TERMINE

Di.	14.11.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	14.11.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	15.11.	V	Verkehrs-AG
Mo.	20.11.	VS	Vorstandssitzung
Di.	21.11.		Wintervortrag „GPS“, SAALBAU Bornheim, 19:30 Uhr
Fr.	24.11.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Do.	30.11.		Weihnachtsfeier ADFC Frankfurt SAALBAU Südbahnhof (siehe Seite 8)
Mi.	06.12.	G	AG Kartographie & GPS
Mo.	11.12.	VS	Vorstandssitzung
Di.	12.12.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	12.12.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	20.12.	V	Verkehrs-AG
Mi.	03.01.	G	AG Kartographie & GPS
Mo.	08.01.	VS	Vorstandssitzung
Di.	09.01.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	09.01.	W	Radlertreff im Westen
Do.	11.01.	N	Radlertreff im Norden
Mi.	17.01.	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	Ginnheimer Wirtshaus, Am Ginnheimer Wäldchen 8. Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
S	18:00 Uhr/ 19:00 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. 18.11.2023, 15 Uhr Selbsthilfefwerkstatt**
Anmeldung unter udobmueller@web.de
- Sa. 25.11.2023, 11 Uhr Fahrradreparatur-Grundkurs für Frauen ***
Anmeldung unter michael.genthner@adfc-frankfurt.de
- Sa. 16.12.2023, 15 Uhr Selbsthilfefwerkstatt**
Anmeldung unter 069/413085 (Rainer Mai)
- Reparatur- und Techniktreff / ehemaliges Hausmeisterbüro, Ben-Gurion-Ring 118, Bonames (U2, U9 „Bonames Mitte“)**
Informationen unter www.adfc-frankfurt.de/fahrradwerkstatt
- * Kosten: 25,00 € für Mitglieder / 30,00 € für Nichtmitglieder / 50 % Rabatt für Personen bis 18 Jahre

ROT BLEIBT ROT ...



In Frankfurt dürfen wir an einigen wenigen Ampeln dank Grünpeil auch bei „Rot“ fahren. In Zwingenberg an der Brücke über den Neckar dürfen wir das immer. Vorbildlich!

Peter Sauer

Frauenstammtisch

Der nächste Frauenstammtisch findet am 18.12.2023 um 18:30 Uhr statt. Für weitere Info bitte Frauenstammtisch@adfc-frankfurt.de anschreiben. Oder sich einfach anmelden!

Codierungen

in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 (nur mit Anmeldung unter www.adfc-frankfurt.de/codiertermine):
freitags 15:30 – 16:30 Uhr (bis einschließlich 15.12.)

Critical Mass (Treffpunkt Alte Oper):

Sonntags: 03.12.2023; 07.01.2024, 14:00 Uhr
Freitags: 08.12.2023; 12.01.2024, 19:00 Uhr

Öffnungszeiten Infoladen

Mi + Fr: 17:15 – 19:00 Uhr, samstags: 11:00 – 13:00 Uhr
Vom 20.11. bis Mitte Januar 2024 ist im Infoladen Winterpause



Main Velo
Spezialräder

MainVelo.de



Die Organisatoren des BiciBus, Simone und Klaus Markl (Mitte), mit prominenter Begleitung: links OB Mike Josef, hinter ihnen Ex-Radrennfahrer Jens Zemke, rechts Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert
Dagmar Berges

Mit Prominenz zur Schule

Der BiciBus rollt seit einem Jahr durch die Stadt

Am 20. Oktober war es wieder so weit. Per BiciBus radelten Schulkinder in Begleitung ihrer Eltern zur Schule, dieses Mal durch Dribbdebach. Zum einjährigen Jubiläum begleitet von städtischer Prominenz.

Trotz Dunkelheit und früher Stunde sammelt sich ein kleiner Zubringer-Trupp von BiciBuslern unterm Holbeinsteg. Auch Antoine ist dabei und fragt in die Runde, wo denn der Oberbürgermeister sei und ob er im Anzug komme. Denn zum Jubiläum hatte er sich angekündigt. Und tatsächlich wird BiciBus-Unterstützer und Ehrengast OB Mike Josef beim schnell erreichten Haupttreffpunkt am Deutschherrnufer sofort erkannt. Antoine ist zufrieden und freut sich darauf, nun endlich im großen Tross losradeln zu können.

Die Idee des BiciBus stammt aus Barcelona. Simone und Klaus Markl haben das Konzept nach Deutschland und auch an den Main geholt. Inzwischen sehr erfolgreich findet die Initiative regelmäßig im Nordend, aber auch an unterschiedlichen Orten in Frankfurt statt. Schulkinder werden von ihren Eltern und Jugendlichen mit dem Fahrrad zur Schule begleitet. So kommen die Schüler:innen geschützt durch Erwachsene auf öffentlichen Verkehrswegen zum Unterricht, gemeinsam in einer geschlossenen Gruppe und natürlich per Pedale. Das schont nicht nur die Umwelt, sondern fördert auch den Bewegungsapparat und die frische Luft durchlüftet die Lungen.

Unter der Eisenbahnbrücke am Main haben sich trotz schlechter Wetterprognose über 100 Erwachsene und Kinder versammelt. Weitere Prominenz ist da, z. B. Verkehrsdezernent Wolfgang Siefert. Auch Marcel Kittel, 14-maliger Etappen-

sieger bei der Tour de France, unterstützt die Initiative. Der Oberbürgermeister radelt im Anzug und bleibt bis zum Schluss dabei, eine tolle Wertschätzung für die Initiatoren und den BiciBus. Und dann geht's los, bei Nieselregen und bester Laune werden die Schulen angesteuert. Es wird eine große Runde durch Sachsenhausen geradelt, Polizei und Ordner:innen halten den BiciBus zusammen und sichern die Verkehrswege. In Polizeibegleitung darf sogar über rote Ampeln gefahren werden, auch eine Musikanlage ist dabei und beschallt die Straßen. Neugierige Sachsenhäuser:innen bleiben auf dem Weg zur Arbeit stehen, aus Fenstern wird freudig gewinkt. Insgesamt werden neun Schulen angefahren, Schüler:innen verabschieden sich, neue gesellen sich dazu. Das Ziel ist die Texterschule, auch weil sie den Nachhaltigkeitspreis der Stadt Frankfurt erhalten hat.

Dort werden alle herzlichst von Schulleiterin Tamara Neckermann und Kolleg:innen empfangen und in die Kantine eingeladen. Sie weist darauf hin, dass es besonders im Stadtteil Sachsenhausen noch vieles zu tun gäbe, auch die Zubringerstraßen zur Texterschule seien für Grundschüler:innen nicht sicher genug. Auch Mike Josef sieht sich in der Pflicht, die Mobilitätswende voranzutreiben, das Radwegenetz weiter auszubauen und für alle sicherer zu gestalten. Wolfgang Siefert ergänzt, dass „noch nicht alle Straßen rot“, aber für alle Hauptstraßen farbige Radwege geplant seien. Wichtig für die Sicherheit beim Radeln sei auch ein Tempolimit in den Nebenstraßen. Ansgar Hegerfeld, Verkehrspolitischer Sprecher des ADFC, sieht Familien und Kinder im Fokus zukünftiger Radverkehrsplanungen.

Kinder sind im Straßenverkehr die schwächsten Teilnehmer. Deshalb muss für deren Sicherheit alles getan werden. Der BiciBus ist ein schönes Beispiel und Vorbild dafür, wie es gehen könnte. Deshalb wird er auch in Frankfurt immer weiter rollen.

Dagmar Berges

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 Jan./Feb.-Ausgabe: 22. Dezember 2023

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 13)
www.fahrrad-boettgen.de

E BIKE Advanced Technologies GmbH

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

Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 21)
www.zweirad-ganzert.de

Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH

Otto-Fleck-Schneise 10a
www.gfr-cycling.de

Internationaler Bund/Bike Point

Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein

Hofheimer Straße 5
(Frankfurt-Zeilsheim)
(Anzeige Seite 36)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo

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

Montimare

Hanauer Landstraße 11 – 13
www.montimare.de

Per Pedale

Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 13 + 24)
www.perpedale.de

MBV-RTO GmbH

Hanauer Landstraße 439
www.rto.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH

Am Hauptbahnhof 10
www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc

Fahrradhaus Wagner

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

Fahrradhaus XXL

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

Platz für ein Auto

Zum achten Mal Park(ing) Day in Frankfurt

Zum mittlerweile achten Mal fand am Samstag, den 16. September 2023, der Park(ing) Day in Frankfurt statt. Wie schon in den Vorjahren wollte der ADFC Frankfurt gemeinsam mit VCD, BUND, Greenpeace und weiteren Organisationen den Menschen zeigen, wie viel Platz Autos in der Stadt verbrauchen und was sich statt Autos auf Parkplätzen befinden könnte.

Routiniert stellten die Aktiven des ADFC Frankfurt ihren Park zusammen mit vielen Info-Materialien und dem bewährten Verkehrsquiz. Auch Aktive der Technik-AG waren erneut dabei, um kostenfrei Fahrradchecks durchzuführen. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle Beteiligten, die bei der Organisation und Besetzung des Parks so tatkräftig unterstützt haben! Doch leider waren es in diesem Jahr nur

wenige Menschen, die von 10 bis 17 Uhr mit dem ADFC Frankfurt ins Gespräch kommen, beim Verkehrsquiz ihr Wissen testen oder aber ihr Fahrrad auf Verkehrssicherheit prüfen lassen wollten.

Was bei der achten Auflage des Park(ing) Day nämlich überhaupt nicht funktionierte, war der Standort der Parks. Die Orga-Gruppe der am Park(ing) Day beteiligten Organisationen hatte in diesem Jahr die Ecke Weckmarkt/Fahrgasse in der Nähe des Fischerplätzchens als Ort auserkoren und dort gab es leider wenig „Laufkundschaft“, dafür umso mehr Parkplatzsuchverkehr.

Der ADFC Frankfurt hatte es mit seinem Park in der Fahrgasse noch relativ gut getroffen, weil hier einige Radpendler zwischen Alter Brücke und Innenstadt vorbei fuhren. Zu Fuß Gehende kamen hier jedoch kaum vorbei und so blieb die Zahl



In der Fahrgasse leider etwas abseits der Verkehrsströme: Stand des ADFC Frankfurt am Park(ing) Day
Anke Bruß

der Menschen, die mit dem ADFC Frankfurt in Kontakt treten wollten, hinter denen der Vorjahre zurück.

Noch schlechter traf es die Organisationen, die ihre Parks am Weckmarkt aufgebaut hatten, denn diese mussten ihre Zeit größtenteils mit dem Zählen der vorbeifahrenden Autos verbringen.

So konnte das eigentliche Ziel des Park(ing) Day, nämlich den

Besucherinnen und Besuchern der Parks aufzuzeigen, was für sinnvolle Dinge mit einem Parkplatz gemacht werden können, leider nicht wirklich erreicht werden. Deshalb plädiert der ADFC Frankfurt schon jetzt dafür, den Park(ing) Day im kommenden Jahr wieder an einem belebteren Ort in der Frankfurter Innenstadt stattfinden zu lassen.

Susanne Neumann



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

Was tun bei Verkehrsunfällen?

Es schadet nicht, sich rechtzeitig über Hilfeleistung und „Erste Hilfe“ Gedanken zu machen

Auch wenn Radfahren an sich sehr sicher ist, kommt es leider trotzdem manchmal zu Unfällen. Mal ist bei Dunkelheit eine kleine Kante nicht zu sehen oder es wird einem die Vorfahrt genommen – die Ursachen sind vielfältig. Und egal, ob man einen Unfall nur beobachtet hat oder selbst beteiligt war: Ein paar Dinge gibt es zu beachten, damit die Betroffenen schnell ärztlich versorgt werden, finanzielle Schäden ersetzt werden und der bürokratische Aufwand im Nachgang überschaubar bleibt.

Wer einen Unfall beobachtet hat, kann – und muss – sich auf mehrere Arten nützlich machen. Wer nicht hilft, macht sich unter Umständen wegen unterlassener Hilfeleistung strafbar!

Die oberste Maxime bei einem Unfall ist „ruhig bleiben“. Panik und Aktionismus helfen niemandem. Zuerst sollten Helfende die Unfallstelle absichern, um Folge-Unfälle zu verhindern. Neben klassischen Hilfsmitteln wie Warndreieck eignet sich auch das eigene Fahrrad gut zur Absicherung einer Unfallstelle: Liegen zum Beispiel Verletzte an einer schlecht einsehbaren Stelle auf der Straße, kann ein Fahrrad gut sichtbar einige Meter vorher quer auf die Fahrbahn gestellt werden, um herannahende Verkehrsteilnehmende vor dem Unfall zu warnen. Auch bietet es sich an, andere anwesende Personen zu bitten, die Absicherung zu übernehmen. Welche Absicherung genau notwendig ist, kommt auf die Situation an. Allgemein

gilt aber: Helfende sollten trotz aller Sorge um die Betroffenen sich nicht selbst in Gefahr bringen. Eigensicherung geht vor Fremdsicherung!

Notruf-Nummer 112 wählen!

Als nächstes sollten Helfende mit den betroffenen Personen sprechen und prüfen, ob es Verletzte gibt. Ist das der Fall, sollte sofort die internationale Notruf-Nummer 112 angerufen werden (nicht 110, die ist nur für reine Polizeieinsätze!). Bis die Profis vom Rettungsdienst vor Ort sind, ist Erste Hilfe zu leisten, wenn nötig. Je nach Ort und Verletzungen leitet der Rettungsdienst auch per Telefon an. Wichtig: Selbst nicht perfekt ausgeführte Erste Hilfe hilft mehr als gar keine Hilfe und rettet unter Umständen Leben! Übrigens: Wird über die Notruf-Nummer 112 ein Verkehrsunfall mit Personenschaden gemeldet, sollte von der Leitstelle auch automatisch die Polizei alarmiert werden. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, kann beim Anruf aber extra darauf hinweisen.

Wenn keine schweren Verletzungen zu versorgen sind, sollten Helfende den Verletzten zur Seite stehen, weitere Personen im Umfeld ansprechen und diese bitten, dem nahenden Krankenwagen gut sichtbar zu winken bzw. ihn einzuweisen – das spart wertvolle Zeit, wenn die Rettungskräfte nicht erst den Unfallort suchen müssen. Da viele Personen in Unfallsituationen unsicher sind und Menschen generell besser reagieren, wenn sie direkt angesprochen werden, ist es wichtig, Aufgaben konkret zu verteilen: Nicht „jemand muss den Rettungswagen einweisen“, sondern „DU weist den Rettungswagen ein“ oder „DU

kümmerst Dich um die Absicherung der Unfallstelle“.

Wichtig ist generell zu wissen, dass an einem Unfall direkt beteiligte Personen in der Regel unter Schock stehen, auch wenn sie das selbst oft nicht merken oder sich eingestehen wollen. Dabei handelt es sich um eine sinnvolle Reaktion des Körpers, die aber auch dafür sorgt, dass selbst schwerere Verletzungen durch das ausgeschüttete Adrenalin nicht bemerkt werden. Es passiert also durchaus, dass Radfahrende trotz gebrochener Handgelenke o.ä. fast schmerzfrei noch selbst weiter radeln können und erst später bemerken, dass die Schäden größer sind als anfangs gedacht. Gerade deswegen ist es sinnvoll, den Rettungsdienst lieber einmal zu viel zu rufen als einmal zu wenig. So kann bei einer kurzen Untersuchung im Krankenwagen geprüft werden, ob die Fahrt ins Krankenhaus notwendig ist oder ob es wirklich nur ein paar Kratzer sind. Da die Verunfallten oft aber denken, dass alles in Ordnung ist, hilft es, sie aktiv auf ihren Schock und die Auswirkungen hinzuweisen und ihnen ein paar Minuten Zeit zu geben. Manchmal äußert sich ein Schock aber auch ganz offensichtlich durch seltsam wirkendes Verhalten, wie z.B. das Laufen/Stehen direkt auf einer vielbefahrenen Straße oder das Bestehen auf der Weiterfahrt, selbst wenn die Person vor Schmerzen/Brüchen gar nicht mehr aufstehen kann. Hier ist es gut, wenn die umstehenden Menschen beruhigend mit der verletzten Person sprechen und ihr klar machen, dass man jetzt erst einmal einen Moment warten sollte.

Solltet ihr selbst verunfallt sein, versucht Euch bewusst zu machen, dass ihr selbst vielleicht unter Schock steht!

Erste-Hilfe-Kurs auffrischen

Der letzte Erste-Hilfe-Kurs liegt schon viele Jahre oder Jahrzehnte zurück? Dann wird es Zeit für eine Auffrischung! Egal, ob über den eigenen Arbeitgeber oder als Bestandteil der ADFC-Tourguide-Ausbildung: Wer regelmäßig die Grundlagen übt, ist im Ernstfall entspannter und kann besser helfen.

Am 21.10. nahmen wieder 13 Tourenleiter:innen an einem kurzweiligen und spannenden Erste-Hilfe-Kurs teil, der neben vielen ersten Informationen auch jede Menge Platz für Spaß bot.

Sind die Profis vom Rettungsdienst angekommen, die Verletzten versorgt und alle Beteiligten beruhigt, heißt es warten auf die Polizei. Zu diesem Zeitpunkt ist es hilfreich, den Betroffenen Platz zu geben. Insbesondere Schaulustige können ein Problem werden: Alle, die nicht am Unfall beteiligt, Zeuge oder Zeugin waren oder für die Versorgung und Absicherung benötigt werden, sollten die Unfallstelle verlassen. Auch hier helfen konkrete Ansprachen an diese Personen und die Bitte, nicht zu bleiben.

Gedächtnisprotokoll verfassen

Egal, ob man selbst am Unfall beteiligt war oder ihn beobachtet hat: Nach der Versorgung der Verletzten sollten alle Beteiligten möglichst schnell ein Gedächtnisprotokoll anfertigen. Dies hilft bei der späteren Rekonstruktion für die Versicherungen oder ein mögliches Gerichtsverfahren. Da Erinnerungen innerhalb von Stunden stark verblassen, bietet es sich an, noch direkt vor Ort Sprachnachrichten oder Notizen auf dem Handy festzuhalten und diese zu Hause zu verschriftlichen. In ein Gedächtnisprotokoll gehören natürlich Informationen über den Unfallhergang (Fahrtrichtungen, Geschwindigkeiten, Bremsmanöver, ...) und beteiligte Personen (auch weitere Zeug:innen!), aber auch unwichtig scheinende Details wie Wetter- und Straßenverhältnisse, Sonnenstand oder generelles Verkehrsgeschehen (dichter Verkehr oder eher wenig los?). Auch das, was die Beteiligten nach dem Unfall sagen, ist relevant! Gerade für Versicherungen und mögliche Strafverfahren können solche Details später entscheidend sein. Generell gilt: Fotos sagen mehr als 1000 Worte, also sollten alle Details möglichst mit Bildern dokumentiert werden.

Zusätzlich zum Gedächtnisprotokoll sollten auch die Verletzungen ärztlich dokumentiert werden, besonders wenn es mehrere Beteiligte gab und es später um die Schuldfrage geht. Falls von



Kurzweilig und spannend, oft auch lustig, vor allem aber wichtig: Tourenleiter:innen des ADFC Frankfurt beim Erste-Hilfe-Kurs
Ansgar Hegerfeld (2)

den Verletzungen her möglich, helfen auch hier eigene Fotos.

Zeug:innen nicht vergessen

Zuletzt sollten Zeuginnen und Zeugen ihre Kontaktdaten den Beteiligten mitgeben (gut leserlich auf einem Zettel) oder bis zum Eintreffen der Polizei warten und denen die Daten geben. Leider passiert es sehr häufig, dass Personen sich vom Unfallort entfernen und später nicht mehr ermittelt werden können! Uns sind auch Fälle aus Frankfurt bekannt, bei denen Betroffene später

vor Gericht um womöglich lebenslang zu zahlenden Schadenersatz wegen Arbeitsunfähigkeit kämpfen mussten und nur dank Zeugenaussagen Recht und damit eine Chance auf Entschädigung bekamen. Solche Fälle sind zum Glück selten, aber gerade deswegen sollte man sich immer melden und die eigenen Kontaktdaten hinterlassen. Man selbst wünscht sich ja, dass man bei einem eigenen Unfall diese Unterstützung erhält.

Gute Fahrt wünschen

Ansgar Hegerfeld und Falko Görres

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



Am 1. November fand das Planungstreffen der Tourenleiter:innen für die Radreisen im nächsten Jahr statt und es kamen wieder viele interessante Vorschläge für Mehrtagestouren in der kommenden Saison zusammen.

So können wir euch für 2024 wieder ein buntes und vielseitiges Radreiseprogramm mit insgesamt 18 Mehrtagestouren anbieten. Es sind einige beliebte Klassiker dabei, aber auch ganz neue Radreiseziele im In- und Ausland warten darauf, von euch entdeckt zu werden. So dürfte auch diesmal für jede/n etwas Passendes dabei sein. Wieder mit im Programm: zwei Zelttouren für die Campingfreunde.

Bis auf wenige Ausnahmen (darauf wird dann jeweils in der Reisebeschreibung hingewiesen) sind Pedelec-Fahrer:innen auf unseren Radreisen ebenfalls willkommen.

Titel	Kategorie	Termin 2024	Tourenleitung
Adler XXL	***	19. – 21.04.	E. und U. Bauer
Vogelsberg	**	26. – 28.04.	M. Bunkenburg
Maas-Tour	***	08. – 16.05.	B. Giebeler, A. Wehr
Die schönsten Barockstädte an Donau und Inn	**	09. – 12.05.	J. Zukunft
Bauhaus in Weimar und Dessau, Architektur der Moderne in Jena und Berlin	**	17. – 24.05.	J. Zukunft
Pfingstzelt-Tour	****	18. – 21.05.	K. H. Muth, E. Schewitz
Radeln von St. Moritz am Inn zur Zugspitze	****	30.05. – 02.06.	J. Zukunft
Hansestädte in Holland	***	30.05. – 02.06.	B. Giebeler, A. Wehr
Nordpfälzer Bergland – Vom Glan zur Mosel	***	07. – 09.06.	T. Koch
Vom Kurfränkischen ins Tauberfränkische	**	22. – 29.06.	P. Lill-Hendriks
Michelstädter Musiknacht	***	04. – 07.07.	R. Griga
Kultur-Tour Festspiele Weilburg oder Bad Hersfeld	**	Juli	M. Bunkenburg
Doppelte Alpenüberquerung in 4 Tagen	****	26. – 30.07.	J. Zukunft
Bieradlon (Schwalm-Eder)	***	14. – 18.08.	W. Sauer, C. Beckort
Gederner See (Zelt-Tour)	***	Aug./Sept.	S. Seibold
Auf den Spuren der Alpe Adria	**	30.08. – 08.09.	P. Lill-Hendriks, A. Schäfer
Rhone-Tour – Von Lyon nach Avignon	***	05. – 16.09.	R. Griga
Herbst-Tour	***	Ende Okt.	E. und U. Bauer, H. Schulz

Stand: 03.11.2023

Der Schwerpunkt des Angebots liegt bei Zielen im Inland, aber auch Touren im Ausland kommen nicht zu kurz. Dennoch, eine möglichst große Entfernung zu einem Reiseziel ist nicht allein entscheidend für dessen Attraktivität. Viel mehr kommt es doch auf das gemeinsame Reiseerlebnis in eindrucksvollen Städten, Landschaften und Sehenswürdigkeiten an, in einer netten Gruppe von Radlern und Radlerinnen.

Hinweis: Beim jetzigen Planungsstand wird es naturgemäß noch zu Änderungen bei den Reiseangeboten, Zielregionen und/oder den Terminen

kommen. Wir rechnen mit Fertigstellung der Kurzbeschreibungen zu den Touren im Januar 2024. Gebucht werden können die Reisen (nur über unsere Webseite!) voraussichtlich ab Anfang März. Bitte verfolgt dazu die Informationen und Aktualisierungen auf unserer Webseite. **Wichtig:** Vor Buchung eurer Reise bitte auch die „Reisebedingungen Radreisen“ auf der Webseite lesen!

www.adfc-frankfurt.de/radreisen

Viel Spaß bei der Planung wünscht euer Radreise-Team!

Thomas Koch, Tourenreferent ADFC Frankfurt

ADFC Frankfurt „on tour“

Herbsttreffen der Tourenleiter:innen des ADFC Frankfurt mit Rückschau auf die vergangene Saison

Am 24.10.23 kamen 34 Teilnehmer:innen zum jährlichen Herbsttreffen im Saalbau Gutleut zusammen, eine Gelegenheit, die Tourenaktivitäten 2023 Revue passieren zu lassen und auch auf das kommende Jahr vorzuschauen.

Glücklicherweise waren coronabedingte Vorsichtsmaßnahmen und Einschränkungen in diesem Jahr kein Thema mehr. Alle Touren konnten ohne Beschränkungen, allerdings mit der in Coronazeiten bewährten Anmeldepflicht durch die Teilnehmenden, durchgeführt werden.

Von mehr als 200 Radtouren aus ganz unterschiedlichen Formaten (von „Wissen-auf-Rädern“

bis zu sportlichen Rennrad-Touren) gab es viel zu berichten, es kam zu einem regen Informationsaustausch unter den Anwesenden. Neu im Programm waren in diesem Jahr barrierefreie Drei-Rad-Touren, die von Harry für Menschen mit leichten Einschränkungen auf Sessel- bzw. Liegerädern mit Erfolg angeboten wurden.

Mehr Pedelecs unterwegs

Weitere Themen des Treffens waren unter anderem die vom Bundesverband geplante und kontrovers diskutierte Zertifizierungspflicht für Tourenleiter:innen ab 2027 sowie der Umgang mit der zunehmenden Zahl von Teilnehmer:innen mit

Pedelecs, die sich zu unseren Touren anmelden. Beim letzten Punkt waren sich die Anwesenden weitestgehend einig, dass die bestehenden Teilnahmebedingungen für diesen Personenkreis angepasst und ergänzt werden sollten.

Mit viel Einsatz und Engagement wird sich das gesamte Team Touren des ADFC Frankfurt in den nächsten Wochen mit Vorbereitung, Planung und Erstellung des Tourenprogramms für das Jahr 2024 befassen, so dass wir euch – da bin ich sehr zuversichtlich – wieder ein vielseitiges Angebot mit zahlreichen interessanten Radtouren machen können.

Thomas Koch, Tourenreferent ADFC Frankfurt



Dienstag, 21. November 2023, 19:30 Uhr

Michael Bunkenburg & Olaf Schoo,
ADFC Frankfurt am Main,
AG Kartographie und GPS

GPS für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer

Besonders beim Fahrradfahren und Wandern wird GPS-Navigation immer beliebter. Der erste Teil des Vortrags von Michael Bunkenburg gibt eine Übersicht, wie man sich mit GPS leiten lassen kann. Es werden auch GPS-Geräte und GPS-Apps für Smartphones vorgestellt.

Fahrrad-Navigation mit komoot

Im zweiten Teil stellt Olaf Schoo die Navigations-App Komoot vor, die mittlerweile weit verbreitet ist. Zunächst werden die Grundfunktionen zum Navigieren vorgestellt.

Komoot macht Vorschläge zu Touren, die zu interessanten Ausflügen auffordern. Es gibt weitere Funktionen, mit denen Komoot-Benutzer Tourenvorschläge austauschen können. Auch diese werden vorgestellt.

Zuhörerinnen und Zuhörer erhalten einen guten Eindruck, ob diese App für sie in Frage kommt.

Die Winterreisen

Die Radreisen-Vortragsreihe des
ADFC Frankfurt im Winter

Achtung, wir sind wieder im **Saalbau Bornheim**,
Arnsburger Straße 24, 60385 Frankfurt,
U4/Bus 32 „Höhenstraße“

Im Anschluss an den Vortrag gibt es ein
„gemütliches Beisammensein“, zu dem alle
Zuhörerinnen herzlich eingeladen sind.

Eintritt frei, Spende erbeten

Dienstag, 30. Januar 2024, 19:30 Uhr

Paul Tiedemann, ADFC Frankfurt am Main

Unterwegs auf dem Kocher-Jagst-Radweg

Von Frankfurt aus den Main aufwärts, dann hinauf in den Odenwald und in das Tal der Jagst, rund um Jagst und Kocher und zurück über das Taubertal. Eine Radtour reich an Landschaft, Kultur und abwechslungsreichen Wegen. Ein Reisebericht mit Lichtbildern.

Dienstag, 13. Februar 2024, 19:30 Uhr

(Terminänderung, war ursprünglich 20. Februar)
Hanne Marquardt, Peter Lill-Hendriks,
ADFC Frankfurt am Main

Unterwegs auf dem Alpe-Adria-Radweg

Genussvoll mit dem Tourenrad unterwegs zu sein, ist auf den traumhaften Radwegen im Pustertal, an der Drau und dem Alpe-Adria-Radweg auf alle Fälle möglich. Sicherlich gibt es auch die eine oder andere ansteigende Wegstrecke, die wir aber mit Geduld, entsprechender Zeit und Beharrlichkeit gemeistert haben.

Gerne lassen wir Euch teilhaben an unserer Radreise gen Süden.

Dienstag, 12. März 2024, 19:30 Uhr

Florian Keiper, FahrradBande Berlin

Einfach mal losfahren – könnte gut werden

Gesagt, getan! Im April 2019 fuhr Floki von seiner Berliner Haustür los gen Osten. Über die Türkei, Georgien, Russland und Kasachstan ging es nach Kirgistan. Um von dort über den Pamir Highway Richtung Iran zu radeln. Die Erlebnisse der Tour hat er in einem kurzweiligen und unterhaltsamen Vortrag zusammengefasst.

■ Weitere Informationen unter www.adfc-frankfurt.de/winterreisen

Mitgliederversammlung 2024 des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Der Vorstand lädt gemäß § 8 seiner Satzung alle Mitglieder zur Mitgliederversammlung am

22. Februar 2024 von 19:00 – 22:00 Uhr

in den SAALBAU Gutleut (Raum Westhafen, Rottweiler Straße 32, 60327 Frankfurt) ein.

Anträge müssen bis zum 10.01.2024 in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollantin/des Protokollanten
3. Festlegung der Tagesordnung
4. Feststellung der Beschlussfähigkeit
5. Genehmigung des Protokolls der letzten Mitgliederversammlung (nach Rücksprache einsehbar)
6. Tätigkeits- und Kassenbericht des Vorstands
7. Bericht der Kassenprüfenden
8. Entlastung des Schatzmeisters und des Vorstands
9. Beschlussfassung über den Haushalt
10. Wahl der Kassenprüfenden
11. Wahl des Schatzmeisters/der Schatzmeisterin
12. Wahl des Vorstands
13. Kurzberichte aus den AGs
14. Wahl der Delegierten zur Landesversammlung 2024 des ADFC Landesverbands Hessen e. V.
15. Anträge
16. Sonstiges

Der Kreisvorstand



Aufgeräumt soll der Laden sein, meint Denis Scholz und legt selbst Hand an

Im Westen viel Neues

Denis Scholz wird bald das Radsporthaus Kriegelstein mit Sitz in Zeilsheim übernehmen. Und das in nun vierter Generation.

Peter Sauer (5)

Fast 100 Jahre ist das Unternehmen alt. Es fing in Karlsbad im ehemaligen Sudetenland mit einer Fabrik u.a. für Lastendreiräder an, gegründet von Erwin Kriegelstein. Güter und Waren konnten so von jedermann und jederfrau transportiert werden, Kinder und Hunde da-

gelstein-Website. Nach 1948 ging es dann turbulent weiter, zuerst der Neubeginn in Höchst, später ein zweites Standbein durch Übernahme einer Tankstelle in Zeilsheim, die 2002 zu einem reinen Fahrradgeschäft und Hauptsitz aufwändig umgebaut wurde. Die Filiale in Höchst wurde 2022 geschlossen.

Die Firma bleibt in all den Jahren in Familienhand. Erwin Kriegelstein übergab an Helmut Kriegelstein und der wiederum an Tochter Heike und ihren späteren Ehemann Stefan Scholz. Nicht nur der Großvater war der Zeit voraus, auch Heike Kriegelstein war es. Sie erlangte schon als 25-jährige den Meistertitel als Zweiradmechanikerin und war 1991 die erste Frau in ganz Hessen, die das geschafft hat.



mals wahrscheinlich eher nicht. Die „Rekord“-Werke Karlsbad waren sozusagen der Zeit weit voraus. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg wurden 11 unterschiedliche Lastenräder, ein Invaliden-Dreirad mit Handantrieb, ein Rollstuhl und ein gefederter Transportwagen mit Pneumatik konzipiert und hergestellt. Alles gesetzlich geschützt und bei Nachahmung strafbar. Nachzulesen und nett anzuschauen im Originalkatalog der „Rekord“-Werke auf der Krie-



Auch Sohn Denis Scholz hat die Liebe und Leidenschaft zum Fahrrad früh entdeckt. Immer schon in der Werkstatt mit dabei, konnte es gar nicht anders kommen. Direkt nach dem Abitur begann er eine Ausbildung im elterlichen Betrieb. Und nach sage und schreibe 22 Monaten hatte er den Gesellenbrief und ein Jahr später seinen Meisterbrief in der Tasche. „Da weiß das Herz, wo es schlägt. Den Meisterkurs fand ich cool“, erinnert sich Denis Scholz. Nun, mit gerade einmal 26 Jahren, ist er kurz davor, die Firma zu übernehmen. Hineingewachsen in den Job weiß er, wie das Geschäft läuft und was der Kundschaft wichtig ist – Beratung und Kundenorientierung sind essentiell für den Betrieb. Die Kunden kommen – „Wir sind das westlichste Geschäft in Frankfurt“ – aus den umliegenden Stadtteilen, aber natürlich auch aus dem nahegelegenen Vordertaunus.

Eine besondere Herausforderung ist die Reparaturannahme. „Schon immer arbeiten wir ganz ohne Terminvergabe. Jederzeit kann das Fahrrad vorbeibracht werden und in der Regel drei bis vier Tage später wieder abgeholt werden“. Manchmal stehen 50 bis 100 Fahrräder im Hof, dann wird nach Auftragseingang abgearbeitet. Es werden alle Arten von Rädern angenommen und Reparaturen durchgeführt, aber „Bio“-Bikes zu reparieren sei immer noch spannender als E-Bikes, man sei kreativer und habe alles unter Kontrolle, meint Denis Scholz. Zu Hause habe er noch eine alte Sachs-Fünfgang-Nabe, die er gerne zerlegt und wieder zusammenbaut. Er nennt es „eine schöne Fingerübung“.

Insgesamt arbeiten sechs Mitarbeiter, davon zwei Auszubildende, in der Werkstatt und im Laden. Scholz' Eltern sind weiterhin dabei, ebenso seine Ehefrau Malin im Verkauf. Denis Scholz würde gerne auch weibliche Auszubildende einstellen. „Aber es gibt einfach keine passenden Bewerbungen“, bedauert er.



„Für alle mittwochs frei und samstags ab 14 Uhr Feierabend. Das ist schon etwas Besonderes im Handwerk.“

Denis Scholz, Firma Kriegelstein

Vergrößern möchte der Geschäftsführer in Spe den Betrieb nicht, aber zukunftsorientierter ausrichten, das schon. Einige Ideen sind bereits umgesetzt. Ein Elektrolastwagen ist angeschafft, ein Stromanbieter nachhaltiger Energien beauftragt und das Beste: eine Arbeitszeitreduzierung bei vollem Lohnausgleich wurde eingeführt. Alle Angestellten haben mittwochs frei und samstags ab 14 Uhr Feierabend. Das ist schon etwas Besonderes im Handwerk und wirklich sehr mitarbeiter- und mitarbeiterinnenfreundlich!

Mit dem ADFC ist das Radsporthaus Kriegelstein schon lange eng verbunden. Als Fördermitglied unterstützt es die Fahrradlobby, zwei Mal im Jahr kommt die Codiergruppe des Frankfurter ADFC für die Käufer und Käuferinnen neuer Fahrräder zum Einsatz und last but not least gab es dieses Jahr eine sehr großzügige Spende von Fahrradbekleidung aus dem Firmen-Bestand. Viele unserer ehrenamtlich tätigen Mitglieder haben davon profitiert!

Für dieses starke Engagement bedankt sich der Vorstand im Namen des ADFC ganz herzlich!

Dagmar Berges



Klimatour in Oberursel

Mit dem **ADFC Oberursel/Steinbach** auf Tour anlässlich der Taunus-Klimatage des Hochtaunuskreises

Zu einer etwas anderen Radtour hat die Ortsgruppe Oberursel/Steinbach Ende September eingeladen und gut 20 Radler sind mitgefahren. Anlass waren die erstmals veranstalteten Taunus-Klimatage des Hochtaunuskreises, bei denen am Samstag jeder ein klimafreundliches Projekt vorstellen konnte. Die Idee des ADFC: Wer sich nicht zwischen „Wasserspaziergang“ am nördlichen Stadtrand und „Insektenfreundlichkeit“ ganz im Süden entscheiden wollte, konnte mit der Radtour beides besuchen.

Gestartet ist die Gruppe an der Hohemark. Hier erklärten Experten der Lokalen Klimainitiative Oberursel (LOK e. V.), warum es so wichtig ist, Wasser im Wald zu halten und beispielweise die Wassermassen bei Starkregen möglichst langsam abfließen zu lassen. Sie zeigten uns, welche einfachen und oft gar nicht kostspieligen Maßnahmen sie mit Hilfe der Waldbesitzer und der Forstämter umsetzen. Sehr interessiert hörten die Radler:innen zu und fuhren nach der kurzen Wanderung bergan jetzt entspannt bergab nach Süden. Die Nord-Süd-Achse in Oberursel ist für den Radverkehr noch nicht durchgehend sicher gestaltet. Auf diese Lücken wurde im weiteren Verlauf der Tour immer wieder mit kurzen Stopps und Erläuterungen eingegangen. So stellte Tourenleiter Rainer Kroker vor, wie ein Radweg, der dem künftigen Gefahrenabwehrzentrum im Weg ist, zur ersten „echten“ Fahrradstraße in Oberursel führt, die dann auch Schulkindern den sicheren Weg von den nördlichen Wohnquartieren in die Schulen ermöglicht.

Für die Klimaneutralität spielt Wärme eine zentrale Rolle, wie jeder seit den Debatten um das Gebäude-

energiegesetz weiß. Die Teilnehmer:innen erfuhren, wie auch in einem Mehrparteienhaus eine Wärmepumpe über das ganze Jahr wohlige Wärme und warmes Wasser produziert. Seit über zehn Jahren funktioniert die Anlage so energiesparend, dass im Energieausweis die Bestnote A+ erreicht wird. Das macht sich auch mit niedrigen Heizkosten bemerkbar. Eine fossile Heizungsanlage ist für die Bewohner Vergangenheit.

Radverkehr stand dann wieder im Zentrum des Informationsstandes, den der ADFC am Bahnhof aufgebaut hat, am Rand eines vorbildlichen Radwegs, der aber leider sehr schnell endet. Die äußerst gefährliche Situation an der Frankfurter Landstraße stand im Zentrum des Informationsstandes. Der Abschnitt unterbricht die Pendlerstrecke nach Frankfurt und zwingt zu Umwegen. Der Bedarf ist unbestritten, so war Verbesserung an dieser Stelle schon 2016 bei der Verabschiedung des Radverkehrskonzepts mit höchster Priorität bewertet worden. Die Zählstelle kurz unterhalb der Engstelle verzeichnet an vielen Tagen 500 und mehr Fahrten. Die Stadt hat einen guten Plan für einen



Rainer Kroker erläutert den Plan zur Fahrradstraße Mainstraße, die einen Radweg ersetzen wird
Ulrike Heitzer-Priem (2)



„Wie man Tiere pflanzen kann“: In Stierstadt erfahren die Teilnehmer:innen der Klimatour einiges über insektenfreundliche Pflanzen im Garten

Radweg vorgelegt, aber dafür fallen etwa zehn Parkplätze weg, was zu massivem Protest führt. Der ADFC macht sich für den Plan der Stadt stark, ebenso wie für den Radschnellweg FRM 5 von Friedrichsdorf nach Frankfurt, dem zweiten Thema am Infostand. Die Radfahrerinnen und Radfahrer punkteten eifrig für den Umbau der Frankfurter Landstraße und für den raschen Bau des Radschnellwegs.

Nach so viel Verkehrspolitik radelten sie das letzte kurze Stück über die Trasse des künftigen Radschnellwegs nach Stierstadt. Hier zeigte die katholische Kirchengemeinde Sankt Sebastian „wie man Tiere pflanzen kann“: Die Gemeinde hat das Gelände an ihrem Gemeindezentrum insektenfreundlich um-

gestaltet. Die einheimischen Pflanzen ziehen viele verschiedene Insekten an. Die Idee „Tiere zu pflanzen“ funktioniert. Klaus Dühr, Mitglied der Insektenwiesen-Gruppe der LOK erzählte spannende Details und gab den interessierten Radlern und Radlerinnen konkrete Hinweise, was man im eigenen Garten für Insekten tun kann, um damit die Biodiversität zu verbessern.

Nach gut drei Stunden und vielen Eindrücken und interessanten Erfahrungen endete die Klimatour des ADFC, die durchaus eine Fortsetzung – und Nachahmer – finden sollte. Gemeinsam mit den Partnern, die ihre guten Beispiele vorstellen, gewinnen wir mehr Verständnis für Klimaneutralität in unseren Kommunen.
Ulrike Heitzer-Priem

lich beweg

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

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

Leitung
Marie-Anne Augustin
Tänzerin & Tanzpädagogin
Einführung beitragsfrei

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

Die Erwartungen waren hoch, als die Stadt Bad Homburg im Jahr 2020 mit der Erarbeitung eines Mobilitäts- und Verkehrskonzepts (MOKO) begann. Es sollten nichts geringeres als die Voraussetzungen für eine nachhaltige und klimaverträgliche städtische Mobilität definiert, entwickelt und langfristig sichergestellt werden. Dabei sollten insbesondere die Aufwertung der städtischen Verkehrsräume zugunsten des Radverkehrs wie auch der Fußgänger:innen sowie Ansätze zur Minderung des motorisierten Individualverkehrs als zentrale Bestandteile des Konzepts vorgesehen werden. Mit dieser Vorgabe wurde auch in das Projekt gestartet.

Der erste Rückschlag kam aber bereits im Juli 2021, als dem Arbeitskreis zum MOKO mitgeteilt wurde, dass Bad Homburg eine hohe Affinität zum Individualverkehr und zum PKW aufweise. Mit Blick auf die nicht konkurrenzfähige Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr, insbesondere des weiteren Umlandes, sind die Menschen auch stark auf den eigenen PKW angewiesen. Es wurde der „Bad Homburger Weg“ ausgerufen.

Erreichbarkeit nur durch PKW-Nutzung gewährleistet

Auch bei der Vorstellung des MOKO im Oktober 2023 wurde Oberbürgermeister Alexander Hetjes nicht müde zu betonen, dass das Konzept auch die Erreichbarkeit Bad Homburgs berücksichtigen und gleichzeitig zur Reduktion der Emissionen beitragen sollte. Viele Zuhörer waren verwundert, dass eine Erreichbarkeit nur durch eine hohe Pkw-Nutzung gewährleistet sein sollte und hatten auch kein Konzept erwartet, bei dem Bad Homburg von der Außenwelt abgeschnitten würde.



So geht es in Bad Homburg derzeit auf den viel zu schmalen Wegen an den Hauptverkehrsachsen zu. Hier auf der Urseler Straße, wo Schüler und Schülerinnen aufgrund der miserablen Verkehrsführung täglich im Pulk auf der falschen Straßenseite nach Hause fahren. Ralf Gandenberger

Bad Homburg stellt Mobilitätskonzept vor

Bis 2035 plant Bad Homburger die Umsetzung von 51 Maßnahmen, um damit eine nachhaltige und klimaverträgliche Mobilität zu erreichen. Zehn dieser Maßnahmen sind zur kurzfristigen Umsetzung vorgesehen. Dazu zählen auch die fahrradfreundliche Gestaltung der Hauptverkehrsachsen und die Realisierung von Rad(schnell)wegen zu den Nachbarkommunen.

Die 51 Maßnahmen bilden einen bunten Strauß von Aktivitäten ab, die alle Aspekte umfassen und in sieben Leitziele unterteilt sind: Fußverkehr stärken, Radverkehr fördern, Bus und Bahn optimieren, Neue Mobilität fördern, Straßenraum attraktiv gestalten, Pendel- und Wirtschaftsverkehre effektiv gestalten und mobil mit dem Auto. Im Bereich „Radverkehr fördern“ sind neben den beiden oben genannten Bereichen der Radwege zu den Nachbarkommunen und der fahrradfreundlichen Gestaltung der Hauptverkehrsachsen noch die Felder „Onlinekarte zum Umsetzungsstand des Radverkehrskonzepts“, „Pop-up-Radwege“,

mehr Fahrradständer im öffentlichen Raum und Parkhäusern“, „Frühere Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr“ (also nicht etwa vollständige Öffnung), „Radverkehrsachse über die Brunnenallee“, „Sichere Umleitungen für Fuß- und Radverkehr“, „Ausbau von Fahrradstraßen“, „Kommunale Förderprogramme für E-Lastenräder“, „Fahrradkonforme Aufzüge und Treppen am Bahnhof“, „Radverkehr in Neubaugebieten“ und „Bessere Radfahrbedingungen für E-Bikes und Lastenräder“ enthalten.

Die genannten Maßnahmen klingen ebenso wie weitere Ideen, wie z. B. die Erweiterung und Optimie-

rung des Buslinienetzes, der Errichtung von Mobilstationen oder der Angebotsverdichtung für E-Carsharing, auf dem Papier sehr zukunftsweisend und progressiv. Würden sie so schnell umgesetzt, wäre dies ein wesentlicher Fortschritt für Bad Homburg.

Unwucht in Richtung Radfahrer vermeiden

Die bisherigen Diskussionen um den „Bad Homburger Weg“ und die Begleitumstände machen jedoch äußerst skeptisch. So wird selbst im besten Szenario des Konzepts immer noch mit einer Zunahme der im Stadtgebiet von Bad Homburg zurückgelegten Kfz-Kilometer von über 9 Millionen gerechnet (von ca. 257 in 2020 auf 266 Mio. km/a in 2035). Mit einem deutlichen Umstieg auf den Umweltverbund, so dass die Fahrleistung wenigstens gleich bliebe, rechnet selbst das beste Szenario also nicht. Diese Entfernungen müssen auf den innerstädtischen Straßen zurückgelegt werden. Damit nimmt die Konkurrenz um den bisher schon nur begrenzt vorhandenen Platz zwischen Kfz, Radverkehr und zu Fuß Gehenden weiter zu. Dies sind keine guten Voraussetzungen für die Umsetzung der oben genannten Maßnahmen, insbesondere für die fahrradfreundliche Gestaltung der Hauptverkehrsachsen. Denn wie hatte Oberbürgermeister Hetjes vor der Vorstellung des Konzepts verlauten lassen: Die Stadt will eine Unwucht in Richtung Radfahrer vermeiden – weil Bad Homburg Auto-affin ist, und sich von der Online-Befragung vor allem Radfahrer angesprochen gefühlt hätten.

Alle Details zum Verkehrs- und Mobilitätskonzept können nachgelesen und heruntergeladen werden: www.bad-homburg.de/moko

Ralf Gandenberger

Kommentar

Bad Vilbel: Elend lange Fristen im Radwegebau

Seit einer gefühlten Ewigkeit werden die überörtlichen straßenbegleitenden Radwegeverbindungen zwischen Bad Vilbel-Gronau und Karben-Rendel sowie zwischen der Siedlung Heilsberg und dem Franfurter Stadtteil Bergen-Enkheim herbeigesehnt. Was die Gronauer Verbindung angeht: Es läuft mittlerweile ein Planfeststellungsverfahren. So kann ungefähr in zwei Jahren mit dem Baube-

ginn gerechnet werden – falls nicht allzu viele Einsprüche kommen.

Hingegen wird zwischen Bad Vilbel und Bergen-Enkheim noch etwas mehr Geduld erforderlich sein. Immerhin werden jetzt der Verlauf und die Trasse für den geplanten Fuß- und Radweg festgelegt. Auch wenn laut Aussage von Bürgermeister Sebastian Wysocki die Zusammenarbeit mit Hessen

Mobil sehr konstruktiv ist. Auch hier wird ein zeitraubendes Planfeststellungsverfahren nötig sein.

Kurzum: Wenn alles gut läuft, wären beide Radwegeverbindungen bis zum Jahr 2030 realisiert. Angesichts dessen, dass seit geraumer Zeit die Verkehrswende propagiert wird, sind die Fristen von der Feststellung des Bedarfs bis zur Fertigstellung doch elend lang.

Wulfhard Bäumlein



Bad Vilbel: Ein Tourenbericht

Zur ADFC-bike-night nach Frankfurt

Zur ADFC-bike-night hatte ich auch dieses Jahr wieder die Leitung einer Zubringertour von Bad Vilbel nach Frankfurt übernommen. Als ich Anna, meiner Enkelin (12), davon erzählte, war sie sogleich Feuer und Flamme. Für sie stand fest: „Da fahre ich mit.“ Ihre Eltern hatte sie schnell davon überzeugt, dazu nach Bad Vilbel zu reisen, immerhin ist ihr Zuhause im Ruhrge-

biet. Ihr Fahrrad schmückte sie mit Fähnchen und auch einer Lichterkette, es mussten rosa Flamingos sein.

Mit unserer planmäßigen Zubringertour starteten wir pünktlich um 18.45 Uhr am Südbahnhof. Am Heilsberg-Kreisel warteten bereits weitere Radelnde, die an der Tour teilnehmen wollten, so auch Anna mit ihrer Mutter. Sie waren bereits zuvor den Schöllberg hochgefahren,

welcher beim Frankfurt Ironman als *Heartbreak Hill* bekannt ist.

Gewählt hatte ich den direkten Weg über die Friedberger Landstraße zum Mainkai. Das erschien mir als der sicherste Weg, weil nahezu auf der gesamten Länge eine separate Anlage für den Radverkehr vorhanden ist. Und dann das: Der Radweg direkt vor dem Baumarkt an der Friedberger Warte zugesperrt, obwohl zum Baumarkt ein großer Kundenparkplatz gehört, unmittelbar daneben. Andere Radelnde hatten bereits angehalten, sich fürchterlich aufgeregt. Was blieb für uns? Auch anhalten und den Verstoß mit einem Foto für eine spätere Anzeige dokumentieren. Es sollte die einzige größere Hürde für uns auf der gesamten Tour sein.

Fahrradstau auf der Autobahn

Anna gefielen die meist rot markierten Radwege. Originalton: „Das wünschen wir uns bei uns zu Hause auch.“ Durch das nächtlich beleuchtete Frankfurt auf extra für den Rad-

verkehr abgesperrten Straßen zu fahren – das begeisterte sie. Ein besonderes Highlight jedoch war für sie, auf der für Autos gesperrten Autobahn fahren zu dürfen. Dort kam es kurz vor der Abfahrt zu einem Ereignis der besonderen Art: Fahrradstau auf der Autobahn – das erlebt man nicht oft.

Zurück in Frankfurt über die beleuchteten Mainbrücken, dazu die beleuchtete Skyline, und dass überall Musik erschallte, gefiel Anna auch sehr. Jetzt galt es noch, den Weg nach Bad Vilbel zu bewältigen, und das schaffte sie auch noch. Zuhause angekommen, war sie dann schon ziemlich abgekämpft, aber glücklich über das Erlebte. „Nächstes Jahr“, sagte sie „möchte ich wieder dabei sein.“

Zu guter Letzt erstattete ich anderntags eine Anzeige wegen Parkens auf dem Radweg mit Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer; bei der Onlinewache (www.polizei.hessen.de/service/onlinewache/) geht das problemlos, man darf auf das Ergebnis gespannt sein. *Theo Sorg*

Der ADFC Bad Vilbel e. V. ist fortan der ADFC Bad Vilbel / Karben e. V.

Unsere diesjährige Mitgliederversammlung fand am 20. April 2023 im Haus der Begegnung in Bad Vilbel statt. Seit Mitte Juli liegt das Protokoll in der vom Amtsgericht Frankfurt am Main geforderten Form vor – Ende gut, alles gut! – und die Eintragung der im Rahmen der MV beschlossenen Satzungsänderungen im Vereinsregister wurde Ende Juli vom Amtsgericht auf den nunmehr geltenden Stand gebracht.

Hervorzuheben sind unter anderem die folgenden Punkte, die im Rahmen der Mitgliederversammlung behandelt wurden:

- Wir haben unsere Satzung überarbeitet und modernisiert. Ein wichtiger Punkt war die Umbenennung von ADFC Bad Vilbel e. V. zu ADFC Bad Vilbel / Karben e. V. Somit sind in Karben wohnende Mitglieder des ADFC den Bad Vilbeler Mitgliedern gleichgestellt.
- Auf der Tagesordnung stand außerdem die Neuwahl des Vorstands. Fürderhin besteht er aus sechs Personen. Dr. Ute Gräber-Seißinger, Christian Martens, Matthias Marcks und Thomas Bauscher amtierem weiterhin als erste Vorsitzende, zweiter Vorsitzender, Schriftführer sowie Schatzmeister. Den Beisitz bilden weiterhin Michael Görg und Jochen Waiblinger. Jürgen Knies hatte nicht mehr kandidiert. Wir danken ihm für seine langjährige Zugehörigkeit zum Vorstandsteam!
- Das Jahr 2022 war geprägt durch vielfältige Aktivitäten und Veranstaltungen, die Gegenstand des dem Protokoll beigefügten Berichts des Vorstands sind. Das Protokoll ist auf der Website des ADFC Bad Vilbel / Karben verfügbar, und zwar unter www.adfc-bad-vilbel.de/Mitgliederversammlung2023Rueckschau.

Unsere Aktiven haben im Jahr 2022 Großartiges geleistet – radverkehrspolitische Arbeit, Fahrradcodierung, Tourenleitung, in der Verwaltung der Finanzen, der Betreuung der Mitglieder und in der Öffentlichkeitsarbeit. Vielen Dank dafür!
Ute Gräber-Seißinger

★ 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



„Sie bestreiten das härteste Radrennen der Welt...“

Holger Küst erhält den Ehrenbrief des Landes Hessen

Das obige Zitat kommt aus dem Mund des Eppsteiner Bürgermeisters Alexander Simon, der es sich nicht nehmen ließ, anlässlich der Verleihung des Ehrenbriefes eine kleine Laudatio mit folgendem Tenor zu halten: Was hätte Hessen Besseres passieren können, als dass Holger nach seiner Studienzeit in Freiburg in den MTK zog – und dort blieb!

Seit 1997 ist er Erster Sprecher des ADFC Hofheim / Eppstein / Kriftel. 2003–2014 war er zudem auch Erster Sprecher des Kreisverbands ADFC Main-Taunus, dem er nach einem kurzen Ausflug in den Landesvorstand (2015–2017 als Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands) seit 2022 wieder angehört.

So viel zu den Fakten. Sie sind Holgers Lieblinge, aber es braucht viel mehr als sie, um dem Speckgürtel des Rhein-Main-Gebiets Radverkehrsförderung abzurufen – meist gegen den „Main“stream. Wenn ich an meine Zusammenarbeit mit Holger denke, fallen mir diese drei Charakteristika ein:

Unermüdlich

Das ist das erste und sollte im wahrsten Sinne des Wortes verstanden werden. Wer mit ihm zusammenarbeitet, bekommt mitten in der Nacht E-Mails und Anrufe gerne kurz vor 22 Uhr – aber nur der Höf-

lichkeit halber. Eine seiner Töchter nennt ihn eine „Nachteule“, nur mit dem Unterschied, dass Holger tagsüber einer Vollzeitbeschäftigung nachgeht. Nachts also Recherche, E-Mails und Dokumentation all der Schwachstellen, die bei seinen Befahrungen am Wochenende entdeckt wurden. Auswertung des Fahrradklimatests, Prüfung der Baustellenbeschilderung oder Protokollierung der Ortsverbandssitzungen? Holger übernimmt.

Sachkundig

Als nächstes kommt sachkundig. Ich würde ihm zu seinem Dokortitel in Physik direkt einen zweiten Dokortitel für MTK-Radverkehr verleihen, denn er hat sämtliche MTK-Straßennomenklaturen (L3011, 3014, 3015 oder 3018?) im Kopf, genauso wie die meisten Straßennamen – von Hochheim bis Eschborn! Selbstredend ist er ERA-firm. Darüber hinaus jongliert Holger mit der StVO genauso souverän wie mit



v.l.: Landrat Michael Cyriax, Dr. Holger Küst, Eppsteins Erste Stadträtin, Sabine Bergold, und Bürgermeister Alexander Simon

Gabriele Wittendorfer

der StVZO. Vielleicht schreibt er nachts schon am WIKIPEDALIA? Nicht verzagen, Holger fragen.

Erbarmungslos

Und weil aller guten Dinge drei sind: Erbarmungslos. Gegen sich und andere. Einige Beispiele gefällig?

1. Man versetze sich in die Rolle der Frauen und Männer, die in Hofheim, Eppstein, Kriftel oder in der Welt mit Radverkehr zu tun haben. Ein ruhiger Job, könnte man meinen – und dann kommt Holger. Er übergibt Abarbeitungslisten mit locker 80 Positionen und fragt auch noch nach 10 Jahren, wie viele davon schon erledigt seien.
2. In seiner Aktivenzeit in Freiburg (da gab es noch keine Pedelecs) wurde ein Infostand-Lastenrad gewünscht. Holger hat es gebaut, aber leider war er auch der Einzige, der in der Lage war, dieses schwere Monstrum zu fahren.

Bis heute gilt: Meist wird alles, was der Ortsverband für seinen Infostand braucht, von Holger aus Vockenhausen mittels Bio-Bike und Fahrradanhänger angefahren.

3. Wehe, die Mit-Aktiven im ADFC nehmen den Datenschutz nicht ernst, sagen Spielstraße zu einer verkehrsberuhigten Zone oder verwechseln im schlimmsten Fall die Radroutenbeschilderung mit der Wegweisung für die Regionalparkroute – das geht gar nicht. Holger nimmt es genau.

Zum Abschluss wieder Fakten: Der MTK hätte ohne Holger bis heute keine Radroutenbeschilderung, dokumentiert im Geoinformationssystem des Landes. Außerdem würde ohne Holgers ehrenamtliche Arbeit die MTK-Radroutenbeschilderung in weiten Teilen nicht aktualisiert. Dafür und auch für alles andere: Danke, Holger!

Gabriele Wittendorfer

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

„Offenbach fährt fair“ stellt neue Plakate vor

Am 13.10.23 konnten die beteiligten Multiplikatoren und Aktiven sowie die Presse am Radraum Offenbach, vor dem Rathaus, die neuen Flyer und Plakate von „Offenbach fährt fair“ begutachten.

Die neuen, ca. 20 Motive mit Personen aus verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen sollen ab Anfang 2024 auf den städtischen Dreieckständern im Format DIN A1 im Stadtgebiet zu sehen sein. Wie schon in den vorherigen Auflagen sollen alle Verkehrsteilnehmer zu mehr Rücksicht, Fairness und Freundlichkeit aufgefordert werden.

Ob Schulkinder, Senioren, Radfahrer oder Autofahrer, alle sind dankbar für Aufmerksamkeit und Umsicht. Die Stadt und der Magistrat unterstützen die Initiative und appellieren auch auf Plakaten, die Verkehrsregeln zu beachten und entspannt zu bleiben. Dazu wurde auch ein neuer Flyer erstellt, der den Sinn der Kampagne näher erläutert und alle Ver-



Stadtkämmerer Martin Wilhelm, Bürgermeisterin Sabine Groß und ADFC-Vorstand Detlev Dieckhöfer bei der Vorstellung der Flyer und Plakate am Radraum
Nadine Heinzelmann, UMP

kehrsteilnehmer auffordert, es den Vorbildern auf den Plakaten nachzumachen.

Der ADFC Offenbach hatte die Kampagne 2014 gemeinsam mit dem Fuß e. V., der Verkehrswacht und dem Umweltamt der Stadt mit Prominenten und aktiven Radfahrenden gestartet. 2017 wurde die Initiative von der Landesregierung mit dem Preis „Ort des Respekts“ ausgezeichnet.

Am Anfang sollten insbesondere die Radfahrenden angesprochen werden, dann wurden ausdrücklich alle Verkehrsteilnehmer zu mehr Fairness aufgefordert. Ob am Zebrastreifen, auf Rad- und Gehwegen, in der Fußgängerzone, an kleinen

und großen Kreuzungen, überall geht es besser mit mehr Rücksicht und Freundlichkeit. Ein freundliches Lächeln, ein Wink zum Dank oder um andere vorzulassen, solche Gesten kommen fast immer gut an und motivieren zur Nachahmung. Außerdem hebt es die Stimmung und die Sicherheit im oft stressigen Stadtverkehr.

Das lässt sich zwar objektiv schlecht messen, aber subjektiv hat sich das Verkehrsklima in Offenbach seit dem Start der Kampagne schon spürbar verbessert, berichtet ein Aktivist, der von Beginn an dabei ist.
Detlev Dieckhöfer

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

REGIONAL

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

Coole Perspektiven

Im Gespräch mit Jan Paulus und Mark Appel von der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main wird deutlich: Alle Berufe rund ums Fahrrad sind ausgesprochen zukunftssträftig und ziemlich cool.

Dagmar Berges

Auf der EuroBike direkt neben dem ADFC-Stand fällt ein wunderschönes klassisches Rennrad in knalligem Orange mit dem Label „Meisterschule Frankfurt“ auf. Es ist ein Ausstellungsstück der Bundesfachschule Zweirad der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main und tatsächlich dort in Handarbeit hergestellt. Ausbildungsmeister und Leiter des Fachbereichs Zweirad, Jan Paulus, betreut mit einem Team den Stand, informiert über Aus- und Weiterbildungsangebote und die wichtige Bedeutung des Zweiradhandwerks heutzutage. Wir verabreden uns zu einem ausführlichen Gespräch über die Fahrradzunft allgemein und die beruflichen Perspektiven im Besonderen in der Schönstraße im Gutleutviertel.

Man muss sich so ein bisschen durchfragen im Berufsbildungs- und Technologiezentrum der Handwerkskammer, aber dann ist der Fachbereich Zweirad erreicht. Jan Paulus und Mark Appel empfangen uns in einer perfekt aufgeräumten und übersichtlichen Fahrradwerkstatt, alles hat seinen Platz, nichts liegt herum. Es ist außergewöhnlich leise, obwohl im Nebenraum eine Lehrgangs-Klasse selbstständig Aufgaben lösen muss. „Gerade geht es um die Vermessung einer Fahrradnabe, Skizzen müssen angefertigt werden, später werden wir damit rechnen. Mathe ist für manche hier eine Herausforderung.“, meint Jan Paulus. Das Gelände ist ein Bildungszentrum der Kammer für Gesellen, keine allgemeine Berufsschule für Auszubildende. „Wir führen überbetriebliche Lehrgänge durch, auch den Zweiradmechanikermeister bieten wir an“. Als Ausbildungsleiter des Fachzentrums Bundesfachschule Zweirad kennt er sich bestens aus und hat Kontakt zu den Ausbildungsbetrieben in ganz Hessen. Fahrradmonteur:in und Zweiradmechatroniker:in Fachrichtung Fahrradtechnik sind beides Berufe mit bester Zukunftsperspektive. „Wir sind große Idealisten, wir wollen, dass Wandel stattfindet und haben großes Interesse an einer Verkehrswende“, begeis-

tert sich Jan Paulus. Da muss man dran bleiben und guten Service bereitstellen. „Wir können niemandem zumuten, eine Woche auf die Reparatur eines Lastenrads zu warten, wenn damit ein Kind täglich zur Kita gebracht werden muss“.

Die positive Entwicklung der Branche zeigt sich deutlich in der Statistik der Handwerkskammer. Die Anzahl von Zweiradmechanikerbetrieben im Kammerbezirk Frankfurt-Rhein-Main ist innerhalb von knapp vier Jahren (2020 bis Stand

31.8.2023) von 109 auf 143 gewachsen. „Das bedeutet eine Zunahme von über 31%“, erläutert Mark Appel begeistert, zuständig für Kommuni-

Positive Entwicklung in der Branche

kation und Marketing der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main. Auch die aktiven Auszubildendenverhältnisse haben sich innerhalb von zwei Jahren (2020-2022) um rund 36 Prozent erhöht. Der Frauen-

anteil ist jedoch immer gleich geblieben und liegt unter 10 Prozent. „Für viele Auszubildende ist es zwar eine große Umstellung, nach der Schule plötzlich 40 Stunden arbeiten zu müssen, aber es gibt kaum Ausbildungs-Abbrüche im Zweiradbereich. Die Leute kommen, weil sie vom Fahrrad überzeugt sind, in der Freizeit radeln und selbst reparieren“ freut sich Jan Paulus. Um für das Fahrradhandwerk zu werben, bietet der Fachbereich Zweirad für achte Klassen im Rahmen eines Berufsorientierungsprogramms einen Schnuppertag an, „dann werden einfach mal ‚Platten‘ repariert, alles ganz niederschwellig“, natürlich mit dem Ziel, junge Menschen für eine Ausbildung zu motivieren. Denn der Fachkräftemangel hat auch die Fahrradbranche erreicht, überall wird qualifiziertes Personal gesucht. Laut Mark Appel gibt es noch offene Lehrstellen im Kammerbezirk Frankfurt-Rhein-Main, aktuell sind 19 Angebote für Zweiradmechatroniker:innen und sechs freie Ausbildungsstellen für Fahrradmonteur:innen gelistet. „Handwerk ist so wichtig für die Gesellschaft. Es wird immer attraktiver. Denn auch die Gehälter sind mit akademischen Abschlüssen in der Regel vergleichbar.“ Außerdem kann man schon in jungen Jahren Chef:in werden und einen Betrieb leiten oder übernehmen.

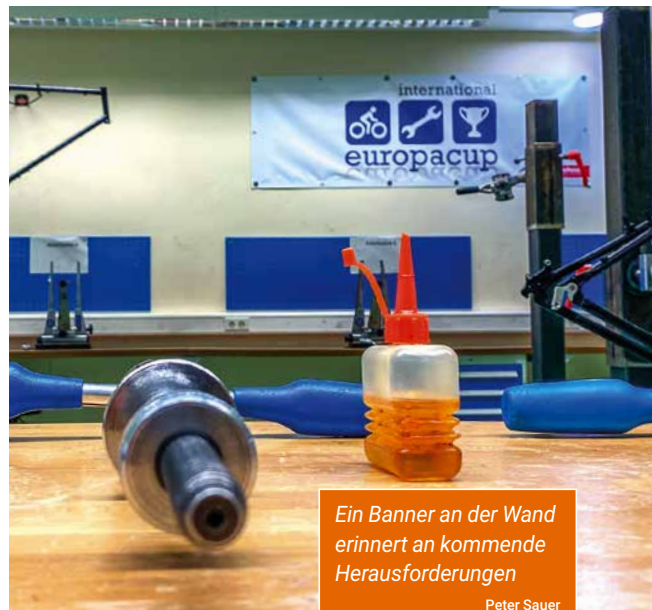
Das Fahrradhandwerk ist ein sehr junges Gewerbe, es hat sich erst in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts entwickelt, „vorher war Mechaniker und hat auch Schreibmaschinen repariert, wie in



Die Schulungs-Werkstatt ist ordentlich aufgeräumt Peter Sauer



Jan Paulus (li.) bildet u. a. Meister aus, Mark Appel kümmert sich um die Kommunikation der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main
Dagmar Berges



Ein Banner an der Wand erinnert an kommende Herausforderungen
Peter Sauer

den Frankfurter Adlerwerken zum Beispiel“, meint Jan Paulus. „Auch haben sich Ausbildungs-, Gesellen- und Meistergehälter stark verbes-

Innovative und spannende Ideen werden diskutiert

sert.“ Darüber hinaus wird aktuell eine Empfehlung für höhere Gehälter von der Innung erarbeitet. „Das ist sehr wichtig, denn es ist ja schwierig, z. B. eine Wohnung in Frankfurt zu bezahlen, da braucht es ein gutes Gehalt.“

Die Fahrradmeisterkurse werden stark nachgefragt, obwohl es für die Betriebe bedeutet, ein halbes Jahr auf eine Fachkraft verzichten zu müssen. Zurzeit sind zwei Jahre Wartezeit auf einen Meisterkurs die

Regel. Die Finanzierung übernehmen häufig die Betriebe, aber auch Unterstützung durch ein Meister-Bafög ist möglich. In Bayern werden die Meisterkurse sogar kostenfrei durchgeführt. „Es gibt Hoffnung, dass das bald auch bundesweit so kommt“, wünscht sich Jan Paulus. Viele innovative und spannende Ideen werden in den Klassen diskutiert. Entlastung, Zeitmanagement, Digitalisierung von Prozessen sind Themen der Teilnehmenden. Fragen wie z. B. „Gibt es eine Möglichkeit, das reparierte Rad an den Kunden zu übergeben, ohne dass ich im Betrieb bin? Habe ich vielleicht eine Box, ausgerüstet mit einem QR-Code, vor dem Laden zur Schlüsselübergabe, und der Kunde oder die Kundin bezahlt parallel die Rech-

nung per PayPal?“ werden debattiert. Das würde beiden dienen: Entspannte Kund:innen, die sich bei der Abholung ihres Rades nicht an die Ladenöffnungszeiten halten müssen, und ein früherer Feierabend für den oder die Fahrradmechatroniker:in. „Mehr Freizeit, dann wird auch der Job attraktiver.“ Auch klingelnde Telefone in der Werkstatt, die während der Arbeitszeit zu bedienen sind, können nervig sein. „Ein Headset rotiert unter den Arbeitenden im Laufe des Tages, nur ein Mitarbeiter oder eine Mitarbeiterin ist dann für das Telefon verantwortlich, nicht alle. Das sind alles Ideen, die besprochen werden“ meint Jan Paulus. Es gibt viele Projekte, die von der Handwerkskammer gefördert werden, zum Beispiel die Verkehrs-

wende-Agentur und Projektschmiede „cargobike.jetzt“. „Darüber hinaus richten wir die Deutsche Meisterschaft im Handwerk, ‚German Craft Skills‘, für Zweiradmechaniker:innen aus. Die besten aus ganz Europa werden dann im Rahmen des Europacup der Zweiradberufe gekürt“, ergänzt er.

Jan Paulus und Mark Appel freuen sich auch auf das neue Campusgelände in Rödelheim. Ein Neubau für das Berufsbildungszentrum und für die Philipp-Holzmann-Schule namens *Campus für Berufliche Bildung* ist dort geplant. In vier, fünf Jahren kann umgezogen werden. Denn das Handwerk an sich und der gesamte Zweiradbereich werden weiter wachsen. Da sind sich die beiden sicher.
Dagmar Berges

Bundefachschule Zweirad der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main

Angebote zusammengefasst:

- Zweiradmechanikermeister-Lehrgang, Schwerpunkt Fahrradtechnik und Schwerpunkt Motorradtechnik
- Fahrradrahmenbau Seminar, Vom Rohr zum Rahmen
- Überbetriebliche Lehrgänge für Auszubildende der Ausbildungen Zweiradmechatroniker (mit den Fachrichtungen Fahrradtechnik und Motorradtechnik) sowie Fahrradmonteur
- Schnuppertag für achte Klassen im Rahmen eines Berufsorientierungsprogramms

Ausbildungsmöglichkeiten:

Es gibt zwei Ausbildungsberufe im Bereich Fahrradtechnik. Die Ausbildung zum Fahrradmonteur oder zur Fahrradmonteurin dauert 2 Jahre, die zum Zweiradmechatroniker Fachrichtung Fahrradtechnik 3,5 Jahre. Rechtlich ist keine bestimmte Schulbildung vorgeschrieben, aber in der

Regel sind der Hauptschulabschluss oder höhere Schulabschlüsse gefragt. Handwerkliches Geschick, Interesse für moderne Technik, Verantwortungsbewusstsein und Freude an der Kommunikation mit Menschen sind Eigenschaften, die mitgebracht werden sollten. Auch mathematisches und physikalisches Verständnis sind von Vorteil.

Fahrradmonteur:innen bauen Fahrräder zusammen, übernehmen Wartungs- und Reparaturaufgaben und stellen sicher, dass die Fahrräder verkehrssicher und funktionstüchtig sind. Sie beraten Kunden und Kundinnen in unterschiedlichen Bereichen.

Zweiradmechatroniker:in Fachrichtung Fahrradtechnik warten und reparieren alle Arten von Fahrrädern, auch elektroangetriebene. Sie führen Montagearbeiten aus, rüsten Räder nach Kundenwunsch um, stellen Bauteile her oder auch komplette Fahrräder. Sie beraten die Kundschaft, verkaufen Räder und Zubehör, auch Spezialfahrzeuge.

Genauere Informationen unter handwerk.de oder planet-beruf.de

Gastbeitrag

Wie viele Parkplätze braucht ein autofreies Wohnprojekt?

Wer Wohnraum schaffen will, muss üblicherweise auch Parkplätze bauen. Die Details dazu stehen in der in Frankfurt geltende Stellplatzsatzung. Ein enormer Aufwand, der viel Platz beansprucht und das Wohnen teurer macht. Auch alle, die kein Kraftfahrzeug besitzen, müssen in normalen Wohnbauprojekten diese Last mittragen.

Das wollen wir anders machen. Wir sind AdAptiv, ein gemeinschaftliches Wohnprojekt, das am ehemaligen Campus in Bockenheim mitten in Frankfurt Wohnraum für etwa 90 Menschen schaffen will. Seit 2020 arbeiten wir an Architektur und Finanzierung unseres Vorhabens und auch wenn noch nicht alle Details feststehen, ist seit Beginn

klar, dass wir autofrei, nachhaltig und solidarisch leben wollen. Damit werden wir das erste autofreie Wohnprojekt dieser Größe in Frankfurt sein. Dass wir ohne Autos wohnen möchten, stand auch schon in dem Konzept, mit dem wir von der Stadt Frankfurt vor drei Jahren den Zuschlag für das Gebäude der ehemaligen Akademie der Arbeit be-

kommen haben. Doch dass zum autofreien Wohnen nicht nur Wille und Überzeugung gehören, sondern Konzepte erbracht werden müssen, war uns damals noch nicht so klar.

Ohne private Autos zu leben und zu wohnen, bedeutet für uns und die Nachbarschaft zuallererst einen großen Gewinn. Die Fläche rund um unsere Gebäude soll den Bewohner:innen, Nachbar:innen und Gästen zur Verfügung stehen. Ein begrünter Hof und Spielmöglichkeiten für Kinder sind für uns sehr viel mehr wert als Plätze für metallene Riesen. Natürlich spielen auch die Öffentlichen Nahverkehrsmittel als Alternative eine Rolle. Aber trotz unterschiedlicher Lebensumstände sind ganz viele von uns absolute Fahrradfans. Die Vielfalt unserer Räder reicht vom sportlichen Gravelbike, über das Lastenrad mit Kindersitzen bis zum gemütlichen Drahtesel,

In den letzten zwei Jahren haben wir ein umfangreiches Mobilitätskonzept erarbeitet. Darin wird unsere geplante Fortbewegung ohne private Autos beschrieben. Unser stärkstes Argument für weniger Autostellplätze ist die Bereitstellung von ausreichend Fahrradabstellplätzen. In unserem Keller und auf dem Grundstück wird es sichere Abstellplätze für die Fahrräder aller Bewohner:innen und ihrer Besucher:innen geben und durch die sehr gute Anbindung an U-Bahnen, Straßenbahn und Busse fällt es leicht ohne Auto mobil zu sein. Unser Ziel ist es, nur einen einzigen Autostellplatz für Menschen mit Behinderung vorzuhalten. Dieses Mobilitätskonzept wird hoffentlich im nächsten Schritt gegenüber öffentlichen Stellen die gewünschte plausible Argumentation für den „besonderen Bedarf“ von nur einem Autostellplatz liefern.



Autofrei & Spaß dabei – das ist gar nicht so einfach in Frankfurt

AdAptiv

PERPEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

FAHRRADFREUND

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

vom leichten Rennrad über Kinder-Bikes aller Größen bis zum Tandem.

Die meisten von uns sind auch jetzt schon ohne eigenes Auto unterwegs. Wenn wir in wenigen Jahren einziehen, soll dieser Anteil auf 100 % steigen. Kein Wunder, dass unter den zukünftigen Bewohner:innen auch Mitglieder von ADFC und VCD sind. Und wir wollen ressourcenschonende Transportalternativen nicht nur fordern, sondern auch jetzt schon anbieten. Deshalb haben wir uns mit einem AdAptiv-Lastenrad an Main-Lastenrad, dem kostenlosen Verleihsystem vom VCD, beteiligt.

Nachdem wir das Stellplatz-Thema dann hoffentlich erst einmal abhaken können, beschäftigt uns aktuell die Finanzierung unseres Vorhabens am meisten. Unsere Pläne zu nachhaltigem Sanieren und Bauen sowie ressourcenschonendem Leben können wir nur umsetzen, wenn wir das Projekt realisieren können – trotz immens gestiegener Bau- und Finanzierungskosten. Informationen, wie man bei uns mitmachen oder uns unterstützen kann, gibt es auf unserer Website: www.adaptiv-frankfurt.de

Katharina Scheuermann,
Anke Bruß von AdAptiv

Die **faltbare** Mobilitätswende

So (gut) funktioniert das Reisen mit Zug und Faltrad

Wer schon mal das Fahrrad im ÖPNV dabei hatte, weiß: So einfach ist das gar nicht. Klar, es gibt Radstellplätze – von S-Bahn bis ICE. Doch noch immer erfordert die Reise entweder Glück oder zumindest eine vergleichsweise aufwändige Planung. Vor allem zu Hauptverkehrszeiten sind die wenigen Plätze schnell besetzt. Abhilfe schafft hier das Reisen per Faltrad. Ich würde sogar so weit gehen und sagen: Das Faltrad im Zug ist ein Gamechanger. Woran das liegt, erkläre ich in diesem Artikel.

Radfahren als Teil der Identität

Innerhalb von Frankfurt bewege ich mich fast ausschließlich per Fahrrad, selbst für die kleinsten Strecken. Das liegt zum einen daran, dass ich Radfahren liebe, zum anderen bin ich ziemlich lauffaul. Bisher stand ich beim Pendeln in andere Städte vor dem Dilemma, dass ich mein Rad zu Hause gelassen habe und vor Ort per ÖPNV gereist bin und mich somit auf zu häufig weniger gut funktionierende Systeme verlassen musste. Doch seit knapp einem halben Jahr bin ich im Besitz eines Faltrades – und mein Reisegefühl hat sich seither stark verbessert.

Das Rad in Handgepäckgröße

Seit Jahren strömen immer mehr Marken auf den Markt, die innovative Falträder anbieten. Meines ist ein Kwiggle made in Germany. Damit das hier nicht zu sehr nach Werbung klingt, seien noch ein paar andere Anbieter genannt, z. B. das ästhetische Brompton aus London oder das deutsche Birdy aus dem Hause Riese & Müller. Meine Wahl fiel auf das Kwiggle, weil es das bislang kleinste faltmaß aller Falträder erzielt, und darum geht es mir primär. Zusammengeklappt ist es exakt so groß wie ein Handgepäckkoffer, passt also auch unter Sitze in Bus und Bahn – und darf laut Herstelleraussage sogar mit ins Flugzeughandgepäck. Das liegt an seiner besonderen Rahmenform: Das Kwiggle hat keine klassische Sattelstütze – der Sattel „hängt“ am Edelstahl-Lenkrohr. Dadurch schwingt der Sattel beim Fahren von links nach rechts, was oft zu verwunderten Blicken führt. Doch laut Hersteller hat das einen effizienzsteigernden Effekt. Die seitliche Sattelbewegung sorgt dafür, dass das nach unten tretende Bein immer eine optimale Position über dem Pedal hat. So sorgt mein Gewicht fürs Vorwärtskommen und ich spare Kraft in meinen Oberschenkeln. Das Kwiggle gibt es aktuell in drei Varianten – von einem über drei bis zu sechs Gängen. Ich habe mir die Sechsgangvariante geholt und das bis heute nicht bereut. Das Kwiggle ist mit sehr kleinen 12-Zoll-Rädern ausgestattet, sein Erscheinungsbild entsprechend skurril. Wer Wert auf Unauffälligkeit im Straßenverkehr legt, sollte also zu einem anderen Faltrad greifen.



Spontan mit dem ICE nach Köln und weiter mit dem eigenen (!) Fahrrad über die Rheinbrücke fahren. Der Autor unterwegs auf seinem „Kwiggle“.

Marco Prehler (2)

Räderfalten will gelernt sein

Zugegeben, das Zusammenklappen eines Faltrades ist zu Beginn nicht einfach: Ich erinnere mich an meine erste Fahrt zum Frankfurter Hauptbahnhof und den Versuch, das Faltrad am Eingang Nord „elegant und schnell“ auf Handgepäckgröße zu bekommen. Unter den Augen erstaunter und wahrscheinlich belustigter Menschen hat das weniger gut geklappt. Zu Hause habe ich das Falten parallel zum YouTube-Video noch sehr gut hinbekommen, unter Live-Bedingungen tat ich mich schwer. Der Hersteller wirbt mit 15 bzw. zehn Sekunden Ein- und Ausfaltzeit. Nun gut. Doch einmal zusammengefaltet habe ich das Rad dann hinter mir hergezogen – dank seiner kleinen zwei Trolley-Rollen wie einen Handgepäckkoffer.

Raus aus Frankfurt – das Rad über'm Kopf

An meinem ICE angekommen, konnte ich das 8,5-Kilo-Rad einfach mit zu meinem Platz nehmen und oben auf der Gepäckablage verstauen. Zu wissen, dass ich mein Rad jederzeit im Blick habe, gibt mir viel Ruhe. Zudem mag ich das Gefühl, am Zielort gleich auf's Rad steigen und losradeln zu können. Ich hebe mein Faltrad herunter,

steige aus, ziehe es bis zum Bahnhofsausgang hinter mir her und klappe es auseinander. Das geht übrigens um einiges leichter als das Zusammenfalten.

Klapprad vs. Faltrad

Der Vollständigkeit halber möchte ich auf die Unterschiede zwischen Klapp- und Falträdern hinweisen. Das mag kleinkariert klingen, ist aber recht wichtig, weil auch die Fachpresse zum Teil noch beide Varianten mischt, obwohl sie große Unterschiede aufweisen: Das Klapprad verfügt lediglich über einen Faltmechanismus in der Mitte des Rahmens. Falträder verfügen über mehrere Faltscharniere, die so natürlich auf ein besonders kleines faltmaß zusammengeklappt werden können. Das führt wie z. B. beim Kwiggle dazu, dass die Geometrie des Rahmens anders aussieht, als wir sie von klassischen Fahrrädern kennen. Falträder sind deshalb meistens weniger stabil als Klappräder, aber natürlich trotzdem sicher. Im Fall des Kwiggle für Personen bis zu 100 kg. Zudem sind Falträder in der Regel leichter als Klappräder. Varianten mit Elektroantrieb gibt es für beide Fahrradtypen.

Die neue Spontanität

Das Reisen mit dem „Gepäckstück Rad“ im Zug habe ich sehr zu schätzen gelernt. Allein das Gefühl zu wissen, dass ich spontan in jeden Zug springen kann, ohne vorher zu reservieren oder Hauptverkehrszeiten einzurechnen, schenkt mir ein neues Gefühl von Freiheit. Heute will ich nicht mehr auf mein Faltrad verzichten, wenn ich außerhalb Frankfurts reise. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass die Anschaffung eines Faltrades aktuell noch eine recht privilegierte Angelegenheit ist. Doch da die oben erwähnte Faltradvielfalt eher steigen wird, ist künftig mit Falträdern für fast jeden Geldbeutel zu rechnen. Das wäre gut – für die individuelle Reisefreiheit und die viel geforderte Mobilitätswende.

Marco Prehler



Fällt in der Gepäckablage eines ICE kaum auf – ein Faltrad auf Reisen

Leichtfüßiger Kraftakt

Der Welt-Cup im Kunstradfahren fand in Frankfurt statt

Am 29. April 2023 fand in Frankfurt auf Initiative des Radsportvereins Germania Tempo Höchst der Weltcup im Kunstradfahren statt – damit ist dem Club ein echtes (Achtung: Wortspiel) Kunststück gelungen.



Dieses 2er-Paar konnte den 3. Platz einheimsen



Organisator Daniel Andrés gibt auch auf dem Rad alles

Aus der Ferne mag es wie ein normales Fahrrad aussehen, doch dieser Eindruck korrigiert sich schnell. Zunächst fällt der Lenker auf, eine Art Kopf stehender Rennlenker. Auch hat das Gefährt weder Bremsen noch Schaltung, sondern lässt sich durch einen einzigen Gang mit 1:1-Übersetzung vorwärts wie rückwärts fahren. Der enge Radstand und kleine Steighilfen an den Achsen der Räder machen den Look komplett. Mit regulärem Fahrradfahren hat das, was Daniel Andrés und andere Kunstradathlet:innen zeigen, dann auch wenig zu tun. Rückwärts auf dem Lenker sitzend wird angefahren, sich in den Handstand gestemmt und das Rad von dort aus im Kreis gelenkt. Weitere Übungen sind das freihändige Fahren nur auf dem Hinterrad oder das seitliche Stehen auf Sattel und Len-

ker. Hinter den leichtfüßigen, unaufgeregten Bewegungen des 32-Jährigen stecken aber höchste Konzentration, Präzision und absolute Körperspannung. „Das genau macht den Sport so besonders“, erklärt er.

Alles wirkt vollkommen mühelos

Daniel Andrés ist Mitglied im Radsportverein Germania Tempo Höchst und war die treibende Kraft hinter der Organisation des Kunstrad-Weltcups in Frankfurt im April 2023. Wie kommt man darauf, die Weltspitze in die Mainmetropole zu holen? „Die Idee wurde erstmals auf der Feier zum 125-jährigen Bestehen unseres Vereins diskutiert. Dort waren Vertreter von Stadt, Land und Bund vor Ort, die uns ihre Unterstützung zusicherten.“ Nun mussten Anträge gestellt und Sponsoren akquiriert werden: ein hartes Stück Arbeit für das fünfköpfige Team um Andrés, das rein ehrenamtlich agiert. Neben Unterstützern aus der freien Wirtschaft konnten die Stadt Frankfurt und das Land Hessen als Förderer gewonnen werden. Zudem wurden 30 Helferinnen und Helfer für den Einsatz vor Ort mobilisiert. Am Wettkampftag selbst – hier drängt sich die Parallele zu diesem Sport geradezu auf – wird dadurch alles vollkommen mühelos wirken.

Daniel Andrés hat das Kunstradfahren quasi in die Wiege gelegt bekommen: Seine Mutter war bereits

Trainerin im Verein und nahm den damals sechsjährigen zu den Kursen mit, in denen auch sein älterer Bruder aktiv trainierte. Heute ist der sympathische Frankfurter selbst als Trainer einer Jugendgruppe tätig. Die besonderen Fahrräder stellt der Verein zur Verfügung, denn ein Rad kostet zwischen 2.000 und 3.000 Euro. Auch Andrés fährt seine Weltcup-Küren auf einem Modell des Vereins. „Man gewöhnt sich sehr stark an das Rad“, erklärt er. Ohnehin ist es nicht so, dass man von dem Sport leben könnte, auch auf Weltklassenniveau nicht. „Es gibt keine Profisportler wie beim Rennradfahren. Das ist sehr schade“, betont Andrés, der als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Johannes Gutenberg-Universität Mainz arbeitet und bald seine Promotion in Informatik abschließen wird. Umso beeindruckender, dass er und der Verein aus Höchst den Weltcup in Frankfurt mit so viel Engagement realisiert haben.

Teamgeist und absolute Synchronisation

Am 29.04.2023 war es dann so weit. 71 Athlet:innen aus 16 Nationen stellten in der ausverkauften Fabriksporthalle in Fechenheim ihr Können unter Beweis und buhlten vor den Augen der internationalen Jury um die begehrten Plätze auf dem Siegertreppchen. Es war das bisher größte Teilnehmerfeld in der Ge-

schichte der Serie. Neben Einzelfahrerinnen und -fahrern waren auch 2er- und 4er-Teams am Start. Hierbei stehen Teamgeist und absolute Synchronisation der Bewegungen im Vordergrund. Im Publikum gaben sich unter anderem der Präsident des Bundes Deutscher Radfahrer (BDR) Rudolf Scharping und der designierte Frankfurter Oberbürgermeister Mike Josef die Ehre. Beide fanden lobende Worte für den Verein und Josef betonte, dass Frankfurt mit dieser Veranstaltung und dem zwei Tage später stattfindenden Radrennen „Frankfurt-Eschborn“ zu einer echten Radsportstadt wird. Auch für Daniel Andrés hat sich die harte Arbeit gelohnt. „Wir konnten zeigen, dass es in Frankfurt Kunstradfahren auf Weltklasse-Niveau gibt.“

Nutzt man als Kunstradfahrer das Fahrrad eigentlich als Fortbewegungsmittel? „Als ich noch in Höchst gewohnt habe, bin ich alle Strecken mit dem Rad gefahren“, berichtet der Organisator, der mit seiner Einzelkür Platz 11 einheimsen konnte. Auch die Umgestaltung der Frankfurter Innenstadt hat er positiv wahrgenommen, sieht im Westen aber noch Verbesserungspotenzial. Nach dem Weltcup steht für ihn das Fahrrad aber vorerst an zweiter Stelle. „Mit dem Projekt hat sich ein echter Traum erfüllt. Aber jetzt konzentriere ich mich auf die Promotion.“ Hannah Kessler



Die 4er-Gruppe erfährt sich den ersten Platz

Michael Thomé (3)

Das Frauennetzwerk auf Tour



Dies ist nur ein kleiner Teil der Teilnehmerinnen an der Frauennetzwerk-Tour rund um Dreieich
Helga Hofmann

Am 8. Oktober folgten fast 30 Frauen der Einladung des Frauennetzwerks im ADFC Hessen und radelten gemeinsam ab Buchschlag rund um Dreieich. Sie hatten viel Spaß – fast von Anfang an. Denn noch bevor es losging, stellte eine der Frauen fest, dass aus dem Hinterrad die Luft entwich.

Doch Angst vor einem Platten braucht frau nicht zu haben. Zwei Frauen, die bei den Schrauberrinnenkursen des Netzwerks ihr Handwerk erlernt hatten, gingen tatkräftig ans Werk und brachten das Rad binnen zehn Minuten wieder zum Laufen, so dass dem gemeinsamen Aufbruch nichts mehr im Weg stand. Mir fiel dabei auf: Für den Spirit in einer Gruppe ist solch ein Erfolgserlebnis gleich zu Beginn außerordentlich förderlich.

Nach diesem nicht geplanten Einstand passierte auf den folgenden 36 Kilometern nichts Negatives mehr. Keine weiteren Pannen, keine Unfälle – nur schönes, entspanntes Dahingleiten in der Waldlandschaft

rund um Dreieich. Nach etwa zehn Kilometern stand mitten im Wald ein Reisebericht zum Thema „Frau allein mit dem Rad auf Reise“ auf dem Programm. Dabei ging es nicht um Sehenswürdigkeiten und Tourenempfehlungen, sondern um die Metaebene des Allein-Reisens: Was macht es mit einer jungen Frau, wenn sie nach dem Abitur einfach losfährt und viel weiter kommt, als sie es sich selbst vorgenommen hatte? Die Antwort ist ganz einfach, so unsere Erzählerin: Wer allein reist und nicht alles vorplant, ist offen für die Welt. Er*sie lernt Land und Leute ganz anders kennen, als es in der Gruppe möglich wäre, und kommt verändert zurück.

Doch auch das vergnügte und entspannte Radeln in der Gruppe hat seine Vorteile. Gemeinsam und fröhlich plaudernd ging es auf Waldwegen weiter. Es folgten ein Stopp an einem Bauernhofcafé. Genießen ist Teil des Programms. Von dort aus ging es über die Altstadt von Dreieichenhain – inklusive Burgführung und Museumsbesuch – zurück nach

Buchschlag. Gegen 17 Uhr ging eine wunderschöne Radtour zu Ende.

Die Tour diente auch dazu, dass sich Frauen, die sich nur virtuell kannten, endlich in Persona sehen konnten. Frauen, die mit dem Netzwerk bisher nichts zu tun hatten, konnten mit den Frauen hinter dem Netzwerk ins Gespräch kommen. Solche Treffen sind wichtig. Kein noch so gut vorbereitetes virtuelles Treffen kann eine Veranstaltung er-

setzen, bei der man sich von Angesicht zu Angesicht trifft und näher zusammenrückt. Besonders erfreulich finde ich das Empowerment, das von solchen Veranstaltungen ausgeht. Da gibt es Frauen, die nun selbst lernen wollen, einen Platten zu flicken, und sich gleich für den nächsten Kurs anmeldeten, genauso wie die Zusage, bei der Vorbereitung des nächsten Präsenztreffens mitzuwirken. Pläne dafür gibt es bereits. Voraussichtlich am 22. Juni 2024 wird das Frauennetzwerk nach Frankfurt einladen – mit Impulsvorträgen, Workshop-Programm und gemeinsamer Radtour. Frauen, die sich in der Vorbereitung und Organisation einbringen möchten, sind herzlich willkommen.

Das Frauennetzwerk im ADFC Hessen ist per E-Mail erreichbar (frauen@adfc-hessen.de) oder in Präsenz auf dem HessenForum vom 24. bis 26.11. in Bad Homburg anzutreffen.

Wer die Tour nachfahren möchte, findet sie unter www.komoot.de/tour/1349937040.

Helga Hofmann, stellv. Landesvorsitzende im ADFC Hessen



„Frau allein mit dem Rad auf Reise“ war Thema mitten im Wald bei der Radtour des Frauennetzwerks
Sigrid Hubert

Frauenstammtisch in Frankfurt

Ein Resümee

Ja, es ist uns gelungen! Innerhalb kurzer Zeit ist aus der spontanen Idee, einen Frauenstammtisch zu gründen, ein festes Angebot im ADFC Frankfurt geworden. Obwohl erst im Mai initiiert, haben Anke Bruß, Anne Wehr, Hannah Kessler und Dagmar Berges bisher zu fünf Treffen eingeladen. Die anfängliche Unsicherheit, ob das Angebot angenommen wird, hat sich

bereits verflüchtigt. Bisher kamen zu jedem Treffen zwischen 10 und 20 interessierte Frauen. Eine kleine feste Gruppe ist jedes Mal dabei, andere Frauen kommen neugierig, spontan vorbei. Es gibt keine feststehende Agenda, alle planen gemeinsam das nächste Treffen. Geradelt wird gerne, wir sind ja im ADFC. In den Sommermonaten haben Anne Wehr und Iris Nattermann als erfahrene Tourenleiterinnen einige tolle, thematisch sehr interessante Radtouren durchgeführt. Während die einen vieles über Künstlerinnen im öffentlichen Raum erfahren, trafen sich andere in der Fichardstraße und bereiteten für alle Snacks vor, bei schönem

Wetter auch im Garten. Dabei wird viel gequatscht und gelacht, beim letzten Treffen über Fahrrad-Alltagsgeschichten und -Urlaubserlebnisse. Fotos konnten das bekannte Dilemma bei geplatzttem Reifen irgendwo in der Pampa und ohne nötiges Equipment bezeugen.

Das nächste Treffen findet am 18. Dezember früh abends statt. Wir freuen uns über alte und neue Gesichter. Bei Lust und Interesse einfach bei frauenstammtisch@adfc-frankfurt.de erkundigen oder direkt für Dezember anmelden.

Und im Jahr 2024 geht es natürlich weiter!

Anke, Anne, Dagmar und Hannah



Regine Burges

Um die meistgestellte Frage zu unserer Reise gleich zu beantworten: Ja, man kann sich an den Linksverkehr gewöhnen, recht leicht sogar, denn alle anderen Verkehrsteilnehmenden machen es ebenso. Trotzdem fordert die anfangs ungewohnte Straßenseite unsere Konzentration, Morgen für Morgen erinnern wir uns gegenseitig: Links fahren! Und einem Kreisverkehr mit Respekt begegnen.

Signed routes for cycling

Das National Cycle Network ist ordentlich durchnummeriert und mit blauen Wegzeichen markiert. Wir beginnen in Cornwall bei Land's End auf der 3, wechseln in Bristol auf die 4, durchfahren Gloucester auf der 41 und Worcester auf der 45. Ein Abstecher auf der 46 bringt uns zu einem Übernachtungsquartier und am nächsten Morgen wieder zurück zur 45 und auf dieser weiter über Bridgnorth nach Nantwich. Dort folgen wir der 451 nach Crewe, um von hier Manchester mit der Bahn zu umfahren. In Oxenholm, der am Rande des Lake District gelegenen Bahnstation, finden wir die 6 und folgen ihr bis Windermere, um anschließend unnummeriert mit einer Fähre den See zu queren und danach über ein paar Hügel nach Coniston zu fahren. Dort wartet eine Ferienwohnung auf uns, in der wir uns von der Nummernrevue erholen wollen – Urlaub

Cycling in UK

Eine Radtour durchs Vereinigte Königreich, „UK“, wie es die Briten nennen, vom südwestlichen Zipfel des Landes an der Atlantikküste bis hinauf in den schottischen Nordosten, auf ausgewiesenen Radrouten. „Land's End to John o'Groats“ nennt sich die Reise, die viele Briten per Rad, zu Fuß, auf einem alten Traktor oder sonstwie auf merkwürdige Weise hinter sich bringen. Ein Handbuch und die dazu passenden GPX-Daten für uns Radfahrende helfen bei der Orientierung.

vom Fahrrad-Urlaub. Denn nicht immer verläuft die Reise so einfach, wie es die Aufzählung der Nummernfolge vermuten lassen könnte. Nebenrouten, Routen-Nummern in Klammern, Alternativwege, Baustellen, fehlende Wegzeichen, etc. ver-

komplizieren die Fahrt und erschweren die Orientierung. Landkarte und Smartphone sind auch hier weiterhin unerlässlich.

Später dann, nach dem Urlaub vom Urlaub, geht es unnummeriert über die Berge an die Westküste, wo

wir auf die 72 gelangen. Die nennt sich auch „Hadrian's Cycleway“ und verläuft über Whitehaven und Carlisle entlang der Hadrian's Wall, dem britischen Pendant zu unserem Limes. Hier, in England, wollten sich die römischen Besatzer die Barbaren, die sich heute Schotten nennen, vom Hals halten. Jetzt liegt die schottische Grenze etwas entfernt vom alten Wall und die dort lebenden Bewohner wollen sich eher von den Engländern abschotten. Bei Newcastle endet der Hadrian's Wall und mit ihm auch die 72 kurz vor dem Fährhafen, von dem die Schiffe zurück auf den Kontinent ablegen.

So viel zur Route. Am Fähranleger bei Newcastle haben wir 1.500 Kilometer (nicht Meilen!) vom Tacho abgelesen.

„Devon is hilly, isn't it“?

Die Organisation Sustrans (von sustainable transport – nachhaltiger Transport) versteht sich als Hüter und Förderer des National Cycle Network und hat den Anspruch, uns Radfahrende möglichst abseits des anderen Verkehrs voran zu bringen. Das ist lobenswert und funktioniert auch über weite Strecken ausgezeichnet. Natürlich muss man hin und wieder breite Straßen kreuzen oder sich über einige Meilen hinweg Landstraßen mit dem Kraftverkehr teilen. Doch den allergrößten Teil unserer Reise konnten wir nahezu autofrei (oder wenigstens autoarm) ver-



Ja, wirklich, hier geht's weiter! Beschilderung bei Hayle in Cornwall

bringen. Die Beschilderung ist überwiegend gut, könnte aber an einigen Stellen durchaus mehr Wartung verlangen, und sei es auch nur mithilfe einer Heckenschere, die die blau hinterlegten Routen-Nummern in Büschen und Bäumen vom Blattwerk befreit. Da ist dann doch, siehe oben, Karte und Smartphone zur Orientierung notwendig.

Viele der Radstrecken verlaufen auf schmalen, einspurigen Sträßchen, oft gesäumt von hohen Hecken. Die schützen vor Wind, schränken aber auch den Blick ins Land ein. Doch da Landwirte hin und wieder auf ihre Felder oder zu den weidenden Kühen oder Schafen wollen, gibt es in regelmäßigen Abständen breite Gattertüre in den Hecken. So ist dann doch immer wieder mal ein Blick in die Landschaft möglich.

„Devon is hilly, isn't it?“ ruft uns ein bergauf schwitzender Radfahrer zu. Bevor ich ihm „Cornwall is worst!“ zurufen kann, sind wir bereits bergab vorbeigerollt. Weiter nördlich soll es flacher werden, heißt es, doch in Whitehaven an der Nordwestecke Englands erklärt uns ein Brite beim gemeinsamen Abendessen: „Die führen die Radrouten möglichst abseits vom Verkehr, nehmen dabei aber jeden, wirklich jeden Hügel mit.“ Von Besserung also keine Spur, denn das Land ist hügelig! Die Berge sind nicht hoch, die Radwege aber finden meist auf geradem, steilen Weg den höchsten Punkt, bevor sie sich genauso steil wieder ins nächste Tal hinabsenken. Warnschilder mit dem „Test your brakes“-Hinweis sollte man ernst nehmen.

Leichter voran geht es auf den Bahnradwegen. Nur wenige sind besonders gekennzeichnet oder als solche angekündigt, aber immer wieder stoßen wir auf gut befahrbare Steckenabschnitte, die eindeutig als ehemalige Bahntrasse zu identifizieren sind. Manchmal nur kurz,

als Schotterweg über ein, zwei Kilometer, dann aber auch wieder asphaltiert oder mit gepflegter Feinkiesdecke über längere Distanzen. 20 Kilometer auf dem Camel Trail in Cornwall, rund 40 km auf dem Tarka Trail durch Devon oder, ganzer Stolz der radfahrenden Community, der erste Bahnradweg des Landes, der über 30 km Bristol mit Bath verbindet und uns zu einem Tagesausflug in die alte Stadt mit ihren römischen Bädern animiert.

Apropos Bristol. „Bristol is the UK's first Cycling City, a symbol of the city's status as one of Europe's most bike-friendly destinations.“ Also die Fahrradstadt nicht nur Großbritannien, wie wir der Eigenwerbung entnehmen können. Und wirklich sind überall rote Radstreifen zu sehen, einige baulich separierte Radwege nehmen dem Autoverkehr Raum weg, blaue Schildchen mit Zielangaben sorgen für Orientierung. Wir fahren auf einer verkehrsfreien Strecke (auch hier eine ehemaligen Bahnlinie) bis mitten ins Zentrum der Stadt, in der überall Radfahrende unterwegs sind. Junge Leute zumeist (Bristol ist Universitätsstadt), die sich über die Topographie hinwegsetzen und trotz der vielen Hügel beim Rad bleiben. Das ist alles sehr schön, halbwegs komfortabel, aber von Frankfurter Verhältnissen noch weit entfernt. Wie überhaupt die britische Radwegeinfrastruktur noch Nachholbedarf hat. „Man hat zu Beginn der 2000er Jahre viel Geld ins Radwegenetz gesteckt, jetzt aber wird es vernachlässigt und kaputtgespart, für Wartung ist kein Geld da.“, erklärt uns ein verärgelter Brite, der häufig mit seinem Rad unterwegs ist.

Tea or Coffee

Tee ist weiterhin allgegenwärtig in England. Schwarzer Tee mit Milch, zum Frühstück, mittags, nachmit-



Peter Sauer (11)

Regine Burges

Great Langdale im nord-englischen Lake District

tags. Zum „Fully cooked breakfast“ mit Speck, Würstchen, Spiegelei, gebrillter Tomate gebackenen Pilzen und Kartoffelecken genauso wie zum deftigen Sandwich zur Lunchtime oder zum „Afternoon Tea“ mit Scones, clotted Cream und Marmelade. In jedem Zimmer, egal ob im einfachen Hotel oder im schicken Bed & Breakfast, erwarten uns ein Wasserkocher, zwei Tassen, einige Teebeutel und etwas Milch, manchmal sogar ein paar Kekse. Doch der Kaffee holt auf. In den Cafés stehen moderne Espressomaschinen, überall wird hervorragender „Americano“ gebraut. Für uns etwas ungewohnt läuft jedoch zuerst heißes Wasser aus der Maschine in die Tasse, dem erst zum Schluss ein Schuss Espresso beigegeben wird. Schmeckt dann aber wie normaler Kaffee, zumeist stark und gut.

Lunch and Dinner

Über das „Fully cooked breakfast“ hatten wir schon gesprochen, danach erübrigt sich eigentlich eine Debatte über weitere Mahlzeiten. Wer morgens schon ein paar Cereals (Cornflakes oder Müsli), gefolgt von oben erwähnter warmer Mahlzeit und einem Toast mit Marmelade mit reichlich Tee herunterspült, hat den Kalorien-Tagesbedarf eines Urlaubers eigentlich gedeckt. Doch da sich, Rad fahrend, nach einigen steilen Pisten bald wieder Appetit einstellt, müssen wir über Lunch >>

v.l.: Dorfkirche in Challacombe im Exmoor. Mittagspause in Holsworthy in Devon. Berglandschaft bei Ambleside im Lake District, Cumbria.



Peter Sauer (4)



» nachdenken. Fish & Chips aus dem Schnellimbiss? Ein „Pasty“, die besonders im Süden überall erhältliche Teigtasche mit Fleisch- und Gemüsefüllung? Ein leckerer Kuchen zum Americano im Café? Brot, Käse und Obst aus der Fahrradtasche, auf einer Wiese am Wegesrand? Die Möglichkeiten sind unendlich, Geschäfte reichlich vorhanden, selbst weit ab auf dem Land finden sich kleine Dorfläden, die oft auch sonntags geöffnet sind. Hungrig bleibt niemand an einer Steigung hängen. Dass die Radroute in Bodmin direkt den dortigen *Sainsbury's* streift, in Holsworthy am *Coop* vorbei führt und es der *Tesco*-Markt in Worcester sogar als Ziel auf einen der blauen Radwegweiser geschafft hat, vereinfacht die Versorgung erheblich. Im touristischen Lake District im Norden Englands glänzt das Dörfchen Coniston gleich mit drei Village Stores, einer davon als Teil einer Tankstelle, in der bei jedem Einkauf an der Kasse gefragt wird: „Any fuel?“ Nein, Benzin brauchen wir nicht, aber offensichtlich wird nach Tanken und Einkaufen beim Zahlen dies schon mal vergessen.

Und Dinner? Chinesisch, indisch, arabisch, englisch – auch in kleineren Städtchen ist das Angebot an Restaurants, Pubs, Inns oder Fast Food ausreichend. Wer jemals Lästliches über die englische Kochkunst verbreitet hat, sollte sich wieder einmal im Land umschaun. In Market Drayton im Red Lion den Falaffel-Teller oder das Lamm-Curry bestellen, in Challacombe im Ex-moor Fisch (nicht Fish & Chips!) im einzigen Pub weit und breit essen, dies aber (Fish & Chips) unbedingt in Bewdley am Ufer des Flusses Severn in der Abendsonne tun (und dabei den Damen des Ruderclubs beim Training zuschauen).

Nur sonntags wird es uns schwer gemacht, denn am Sonntagabend



Vom Himmelbett einen Blick auf Schottland werfen – das geht in Silloth am Solway Firth

Peter Sauer (4)

hat die Küche geschlossen, selbst wenn am Tresen weiterhin Bier gezapft wird. Am Sonntag gibt es „Sunday Roast“, ein fleischlastiges Vergnügen, zu dem sich Familien oder Freunde mittags im Pub treffen, um ausgiebig zu essen und zu trinken. Das hält die Küche auf Trab, für Abendgäste bleibt da keine Kraft mehr. Aber wie immer gibt es auch hier Ausnahmen. Einsame Pubs auf dem Land lassen uns auch sonntags nicht hungrig ins Bett gehen, und im *Green Dragon* in Wellington deckt uns die Wirtin sogar einen Tisch, auf dem wir (auf Empfehlung der Wirtin!) das im Schnellimbiss nebenan Erstandene mit einem frisch gezapften Bier verzehren können. Manchmal bieten auch Betreiber:innen eines Bed & Breakfast eine warme Abendmahlzeit an, die dann in gemütlichem Ambiente den Tag krönt.

The weather is back to normal

Ein stabiles Hoch liegt über der Insel, ein sonniger Tag folgt auf den nächsten. Das ist schön, doch leider nimmt uns die ungewöhnlich ausdauernde Ostwindlage die erhoffte Unterstützung durch Rückenwind, die für die von Südwest nach Nordost verlaufende Tour eigentlich vorgesehen ist. Wir tragen es mit Fassung und kaufen Sonnencreme nach.

Nach sonnigen Wochen kommen dann doch noch Anorak und „Rain legs“ zum Einsatz. „The weather is back to normal!“, ruft uns ein klatschnasser Spaziergänger grinsend zu, als wir unter einem Baum auf das Ende des Regenschauers warten. Passend zum Wetterwechsel hatten wir uns eine Ferienwohnung genommen, in der feuchtesten Ecke der Insel, dem Lake District. Dort war das Wetter dann wie erwartet, doch das stört die britischen Touristen kaum. In den Bergen wird gewandert, die Rennräder kommen auf die Straße, die Mountainbikes in den Wald, und ab ungefähr 16 Uhr sind die Tische vor den Pubs dicht bevölkert und die Biergläser glitzern in der Sonne – bevor der nächste Schauer auf die Sonnenschirme prasselt.

Gastgeber:innen sind auf das Wetter eingestellt. Nasse Radreisende werden auch in einem schicken B & B auf den dicken Teppich im Eingangsbereich gebeten, ohne Rücksicht auf Pfützenbildung. Für die Fahrräder ist meist ein Schuppen oder eine Garage vorgesehen, in einigen Fällen dürfen sie mit im Zimmer übernachten – dann aber sollten sie vom größten Dreck befreit sein. Aber das gehört eigentlich schon zum nächsten Thema.

A warm Welcome awaits you

Hotel, Guest House, Bed & Breakfast – alles gibt es in vielen Qualitäts- und Preisstufen. Das Preisniveau liegt etwas über dem, der Zimmerstandard etwas unter dem, den deutsche Gasthöfe bieten. Die Zimmer sind in einfachen Häusern oft sehr klein, so dass kaum Platz bleibt für Fahrradtaschen und deren Inhalte. Und ein als „Deluxe Zimmer mit Kingsize-Bett“ angekündigtes Quartier bietet zwar mehr Platz, aber weder Schrank noch Kleiderhaken. Andererseits gibt es auch pittoreske Häuser mit breitem Himmelbett in altenglischen Ambiente (plus Schrank!) oder moderne Hotelketten im Business-Stil, die mit „bike friendly“ werben: „Whether you want to keep your bike in your room or have it stored away safely, the choice is completely yours.“ So übernachteten die Räder mal im Wäscheraum des Hotels, mal in einem Abstellkammerchen, einmal sogar im Büro des Hotelmanagers. Wir hatten die Wahl. Im Zimmer wollten wir sie nicht haben.

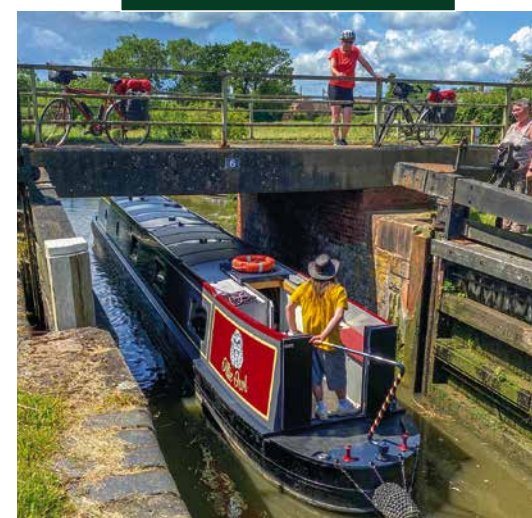
„Self catering“-Apartments sind auch für nur ein oder zwei Übernachtungen buchbar. Hier können wir den Kreislauf des *fully cooked breakfasts* unterbrechen und den Tag zur Abwechslung mit einem selbstgerührtem Müsli beginnen oder abends mit einem aufgewärmten Fertiggericht aus der Supermarktheke beenden.

Für alle Quartiere aber gilt: Rechtzeitig buchen! Wir haben immer für ein paar Tage im Voraus gebucht, denn gerade im ländlichen England ist es manchmal mühsam, spontan ein passendes Zimmer zu finden.

v.l.: Bahnbrücke wird Radbrücke (bei Newcastle). Sonnenbrille absetzen: Bahnradweg Tarka Trail in Devon. Narrowboat in einer Schleuse in Worcestershire



Regine Burges



Unabhängig vom Standard des Hauses wurden wir nahezu überall ausgesprochen freundlich empfangen, wurde uns jegliche Hilfe, falls notwendig, angeboten. Nach vielen Wochen zwischen höflichen Menschen, ob im Hotel, im Supermarkt, in der Bahn oder im Restaurant, fällt die Gewöhnung an den Frankfurter Charme nicht ganz so leicht.

Cash or Card

Ohne Credit Card geht fast nichts in England. Nahezu alle Einkäufe, auch kleinste, werden mit Karte (oder Smartphone) bezahlt. Barzahlung wird zwar akzeptiert, ist aber meist unüblich. Wer sich angesichts der öffentlichen Toilette über das passende Kleingeld im Portemonnaie freut, wird vor dem Eingang von einem Kartenlesegerät überrascht. Mit Bargeld kommt man hier nicht hinein. Doch Ausnahmen gibt es auch: Gerade in vielen asiatisch geführten Schnellimbissen hängt ein „Cash only“-Schildchen im Schaufenster. Einige Pfundnoten sollte man also doch in der Tasche haben. Ob es sich allerdings wirklich noch lohnt, die neuen Pfundscheine mit dem Konterfei von König Charles in Umlauf zu bringen, nur um damit Chicken Curry bezahlen zu können?

History

Wir können George Stephenson, dem Pionier des Eisenbahnwesens, bis heute dankbar sein für sein Engagement im Bahnbau. Eine ehemalige Bahnstrecke führt direkt an seinem Geburtshaus in der Nähe von

Newcastle vorbei – heute ist auf der Trasse ein Fahrradweg angelegt. Die Bahnradwege geben bereits einen Hinweis auf das industrielle Erbe des Vereinigten Königreichs, wie auch die vielen Eisenbahnvereine, die auf nicht mehr genutzten Gleisstrecken ihrem Hobby mit Dampf und Diesel nachgehen. England gilt als die Wiege der frühkapitalistischen Industrialisierung, und Spuren davon finden sich überall. In Cornwall sind dies die Zinn-Minen, deren ehemalige Maschinenhäuser an der Atlantikküste zu sehen sind. Im Land stoßen wir immer wieder auf das weitverzweigte Kanalsystem, auf dem vor dem Eisenbahnbau Kohle und andere Massengüter auf sogenannten „Narrowboats“ transportiert wurden. Heute spielen die Kanäle touristisch eine wichtige Rolle, überall schippern Urlauber mit den schmalen Hausbooten von Schleuse zu Schleuse. Und manchmal führt sogar ein Radweg an ihnen entlang.

Die „Iron Bridge“, die weltweit erste Bogenbrücke aus Gusseisen, überbrückt den Fluss Severn recht aufwändig für die damaligen Verkehrsbedürfnisse – der Konstrukteur wollte zeigen, was mit dem Material Gusseisen möglich ist. Heute ist die Region um die Brücke, in die wir auf einer ehemaligen Industriebahntrasse rollen, Teil des Weltkulturerbes.

In der Berglandschaft des Lake District sehen die Reste von Kupferminen aus, als seien sie gerade erst verlassen worden. In riesigen Stein-



Vor Whitehaven an der Westküste liegen noch ein paar Steigungen

brüchen wurde Schiefer abgebaut, in einigen wird bis heute gearbeitet. In Whitehaven an der Westküste ist das Ende der industriellen Ära erreicht – so wenigstens steht es auf dem Denkmal am Hafen, das Arbeiter aus dem Steinkohlebergbau bei der Arbeit darstellt. Wenige Meilen weiter jedoch zeugt der Hochsicherheitszaun um die riesige Nuklearanlage in Sellafield davon, dass hier zwar das Ende dieser Art der Stromerzeugung erreicht ist, die damit verbundenen Folgen uns und die dort Arbeitenden aber noch lange beschäftigen werden. Ein gut asphaltierter Radweg immerhin verläuft am Sicherheitszaun entlang.

The end

Der Regen erwischt uns noch einmal in Newcastle, auf dem Weg zur Fähre. So können auch Anorak und Rain Legs noch einen letzten Blick von diesem Teil des National Cycle Network erhaschen. Peter Sauer

Info

Sustrans bietet eine reiche Auswahl an Fahrradkarten an, darunter eine Kartenserie, die das ganze Land abdeckt und in der alle Routen des National Cycle Network verzeichnet sind. Die Kartografie im Maßstab 1.100.000 reicht leider nicht an die anderer Karten heran, trotzdem sind sie hilfreich – und vor allem die einzigen, die es für uns Radfahrende gibt.

Für die Route *Land's End to John o'Groats* gibt es ein schönes Handbuch, mit Entfernungsangaben, Höhenprofilen, Informationen zu Sehenswürdigkeiten oder möglichen Unterkünften. Für einen geringen Aufpreis werden die GPX-Daten für alle Etappen dazu geliefert. Alle Karten und Bücher sind über den Webshop von Sustrans erhältlich.

www.sustrans.org.uk

Die letzte Etappe

Über die nicht ganz einfache Anreise zu einer Fahrradtour durch Großbritannien hatte ich in unserer letzten Ausgabe berichtet. Die Organisation der Rückreise ist weniger kompliziert, birgt aber auch einige Tücken.

Eine Fährfahrt von Newcastle nach IJmuiden bei Amsterdam zu buchen, ist einfach. Eine Bahnfahrkarte von Amsterdam nach Frankfurt zu kaufen, online in einer Ferienwohnung in Nordengland, ist ebenfalls leicht. Eine Fahrradkarte und einen Stellplatz für die gleiche Strecke online zu buchen, dagegen unmöglich. Man könne uns die grenzüberschreitende Fahrradkarte plus Stellplatz-Reservierung per Post zustellen, lautet die telefonische Auskunft der DB. Das hilft in unserer Lage kaum. Also müssen wir uns eine andere Lösung einfallen lassen.

Da für die Fahrradmitnahme in niederländischen Zügen nur eine einfache *Fietskaart* notwendig ist, ohne Reservierung, kaufen wir für uns Reisende eine Fahrkarte von Amsterdam nach Emmerich für den niederländischen Teil der Strecke. Die *Fietskaart* für diese Strecke holen wir uns später am Automaten in Amsterdam. Weiterhin erstehen wir ein Ticket für die deutsche Strecke von Emmerich nach Frankfurt und gleich die Fahrradreservierung für einen ICE dazu. Das ist online möglich. Trotz Umstiegen in Arnheim, Düsseldorf, Köln und F-Flughafen sind wir leidlich pünktlich zuhause.

Überrascht hat uns der Automat der *Nederlandse Spoorwegen* am Bahnhof Amsterdam Sloterdijk, der für zwei Fahrradkarten à 7,50 € (so der Preis laut Website) nicht 15, sondern



partout 17 € verlangt. Auch wiederholte Eingaben bringen ihn nicht von dieser Art der Addition ab, also zahlen wir. Auf der *Fietskaart*, die uns entgegenfällt, wird unten links der Preis von 7,50 € bestätigt. Unten rechts jedoch wird in dünner Schrift ergänzt: „Toeslag € 1,00“. Das hat uns der Automat nicht mitgeteilt. Spätere Recherchen ergeben, dass offenbar alle Preisangaben der Bahn für den Online-Verkauf gelten. Wer sich auf anderen Wegen eine Fahrkarte besorgt, zahlt drauf.

Die **Funzel**zeiten sind längst vorbei

Die Jahreszeit für eine intakte Fahrradbeleuchtung ist längst wieder angebrochen. Aus diesem Grund möchten wir euch ein paar Tipps mit auf den Weg geben.

Die Älteren unter euch erinnern sich sicherlich noch an die Seitenläufer-Dynamos, die mit lautem kläglich-jaulenden Ton auf Radfahrende aufmerksam machten, noch bevor sie zu sehen waren, und die bei Nässe gern den Dienst versagten. Dazu gab es eine Beleuchtung, die eher an romantisches Kerzenlicht erinnerte, aber nicht an einen Scheinwerfer.

Diese Zeiten sind zum Glück vorbei. Die nervigen Seitenläufer-Dynamos wurden von zuverlässigen Nabendynamos abgelöst. Bei Scheinwerfern gibt es eine Fülle an unterschiedlichen Modellen mit ebenso unterschiedlichen Beleuchtungsstärken. Hat das Fahrrad keinen Nabendynamo, so kann man auf Scheinwerfer zurückgreifen, die mit Batterien oder wieder aufladbaren Akkus betrieben und in der Regel am Lenker des Fahrrads befestigt werden. Wichtig ist in allen Fällen, dass der Scheinwerfer blendfrei eingestellt ist (siehe Infobox).

Aber auch wenn man mit einem gut eingestellten Scheinwerfer am Fahrrad unterwegs ist, kann man gelegentlich „blendend“ wahrgenommen werden, beispielsweise, wenn man in eine Be-

leuchtung mit Fernlicht investiert hat. Das Fernlicht verteilt das Licht weiter nach oben, ähnlich wie in der oberen Abbildung in der Info-Box dargestellt. D. h. der Gegenverkehr wird extrem geblendet. Aus diesem Grund sollte das Fernlicht am Fahrrad wirklich nur dort eingesetzt werden, wo es sinnvoll ist, wie beispielsweise bei Nachttouren durch Wald oder außerhalb von Ortschaften. Bei Fahrten durch die Stadt oder auf Strecken mit relativ viel Gegenverkehr, wie die Uferwege von Nidda und Main, bleibt das Fernlicht besser aus.

Ähnlich verhält es sich mit einer Beleuchtung am Helm, entweder als Stecklicht oder fest verbaut. Aufgrund ihrer hohen Position blendet sie den Gegenverkehr. Darüber hinaus ersetzt eine Beleuchtung am Helm keine Fahrradbeleuchtung.

Wenn euch Radfahrende durch Handzeichen oder Zuruf signalisieren, dass eure Fahrradbeleuchtung blendet, dann nehmt diesen Hinweis bitte ernst! Geblendete Radfahrende fahren quasi in ein dunkles Loch, in dem sie nichts sehen und Hindernisse auf dem Radweg nicht rechtzeitig erkennen können. Im Falle eines Unfalls kann dem Blender eine Teilschuld zugeschrieben werden und/oder die Versicherung verweigert eine Kostenübernahme. Deshalb lasst es nicht so weit kommen und sorgt für eine blendfreie Beleuchtung am Fahrrad.

Susanne Neumann

Diesen Beitrag haben wir bereits in Frankfurt aktuell 6-2022 veröffentlicht. Da das Thema Licht am Fahrrad uns nicht loslässt, wiederholen wir den Text an dieser Stelle.



Peter Sauer

Wie stelle ich den Scheinwerfer **richtig** ein?



zu hoch
Gegenverkehr
wird geblendet



optimal
keine Blendung
weite Ausleuchtung



zu niedrig
kurze Ausleuchtung

1. Stell dich mit deinem Fahrrad mit ca. fünf Meter Abstand vor eine Wand oder Mauer.
2. Messe, in welcher Höhe der Scheinwerfer an deinem Fahrrad angebracht ist. Dieses Höhe markierst du an der Wand bzw. Mauer.
3. Schalte nun den Scheinwerfer ein. Bei einem Dynamo in der Vorderradnabe reicht es, wenn du eine kleine Runde drehst und anschließend das Standlicht weiter leuchten lässt.
4. Schau nun auf den Lichtkegel an der Wand, während der Scheinwerfer leuchtet. Befindet sich die Oberkante des Lichtkegels unter der Höhenmarkierung? Prima, der Scheinwerfer ist richtig eingestellt!
5. Befindet sich die Oberkante des Lichtkegels über der Höhenmarkierung, dann ist der Scheinwerfer zu hoch eingestellt und du blendest andere Verkehrsteilnehmende. Dagegen ist er zu niedrig eingestellt, wenn der Lichtkegel den Boden unmittelbar vor dem Vorderreifen deines Fahrrad anstrahlt. In beiden Fällen musst du den Scheinwerfer wie unter 1 bis 4 beschrieben einstellen.

Quelle: www.pd-f.de / Bernd Bohle

Fünf Fragen an ...

Sonja David



„Ich versuche das Naheliegende zu sehen und zu leben“

Dass die patente Sonja David sich im Frankfurter ADFC wohl fühlt, merkt man auf den ersten Blick. Neben der Teilnahme an Touren ist sie alle zwei Monate als Austrägerin von „Frankfurt aktuell“ im Einsatz. Eine wichtige Aufgabe, ohne die die Zeitschrift so nicht existieren könnte. 2003 aus Niedersachsen in die Main-Metropole gekommen, arbeitet sie im Bereich Software-Entwicklung einer großen Finanzbehörde. Als Ausgleich zur Arbeit und auch zum Radfahren rollt sie gerne die Yogamatte aus.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Unabhängig: Ich erlaube mir einen eigenen Kopf. Es ist wunderbar, im 21. Jahrhundert in Europa zu leben. Wir dürfen kritisch denken. Da ungenutzte Rechte aber auch wieder verloren gehen, halte ich es für sehr wichtig, diese Freiheit so viel wie möglich zu nutzen.

Unpolitisch: Leider bin ich aber auch sehr unpolitisch, d.h. lautes Streiten, ohne mich selbst zu sehr aufzureiben, liegt mir nicht. Deshalb bin ich besonders dankbar, dass es im ADFC so viele engagierte Streiter für eine klimafreundliche und nachhaltige Verkehrs- und Radpolitik gibt.

Maßvoll: Ich will mich nicht am heutigen „höher, schneller, weiter“ beteiligen, sondern versuche, das Naheliegende zu sehen und zu leben. Viele meiner Kollegen erzählen von ihren Urlauben in New York oder Bangkok. Dabei kennen sie weder den Limburger Dom, noch haben sie je die schöne Fachwerkkinstadt von Fritzlar gesehen. Ich konzentriere mich lieber auf meine Fahrradumgebung, als nach den Sternen zu greifen.

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Ich musste nicht zum Radfahren kommen. Ich habe es nie aufgehört: Als Kind hat ja jeder irgendwie Radfahren gelernt. Da ich in einem Dorf aufwuchs und mir das Schulbusfahren schnell zu blöd wurde, fuhr ich halt Rad. Ich habe schnell gemerkt, wie gut das Radfahren tut. Im Sattel lässt sich unheimlich gut nachdenken. So mussten die Hausaufgaben zuhause nur noch aufgeschrieben werden. Im Studium habe ich dann neben der Uni-Literatur auch meine beiden Kinder auf dem Rad transportiert. Dass man das Rad nicht nur im Alltag benutzen, sondern auch wunderschöne Urlaube mit ihm machen kann, habe ich allerdings erst vor 18 Jahren entdeckt, als ich zusammen mit meinem Sohn meine erste Radtour an der Lahn machte.

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

Als ich 2013 zum ADFC kam, war ich überrascht, wie offen und warmherzig alle waren. Hier ist einfach jeder willkommen. Das

spürt man. Auf den ADFC-Touren habe ich sehr viele tolle neue Radstrecken in und vor allem um Frankfurt kennen gelernt, die ich allein nie gefunden hätte. Außerdem ist mir erst im Gespräch mit den vielen engagierten Radfahrern klar geworden, wie Auto-zentriert mein Denken war (und das, obwohl ich nur drei Jahre ein Auto besaß!). Ich habe gar nicht wahrgenommen, wie viele Autostellplätze es z. B. im Vergleich zu Kinderspielplätzen gibt. Es braucht eine starke Lobby für den Rad- und Fußverkehr, um uns allen klar zu machen, dass das nicht so sein muss. Der ADFC macht hier eine gute und wichtige Arbeit. Dafür bin ich sehr dankbar.

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

Jeder, der sie noch nicht kennt, sollte unbedingt mal die Feierabendtouren des ADFC ausprobieren. Das ist einfach super. Mit netten Leuten auf schönen Strecken sich den Stress von der Seele strampeln und danach in der Kneipe bei Bier und gutem Essen den Abend ausklingen lassen. Das macht glücklich.

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

Tolle neue und schön rot markierte Radwege haben wir ja schon bekommen. Jetzt wäre noch ein Radweg an der Eschersheimer Landstraße zwischen Dornbusch und Hängelstraße super. Wenn ich eine Wunderlampe hätte, würde ich daran reiben und den stehenden Autoverkehr aus der Innenstadt zaubern. Aber vielleicht schafft es die Automobilbranche ja auch, wieder kleinere Fahrzeuge zu bauen, die in Frankfurter Tiefgaragen passen. Mal sehen...

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*



Unplugged

Zwei Straßenmusiker gehen mit dem Fahrrad auf Tour

Ein Samstag im September. Die Sonne scheint, es ist, wie wir inzwischen gelernt haben, „für die Jahreszeit zu heiß“. Viel zu heiß am Neckar, irgendwo zwischen Heidelberg und Neckarelz, und die Wasserflasche ist leer. An einem Naturfreundehaus wird die Frage nach Wasser mit einem „Dreh dich um, hinter dir am Haus ist ein Wasserhahn“ beantwortet. Der Blick zurück bestätigt die Antwort. Dabei geraten auch zwei Musiker ins Blickfeld, die gerade ihre Instrumente einpacken. Wir kommen ins Gespräch. Andreas (links im Bild) und Gernot (beide 63) sind als Straßenmusiker mit dem Fahrrad unterwegs und haben ihren Auftritt am Naturfreundehaus Zwingenberger Hof gerade beendet. Für ein Foto greifen sie, der Zahnarzt aus Wiesbaden und der ebenfalls aus Wiesbaden stammende Mathematische Biologe an der TU Dresden, noch einmal zu Saxophon und Gitarre. Am Neckar erklingt Rockmusik.

Wie kamt ihr zur Straßenmusik?

Die Idee hatten wir schon eine ganze Weile. Straßenmusik, Musik auf der Straße vor Leuten, die uns nicht kennen. Unplugged. Und wir wollten die Tour mit dem Fahrrad machen, uns und unsere Instrumente von Ort zu Ort mit dem Fahrrad bewegen.

Seit wann macht ihr das?

Wir sind beide hobbymäßig seit Kindesbeinen musikalisch unterwegs und haben schon gemeinsam zum Geburtstag von Freunden gespielt. Aber auf der Straße? Konkreter wurde unsere Idee im Jahr 2019. Wir merkten schnell, dass einige Vorbereitungen notwendig sind. Nur Instrumente einpacken und los, das würde nicht reichen. Wir begannen an einem kleinen Programm zu arbeiten – Stücke für Gitarre, Gesang und Saxophon herauszusuchen, trafen uns einige Male zum gemeinsamen Üben und dachten über mögliche Auftrittsorte nach. Schließlich entschieden wir uns für eine Ostseetour.

Wie lang sind eure Straßenmusik-Touren, wo wart ihr bisher unterwegs?

Unser erstes Jahr führte uns, wie gesagt, an die Ostsee. Wir starteten in Greifswald und fuhren weiter über Stralsund und den Bodden nach Schwerin. Das Ganze dauerte eine Woche. In den Folgejahren waren wir meist kürzer unterwegs, oft nur über verlängerte Wochenenden. 2020 waren wir in der Südpfalz und spielten dabei sogar einmal in Frankreich. Andere Touren brachten uns zum Kaiserstuhl, an die Tauber und eben dieses Jahr an den Neckar. Wir haben es seit 2019 geschafft, jedes Jahr einmal zu spielen.

Ist das Teil eures Jahresurlaubs?

Ja, allerdings sind es leider jedes Jahr nur wenige Tage, in diesem Jahr sogar nur ein Wochenende, an dem wir gemeinsam Zeit finden.

Wie ist die Zimmersuche, wenn man mit einer Gitarre auf dem Rücken oder dem Saxophon in der Rattasche vor dem Gasthaus steht?

In den ersten Jahren reisten wir von Ort zu Ort. Dabei war die spontane Zimmersuche in der Tat nicht ganz einfach. So sind wir dazu übergegangen, für den gesamten Zeitraum ein Apartment bzw. Zimmer zu mieten. Von dort schwärmen wir dann in die Umgebung zu Tagestouren aus. Besonders unser Quartier im vergangenen Jahr ist uns in guter Erinnerung. Wir übernachteten bei einer Imkerfamilie am Tauberradweg, die sich besonders darüber freute, dass wir das Apartment auch zum Proben nutzten.

Ist es einfach nur Spaß am Musik machen, oder verfolgt ihr einen (guten) Zweck? Mit euren Jobs seid ihr wahrscheinlich nicht aufs Geldsammeln angewiesen.

Primär ist es der Spaß an der Musik. Wir sammeln allerdings seit Beginn für die Kindernothilfe und es ist über die Jahre ein erklecklicher Betrag für die Kinder zusammengekommen.

Wie transportiert ihr die Instrumente und euer Reisegepäck?

Da sind wir flexibel. Im ersten Jahr an der Ostsee war ein Anhänger unser regelmäßiger Begleiter. Wir haben allerdings mittlerweile unsere Ausrüstung reduziert und spielen unplugged, also ohne schweren Verstärker. So bekommen wir unsere Instrumente in den Fahrradtaschen oder auf dem Rücken unter.

Fahrt ihr auch sonst Fahrrad, im Alltag und in der Freizeit?

Diese Frage muss der Interviewer beantworten: Ja, das tun sie, täglich! Doch reicht hier leider der Platz nicht aus, um die beeindruckende Fahrrad-Biographie der beiden wiederzugeben. Versuchen wir es kurzgefasst: Vom Schulweg per Fahrrad über die erste große Frankreich-Tour im jugendlichen Alter bis hin zu Fernfahrten über hunderte von Kilometern als Erwachsener oder der Begeisterung für Triathlon ist so ziemlich alles vertreten, was wir mit Fahrrad-Verrücktheit verbinden. Der Weg zur Arbeit ist da noch das Normalste. Wie ja auch, hin und wieder mit Saxophon und Gitarre durch die Lande zu fahren. *Peter Sauer*

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

Dieser Tage wurde ich durch eine Zeitungsmeldung aufgeschreckt, der zufolge in Zukunft die Hersteller von Pkws ihre Fahrzeug-Logos beleuchten dürfen. Die entsprechende ECE-Zulassungsvorschrift wurde angepasst. Es gibt einige strenge Randbedingungen, aber immerhin – ich bin gespannt, wie sich das künftig im Straßenbild so machen wird.

Aber vielleicht erst einmal zurück zu den Anfängen meiner Lichtempfindlichkeit als Radfahrer. Es ist schon lange her, wahrscheinlich kann man schon in Jahrzehnten rechnen, dass es in Deutschland üblich wurde, Autos mit gelben seitlichen Begrenzungsleuchten auszustatten. Diese waren teilweise vorne in den Blinker integriert und sahen dann aus wie dauerleuchtende Blinker. Ich glaube, vor allem Volvo und BMW waren davon betroffen. Was mich daran stört? Bei flüchtigem Blick sieht ein gelbes Licht zunächst einmal wie ein Blinker aus, der in meine Richtung weist. Also Gefahr im Verzug? Ob das Licht ein Dauerlicht ist oder tatsächlich blinkt, erschließt sich erst bei genauerer Beobachtung. Im Falle der gelben Begrenzungsleuchten also ständig: „Fehlalarm“.

Es muss Jahre später gewesen sein, als ich mich wunderte, warum neuerdings so viele Menschen zu jeder Tageszeit mit eingeschalteten

Nebelscheinwerfern herumfahren und dass dann auch immer einer davon kaputt zu sein scheint. Irgendwann habe ich gelernt, dass es sich um das adaptive Kurvenlicht handelt, welches durch den jeweils im Kurveninneren aktiven Nebelscheinwerfer simuliert wird – meistens elegant gedimmt. (Früher gab es bei vornehmen französischen Automobilen Scheinwerfer, die mithilfe der Lenkung mechanisch verschwenkt wurden und wirklich um die Kurve herum leuchten. Spä-

Ausgeblinkt?

ter dann auch elektromotorisch bewegliche Scheinwerfer – und heutzutage gibt es LED-Matrix-Scheinwerfer, die wie ein Projektor jede Ecke separat beleuchten können.) Diese technologische Übergangslösung hat mich vor allem in Kreisverkehren immer wieder irritiert: Einfahren in den Kreisverkehr – Nebelscheinwerfer rechts an. Fahren im Kreisverkehr – Nebelscheinwerfer links an. Ausfahren – Nebelscheinwerfer rechts. Die reinste Blinkerorgie. Durch das gedimmte Ein- und Ausschalten driftet das Spektrum auch schon leicht ins Gelbe, was es nicht leichter macht, es von einem echten Blinker zu unterscheiden. Wieder bin ich (nicht nur als Radfahrer) irritiert: Was will der Mensch nun eigentlich?

Wieder Jahre später, also eigentlich genau heutzutage, begegne ich einer schon stroboskopartigen Frontbeleuchtung der Pkw: Die Kombination aus LED-Tagfahrlicht und LED-Blinker, bei der das Tagfahrlicht ausgeschaltet wird in dem Moment, in dem der Blinker eingeschaltet wird, und umgekehrt. LED-Blinker sind an und für sich schon sehr gut wahrnehmbar, weil sie im Gegensatz zu Glühlampen in weniger als einer Mikrosekunde ein- und ausgeschaltet werden können.

Das soll wohl noch dadurch unterstützt werden, dass die weiße Beleuchtung auf der entsprechenden Seite ausgeschaltet wird. Meinetwegen. Immerhin handelt es sich ja dabei um einen echten Fahrtrichtungswunsch und keinen vermeintlichen wie in den oben geschilderten Fällen.

Was der Lauflicht-Blinker soll, der seinen gelben Strahl wie ein Manneken Pis zur Fahrzeugaußenseite richtet, ist mir allerdings bis heute nicht klar. Und leider wurde dabei auch versäumt, die Fahrtrichtungsanzeige von der Warnblinkfunktion optisch zu unterscheiden. Vermutlich handelt es sich um ein Design-Element wie das beleuchtete Fahrzeug-Logo, den ich zu Anfang erwähnt habe. Wir werden sehen, ob sich dadurch neue, unerwartete Nebenwirkungen ergeben.

Matthias Marcks





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
KRIE GELSTEIN
GmbH**