

FRANKFURT *aktuell*

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

Die neue Bleibe

Hausener Brotfabrik



RadReiseMesse
ADFC Frankfurt am Main e. V.
Sonntag 24.3., 11 – 17 Uhr
Sealbau
Bornheim

In unseren Reisen
steckt Erholung!

FINDEN SIE IHRE TRAUMREISE!

Alle **neuen** Radreisen für **2024** auch online buchbar!

www.reisewelt-neuhof.de



Scan mich!



Unsere **RADREISEN** mit **Rundum-Service**



Professionell, sicher und spannend

- ✓ **Bequem zur Zustiegsstelle:**
das **RMV-KombiTicket** ist bei unseren
Reisen **inklusive!**
- ✓ **Komfortabler Zustieg in Frankfurt**
(nur bei Radreisen)
- ✓ **Sicherer Radtransport im hochmodernen**
reisewelt-Fahrradanhängers
- ✓ **Reparaturservice und Ersatzräder**
bei den Radreisen
- ✓ **Erstklassige Radführer**
- ✓ **Land und Leute intensiv kennenlernen**

25.04. - 28.04.2024	NATIONALPARK HARZ
30.09. - 03.10.2024	Der Natur auf der Spur
21.05. - 26.05.2024	OSTSEEKÜSTE
	Dem Meer ganz nah
24.09. - 29.09.2024	KÄRNTEN
13.10. - 18.10.2024	Genießer-Radreise auf der Sonnenseite der Alpen
19.06. - 25.06.2024	SÜDTIROL
31.08. - 06.09.2024	In jeder Hinsicht ein wahrer Genuss
02.06. - 07.06.2024	ZILLERTAL
08.09. - 13.09.2024	Das Radparadies in Österreich
05.05. - 12.05.2024	INSEL-RADWANDERN IN KROATIEN
01.09. - 08.09.2024	Aktivroute mit der Motoryacht Liberty
12.05. - 19.05.2024	RADURLAUB IN DALMATIEN
22.09. - 29.09.2024	Die Vielfalt Dalmatiens auf dem Fahrrad oder E-Bike entdecken
20.10. - 27.10.2024	
14.05. - 21.05.2024	ABRUZZEN
11.09. - 18.09.2024	Erkunden Sie die Abruzen auf zwei Rädern
08.04. - 15.04.2024	MADEIRA RADWANDERN
07.10. - 14.10.2024	Radfahren über die Blumeninsel
21.05. - 27.05.2024	ALPE ADRIA RADWEG
06.10. - 12.10.2024	Vom Alpenhauptkamm nach Grado und an die Adria

Unser **Bike-Abenteuer in Tansania:** **Kilimanjaro 360°**

Radreise rund um den Kilimanjaro

26.08. - 07.09.2024
23.11. - 05.12.2024
(13 Tage)

(weitere Termine auf Anfrage!)



reisewelt-Tipp:

Editorial

Wer ganz leise ist, kann den beginnenden Countdown bereits überall hören ... 3 – 2 – 1! Und da ist sie wieder: Die unvermeidlich jeden März erneut eingeläutete „Fahrradsaison“. Als ob Millionen Menschen ihre Räder während der letzten sechs Monate in dunkle Kellerverliese gestopft und der Unbill von Staub und Ungeziefer ausgesetzt hätten. Lauter der Finsternis preisgegebene „Drahtesel“, die nun zu neuem Leben erweckt werden müssen. Dieses Bild ergibt sich unweigerlich, glaubt man den „Fahrradsaison“-Specials, die dieser Tage landauf landab in den Medien erscheinen.

Wir wissen, dass das Quatsch ist. Auch der ADFC spricht zwar von einer „Saison“, meint damit aber ausschließlich das Segment der Freizeittouren, die, zugegeben, ab 15 Grad einfach mehr Spaß machen (Ausnahmen bestätigen die Regel).

In der Rhein-Main-Region ist das Rad aber längst vollwertiges Alltagsverkehrsmittel – und das ganzjährig, auch wenn manche Redaktionen das bis heute nicht glauben.

Es genügt, sich den Fahrradparkplatz einer Kinderzirkusvorstellung im Januar gegenüber der Deutschen Nationalbibliothek anzuschauen oder die auch an einem der wenigen Schneetage gut gefüllten Abstellanlagen an Supermärkten, um das schiefe Bild der massenhaft eingekellerten Räder zu korrigieren.

Verkehrszählungen belegen den Trend zum Fahrrad als ganzjährig genutztem Verkehrsmittel. Schön wäre es, wenn dieses Wissen bei der Infrastruktur angemessen berücksichtigt würde. Der Winterdienst auf Radwegen – ein Positivbeispiel zeigen wir auf Seite 22 – ist hier nur ein Aspekt.

Die längst zu beobachtende Klimaveränderung mag zu weniger

Schnee und Eisglätte im Winter führen, dafür bleiben die Wintermonate vermutlich sehr reich an Niederschlägen. Bei milden Temperaturen bedeutet dies: Großflächige Pfützen und verschlammte Wegstellen überall dort, wo „wassergebundene“ Oberflächen Radfahrende durch Parks oder an Flüssen entlang leiten. Dass das Rad den ein oder anderen Schlammgespritzer abkriegt – geschenkt! Aber wer nach der Fahrt durch eine Frankfurter Grünanlage gezwungen ist, die Kleidung zu wechseln, ist geneigt, mehr oder weniger lautstark die gerade herrschende „Schlamm Saison“ zu verfluchen. Die ist aber nicht schicksalhaft gegeben, sondern ließe sich mit etwas Mut zum Asphalt auf drei Meter breiten Wegen abwenden. So könnten wir dann ganz einfach nur Radfahren – ohne jegliche „Saison“, meint

Torsten für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e. V.

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

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

Öffnungszeiten Geschäftsstelle

Aufgrund des Umzugs des Infoladens sind die aktuellen Öffnungszeiten auf der Homepage angegeben.

Vorstand

Dagmar Berges
Anke Bruß
Michael Genthner
Hannah Kessler
Dr. Susanne Neumann
Klaus Schmidt-Montfort
Svea Birte Schuch
Alexander Schulz (Schatzmeister)
Thomas Tomala
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
Mastodon: Dr. Susanne Neumann
Instagram: Simone Markl
Internet: Eckehard Wolf
www@adfc-frankfurt.de

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

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

Stadtteilgruppen

Nord: Sigrid Hubert

Nordwest: Stephan Nickel

West: Christa Pellinghoff

Süd: Erich Lücker

Beauftragte

Fahrgastbeirat: Jürgen Johann

Firmen-Events: Bernd Mönkemöller

Printmedien und

Veranstaltungen: Bertram Giebeler

Goethe-Uni: Lars Nattermann

Kontakte

Elke Bauer
elke.bauer@adfc-frankfurt.de

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

Anke Bruß
anke.bruss@adfc-frankfurt.de

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

Michael Genthner
michael.genthner@adfc-frankfurt.de

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

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

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

Katja Hertel
katja.hertel@adfc-frankfurt.de

Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de

Hannah Kessler
hannah.kessler@adfc-frankfurt.de

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

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

Simone Markl
simone.markl@adfc-frankfurt.de

Bernd Mönkemöller
bernd.moenkemoeller@adfc-frankfurt.de

Lars Nattermann
lars.nattermann@adfc-frankfurt.de

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

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

Ralf Paul > 069/49 40 928

Christa Pellinghoff
christa.pellinghoff@adfc-frankfurt.de

Wolfgang Preisung > 0 61 92/9 517 617
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de

Denis Reith
denis.reith@adfc-frankfurt.de

Peter Sauer > 069 / 46 59 06
peter.sauer@adfc-frankfurt.de

Klaus Schmidt-Montfort > 069 / 51 30 52
klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de

Svea Birte Schuch > 069 / 58 90 190
birte.schuch@adfc-frankfurt.de

Alexander Schulz > 0176 496 85 859
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de

Anne Wehr > 069 / 59 11 97
anne.wehr@adfc-frankfurt.de

Dieter Werner > 069 / 95 90 88 98
dieter.werner@adfc-frankfurt.de

Eckehard Wolf > 069 / 95 78 00 92
eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de

Neues aus dem Holzhausenviertel

Was tun gegen diese Schilder-Legasthenie?

Auch wenn der Eilantrag gegen die Modalfilter vom Gericht abgewiesen wurde, sind sie aktuell baulich geöffnet – ein interessanter Praxistest.

Seit Anfang Januar 2024 fehlen in der Cronstettenstraße und auch an der Kreuzung Falkensteiner Straße/Humbrechtstraße die heiß diskutierten Poller, die dort den Anwohnenden zuliebe den Schleichverkehr unterbinden (wir berichteten). Sie mussten wegen einer Baustelle auf der südlich gelegenen Holzhausenstraße entfernt werden, um Rettungskräften eine schnelle Alternative zu bieten. Rein rechtlich ändert sich durch die Entfernung der Poller nichts, es wurde zur besseren Erkennbarkeit sogar noch ein Durchfahrtsverbot angeordnet – in der Praxis interessiert das aber kaum jemanden.

Parallel wurde vor dem Frankfurter Verwaltungsgericht darüber verhandelt, ob die Poller rechtswidrig sind oder nicht. Die gute Nachricht: Den Eilantrag (Aktenzeichen 4 L 3101/24.F) hat

das Gericht in jeder Hinsicht für erfolglos erklärt, die Modalfilter dürfen also vorerst bleiben.

Dabei zitiert das Verwaltungsgericht in der Urteilsbegründung sogar aus der gemeinsamen Pressemitteilung des Arbeiter-Samariter-Bundes (ASB), ADFC und VCD aus dem September 2023. In dieser wurde darauf hingewiesen, dass die damaligen Behauptungen des ASB-Geschäftsführers Thomas Müller-Witte gegenüber der Presse bezüglich der angeblichen Probleme der Rettungsdienste mit Pollern nicht haltbar sind. Der ASB-Landesvorstand hatte damals, nach interner und externer Kritik an den Äußerungen ihres Geschäftsführers, eine korrigierende Stellungnahme unterstützt, um den Konflikt zu beenden.

Ludwig Frölich, der Landesvorsitzende des ASB Hessen stellte damals klar: „Die aktuell kursierenden Bedenken gegenüber Pollern im Hinblick auf die Verkehrsberuhigung können wir als Verband nach intensiver Prüfung nicht teilen. Im Gegensatz zu den seit vielen Jahren alltäglichen Autostaus und Falschparkern lassen sich die bekannten Poller bei der Anfahrt gut einplanen und stellen unsere Rettungskräfte vor keine Probleme im Alltag. Im Fall der Cronstettenstraße sorgen sie auch nicht für Verzögerungen, weil die Poller von Anfang an umfahren und nicht ständig auf- und wieder zugeschlossen werden müssen, wie es in den Medien dargestellt wurde. So war es auch seitens der Branddirektion gedacht und an uns Verbände kommuniziert.“

Diese nicht belegten und nur aus der Presseberichterstattung übernommenen Behauptungen hatte der Kläger laut Urteilsbegründung auch

vorgebracht, konnte damit das Gericht aber nicht überzeugen: „Das pauschale Vorbringen und Behaupten des Gegenteils unter Benennung anderer An- und Abfahrtswege kann die Stellungnahmen von an Recht und Gesetz gebundenen, mit technischem Sachverstand ausgestatteten Behörden nicht erschüttern (...)“.

Das Gericht stellte außerdem fest, dass die Stadtverwaltung die rechtlichen Rahmenbedingungen ausreichend geprüft hat und durch den zugenommenen Autoverkehr auch eine höhere Gefährdung gegeben war, die durch die Poller wirksam gesenkt werden kann. Alternative und „mildere“ Maßnahmen waren und sind auch uns nicht bekannt.

Aus der Perspektive von Radfahrenden wirkt es ziemlich absurd, dass vom Kläger ausgerechnet die für ihre Gefährlichkeit bekannten „Kölner Teller“ als „weniger einschränkende Maßnahme“ im Vergleich zu Pollern vorgeschlagen werden. In Frankfurt sind diese Elemente zur Drosselung der Autofahrenden inzwischen flächendeckend entfernt worden, auch weil es bundesweit viele schwere und sogar tödliche Unfälle gab. In einem tödlichen Fall wurden sogar Mitarbeitende einer Stadtverwaltung wegen der Installation strafrechtlich verurteilt, was absoluten Seltenheitswert hat.

Dass Schilder leider kaum jemanden interessieren, kann man durch die aktuelle Entfernung der Poller schön vor Ort beobachten: Autofahrerinnen und Autofahrer ignorieren reihenweise sowohl die vorgeschriebene Fahrtrichtung (das runde Schild mit weißem Richtungspfeil auf blauem Grund) als auch das Verbot der Durchfahrt. Da hilft es auch nicht, dass die temporäre aufgestellten Schilder fast täglich entweder ganz verschwinden oder verdreht werden – alleine die vorgeschriebene Fahrtrichtung ist rechtlich schon ausreichend. Was hilft, sind also nur Polizeikontrollen, damit die Menschen wieder merken, dass Gesetze auch für sie gelten. Als Notlösung ohne Polizei bleiben ansonsten leider nur Poller übrig, inklusive aller Probleme, die diese mit sich bringen.

Ansgar Hegerfeld



Inzwischen entfernt: gefährliche Kölner Teller



Spielraum für Interpretationen bietet diese Beschilderung sicher nicht. Bedeutet: Auto wird gefahren, wo es geht – und nicht nur, wo es erlaubt ist.

Ansgar Hegerfeld (4)

Bericht von der Mitgliederversammlung 2024

Unser neues Zuhause(n)

Der Infoladen hat eine neue Bleibe gefunden. Dies und noch mehr Erfreuliches gibt es von der Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt am Main zu berichten. Drei Highlights gleich zu Beginn:

1. Umzug in die Hausener Brotfabrik

Ende 2023 hat der Vermieter der Fichardstraße 46 dem ADFC Frankfurt die Räume im Tiefgeschoss gekündigt – nach fast 24 Jahren Mietdauer. Nun geht es also vom Nordend nach Hausen: Die neue Bleibe für Geschäftsstelle und Infoladen in der Bachmannstraße 2 – 4 haben sich dank der Hilfe unserer Mitglieder so schnell gefunden.

2. Die Zahlen stimmen

Sowohl die Kasse als auch die Mitgliederzahlen steigen. Wir wachsen – und das seit mindestens zehn Jahren durchgängig. 2023 sind wir 4.715 Mitglieder, 2,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Gerade mit Blick auf viele andere Vereine, die Mitglieder verlieren, gelingt es dem ADFC Frankfurt also weiterhin, gegen den generellen Trend zu wachsen!

3. Der Saal war recht voll ...

... und das, obwohl am selben Abend die Eintracht im Waldstadion europäisch spielte. Am Donnerstag, 22. Februar, kamen 66 Mitglieder in den SAALBAU Gutleut, stimmten ab und erfreuten sich an guter Verpflegung. Vielen Dank an dieser Stelle an alle, die dafür gesorgt haben.

Vorstand und Kassenprüfer berichten

Nachdem Versammlungsleiter Thomas Koch alles Organisatorische geklärt hatte, ging es richtig los: Erst berichtete der Vorstand von seinen Tätigkeiten, dann gab es Neuigkeiten aus dem Bereich Verkehr, bevor stabile Zahlen von Schatzmeister Alexander Schulz präsentiert wurden. Er holte sich später auch die erneute Wiederwahl ab und nahm sie unter Applaus an. Mit dieser soliden Basis startete die Wahl des neuen Vorstands: Fast alles bleibt beim Alten, neu in den Vorstand gewählt wurde Thomas Tomala. An dieser Stelle ein großes Dankeschön an Denis Reith für seine wertvolle Vorstandsarbeit.



Versammlungsleiter Thomas Koch



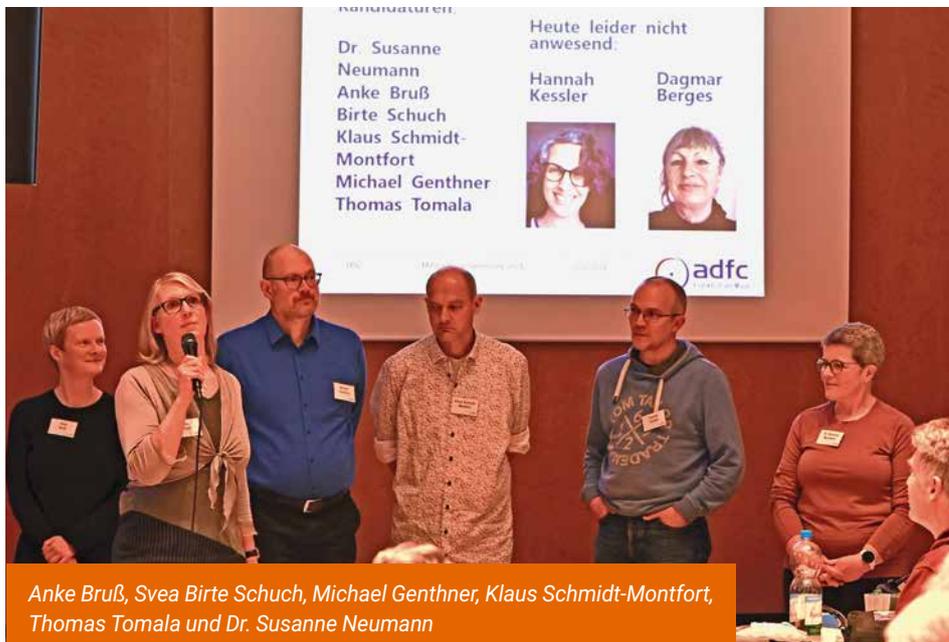
Denis bleibt die zentrale Person für die Organisation von bike-night und EUROBIKE CITY PARADE.

Zwei Minuten pro Arbeitsgruppe

Im Zweiminutentakt kamen die Vertreter:innen der Arbeitsgruppen nach vorn, präsentierten Ihre Erfolge und Wünsche – und gingen wieder zum Platz. Alle 21 AGs aufzuzählen, würde den Rahmen dieses Berichts sprengen. Ihr müsst mir vertrauen: Es war spannend und vor allem schön zu sehen, wie vielfältig der ADFC Frankfurt sich in den einzelnen Gruppen präsentiert und wie reich das Angebot für Menschen aller Interessen ist.

Nach der Pflicht: die Kür

Um 22:29:50 Uhr und 82 PowerPoint-Folien später endete offiziell die Sitzung, und der gemütliche Teil begann. Langsam aber sicher leerten sich die überfüllten Fahrradständer vor dem Saalbau Gutleut. Hier darf selbstredend nachgebessert werden, liebe SAALBAU. *Marco Prehler*



Anke Bruß, Svea Birte Schuch, Michael Genthner, Klaus Schmidt-Montfort, Thomas Tomala und Dr. Susanne Neumann



Gespräche ...



... und Wahlen

Jörn Paulini (5)

Feuerwehr und Mobilitätswende – kein Widerspruch

Blaulicht trifft Rotmarkierung

In der öffentlichen Debatte wird häufig versucht, Rettungskräfte und Radwege gegeneinander auszuspielen, dabei passen diese beiden Interessen gut zusammen!

Ende Januar luden die für Mobilität und Feuerwehr zuständigen Dezernate zu einer gemeinsamen Pressekonferenz, an der auch der ADFC teilnahm. Das Thema lässt die Emotionen in der Bevölkerung und der Politik gerne hochkochen, und es wurden in der jüngeren Vergangenheit diverse Gerüchte zu angeblichen Konflikten gestreut, darum ließen die politisch Verantwortlichen an diesem Tag nicht ohne Grund die Fachleute aus der Verwaltung berichten und Fragen beantworten: Die Debatten sollten wieder auf eine sachliche Ebene gebracht werden – mit Erfolg.

Ingmar Bolle als stellvertretender Leiter des Straßenverkehrsamtes zeigte sehr anschaulich, dass es trotz knapp 100.000 zugezogenen Menschen in Frankfurt (ein Zuwachs von 15 Prozent zwischen 1998 und 2018) vor allem wegen des besonders gestiegenen Radverkehrsanteils nicht zu einem Verkehrskollaps kam und hier schon ein Grundstein für die Mobilitätswende, über die heute wieder viel diskutiert wird, gelegt wurde. Die Anzahl der werktäglich zurückgelegten Wege (Datengrundlage SrV) stieg durch das Wachstum der Stadt um 41 Prozent, aber der motorisierte Individualverkehr legte nur um 17 Prozent zu. Dafür stieg vor allem der Radverkehrsanteil um mehr als das Vierfache an!

So neu und überraschend wie manche Gegner das Thema finden,

ist es nämlich gar nicht. Viele Menschen haben sich auch in der Vergangenheit schon einfach freiwillig fürs Fahrrad entschieden, sind dabei geblieben und haben so auch positive Gruppeneffekte ausgelöst. Auch wurde die Frage aufgeworfen, wieso über gefühlt jeden Poller und jeden entfallenen Parkplatz (egal ob legale Parkplätze oder ob Menschen einfach auf ihr „Recht“ zum Gesetzesbruch bestehen) groß in der Presse berichtet wird, während selbst Sperren großer Frankfurter Straßen für Baustellen nicht einmal im Kleingedruckten Platz finden. Hier wurde beispielhaft auf die Sperrung der Darmstädter Landstraße in nördliche Richtung über mehrere Wochen verwiesen, zu der es keine einzige Presseanfrage gab.

Die Feuerwehr berichtete, dass die Radwege in der Regel kein nennenswertes Problem für sie darstellen. Ganz im Gegenteil: Mit Fahrrädern lässt sich deutlich leichter eine Rettungsgasse bilden als mit SUVs, wie der stellvertretende Amtsleiter Markus Röck hervorhob. Die Feuer-

wehr hat inzwischen ein Vetorecht bei den Planungen. Im Normalfall muss die Feuerwehr aber nur selten davon Gebrauch machen, in aller Regel finden die Behörden eine gemeinsame Lösung. Bei Bedarf werden aber auch bereits umgesetzte Maßnahmen nachträglich optimiert.

Für die Feuerwehr ist die größte Herausforderung inzwischen, dass in Frankfurt über 7.000 Baustellen pro Jahr abgewickelt werden. Und das sind nur die offiziell angemeldeten! Viele davon betreffen die Feuerwehr zwar nicht im Alltag, trotzdem variieren täglich die überhaupt nutzbaren Straßen. Ein spezielles Navigationssystem für Rettungskräfte, das tagesaktuelle Straßensperrungen berücksichtigen kann, soll hier bald helfen. Modalfilter, Poller und Radwege hingegen verändern sich nicht jeden Tag und lassen sich daher sehr einfach einplanen und je nach Situation umfahren.

Was auch gerne vergessen wird: Jede Person, die mit dem Fahrrad durch Frankfurt fährt und nicht mit dem Auto, verbraucht weniger Platz und sorgt so für ein flotteres Vorankommen der Rettungskräfte. Unter letzteren finden sich nicht wenige, die auch mit dem Rad zur Feuerwache fahren und sich gleichzeitig mit ihrer Sichtweise bei uns im Verband engagieren – vielen Dank dafür!

Ansgar Hegerfeld



Wenn es schnell gehen muss, nehmen Feuerwehrleute gerne auch breite Radfahrstreifen oder Radwege, um am Autostau vorbei zu fahren. privat

Für uns als ADFC ist klar: Rettungskräfte, Radwege und allgemein die Mobilitätswende ergänzen einander gut. Und wenn Radwege ausreichend breit und durchgängig sind, können darauf auch große Feuerwehrfahrzeuge am Autostau vorbei fahren. Dass das in der Praxis gut funktioniert, zeigt unsere Videosammlung, bei der wir solche Situationen aus der ganzen Welt zusammengetragen haben.



Feedback zu neuer Radschnellweg-Trasse erwünscht

Der geplante Radschnellweg FRM7 soll in einigen Jahren Frankfurt, Maintal und Hanau miteinander verbinden. Die gesamte, nördlich des Mains verlaufende Strecke wird vom Ostbahnhof Frankfurt bis zum Hanauer Stadtzentrum voraussichtlich rund 17 Kilometer lang sein.

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain hatte die Machbarkeitsstudie für den FRM7 zwar schon vor einiger Zeit veröffentlicht, doch aus Gründen des Naturschutzes musste für das Frankfurter Stadtgebiet eine neue Trasse gesucht und gefunden werden. Für die neu erstellte Variante gaben die Planenden die bislang bahnorientierte Trassenführung zugunsten einer nördlich des Ostparks und Riederwalds verlaufenden Strecke auf. Der Regionalverband und die Stadt Frankfurt am Main haben den neuen Trassenvor-

schlag am 19. Februar 2024 im Detail der Öffentlichkeit vorgestellt. Nun sind alle Interessierten dazu aufgerufen, die neue Streckenführung im Rahmen eines digitalen Bürger:innen-Dialogs zu kommentieren. Wer Feedback zu der aktuellen Planung geben möchte, findet auf der Seite radschnellweg-frm7.de alle nötigen Informationen und ein Online-Formular. Regionalverband FrankfurtRheinMain und Frankfurter Mobilitätsdezernat wollen die eingehenden Beiträge auswerten, um sie für die weitere



Planungsphase zu nutzen. Der digitale Bürger:innen-Dialog zur Frankfurter Teilstrecke des FRM7 ist bis zum 31. März 2024 freigeschaltet.

radfahren-ffm.de

RadReiseMesse

- » Tipps für Fahrradurlaube
- » Attraktive Reiseziele
- » Organisierte Radreisen
- » Radreise-Vorträge
- » ADFC-Tourenprogramm
- » Fahrradcodierung

So 24. März, 11-17 Uhr
Saalbau Bornheim

Arnsburger Straße 24
U4/Bus M32 „Höhenstraße“
Eintritt: 2,00 € (bis 18 Jahre frei)



Bild: Michael Klemme



>> Vorstand aktuell <<

„Langweilig wird es nie“ hieß es im Anleser des letzten Vorstandsberichts vom November. Wie wahr das ist, haben die Ereignisse der letzten Monate gezeigt.

Ende Dezember flatterte nämlich die Kündigung für unsere Räumlichkeiten in der Fichardstraße ins Haus. Völlig unerwartet nach 23 Jahren! Auch wenn der Schock tief saß, hielt die Schockstarre nur kurz an. Sowohl der Vorstand, als auch viele der Aktiven begannen umgehend mit der Suche. Ob über persönliche Kontakte, Frankfurt aktuell, die Website oder Social Media – überall verbreiteten wir unseren Aufruf. Und waren überwältigt von dem umfangreichen Feedback. Toll, zu sehen, was unser Verein für engagierte Mitglieder und damit ein unbezahlbares Netzwerk hat. Nun mussten die vielen möglichen Immobilien natürlich alle kontaktiert und besichtigt werden. Hier waren vor allem Dagmar Berges und Klaus Schmidt-Montfort im Dauereinsatz. Viele Telefongespräche, umfangreicher E-Mail-Verkehr, eine Liste aller Angebote wurde zur



Abschied vom Infoladen in der Fichardstraße

Vergleichbarkeit geführt und natürlich kilometerweite Fahrradfahrten in die unterschiedlichen Stadtteile Frankfurts waren mit der Suche verbunden. Viele Immobilien waren einfach zu teuer, zu klein, zu groß oder weit ab vom Schuss. Jetzt können wir jedoch mit Freude verkünden, dass wir eine neue Bleibe für den Infoladen gefunden haben und zwar in der Brotfabrik in Hausen. Der Vertrag ist bereits unterzeichnet und die Umzugsplanung läuft ...

Doch auch in Deutschland hat sich aktuell einiges getan. Hunderttausende Menschen stehen gegen rechts auf. Diese Ereignisse und die Kündigung unserer Räumlichkeiten nahmen wir zum Anlass, uns zu erinnern und einen Artikel auf unserer Website und in unseren Sozialen Netzwerken zu veröffentlichen: Am 27.01.2019 brachten wir das Schild „Respekt! Kein Platz für Rassismus.“ an unseren Infoladen an. Auch fünf Jahre später gilt das noch.

Aufgrund dieser aufregenden Ereignisse stehen die regulären Vorstandsaufgaben natürlich nicht still. So musste sich Schatzmeister Alexander Schulz den Kassenprüfern stellen, die grünes Licht gaben. Und auch die Mitgliederversamm-

lung wollte geplant werden. Die Themen mussten dafür gesammelt, die PowerPoint-Präsentation gestaltet und alles Notwendige im Vorfeld organisiert werden. Am 22. Februar war es dann so weit. Als Nachfolger für Denis Reith hatte sich Thomas Tomala aufgestellt und wurde auch direkt gewählt; die bestehenden Vorstandsmitglieder wurden im Amt bestätigt. Ende März steht bereits die erste Vorstandsklausur an und wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit.

Zum Schluss möchten wir euch noch von einer besonders erfreulichen Begebenheit berichten. Jedes Jahr bekommen die besonders langjährigen Mitglieder Dankeskarten, welche jedes Vorstandsmitglied persönlich unterschreibt. Daraufhin haben wir wiederum von Helmut eine Dankes-E-Mail bekommen, die wir euch nicht vorenthalten möchten, weil wir uns einfach sehr darüber gefreut haben - vor allem, weil Helmut Mitglied bleibt, obwohl er kein Fahrrad mehr fahren kann. Das sehen wir als ganz besondere Anerkennung unserer ehrenamtlichen Tätigkeit. Manchmal sind eben auch die vermeintlich kleinen Dinge ganz groß.

Dagmar Berges, Anke Bruß,
Hannah Kessler

>> kontakt@adfc-frankfurt.de



Kidical Mass in Frankfurt am 21. April

Seit 2019 gibt es jetzt die Kinder-Fahrrad-Demo in Frankfurt und viele sind jedes Jahr mit viel Spaß und lautem Fahrradklingeln dabei – egal ob im Kindersitz, im Lastenrad oder auf dem Lauf- oder Fahrrad! Auch 2024 geht es weiter: Am 21. April radeln wir wieder mit Kindern und ihren Familien durch die Stadt. Mit dem Kinder-Fahrrad-Korso lenken wir den Blick gezielt auf alle, die im Straßenverkehr oft übersehen werden. Treffpunkt ist um 15 Uhr an der Alten Oper. Dort können Fähnchen und Wimpel gebastelt werden, um die Fahrräder zusammen mit Aufklebern der Kidical Mass zu dekorieren. Der Korso startet um 15.30 Uhr. Wir radeln etwa eine Stunde in kinderfreundlichem Tempo durch Bockenheim und das Europaviertel bis zum Zeppelinpark/Am Römerhof. Wer gerne im Vorfeld Flyer und Plakate verteilen möchte, sendet eine Mail an mail@kidical-mass-ffm.de

Anja Littig

Lieber Vorstand,

ich bedanke mich sehr für die nette Briefkarte des Vorstands, mit der mir für meine 40jährige Mitgliedschaft im ADFC gedankt wird.

Leider bin ich in diesen vier Jahrzehnten ein rein passives – wengleich aufmerksames – Mitglied geblieben, weil ich meine ehrenamtlichen Aktivitäten zwei anderen Organisationen gewidmet habe. Aus gesundheitlichen Gründen fahre ich inzwischen bedauerlicherweise auch kein Fahrrad mehr, bleibe jedoch aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen selbstverständlich weiterhin Mitglied.

Auch ich habe zu danken, nämlich bei den vielen Aktiven, die sich mit hohem Zeitaufwand für unsere Ziele einsetzen. Es wurde tatsächlich schon viel erreicht.

Herzliche Grüße Helmut

PS Nach Auskunft einer Nachbarin hat eine Frau mittleren Alters mit einem Labrador die Karte heute in den Briefkasten eingeworfen.

TERMINE

Mo.	11.03.	VS	Vorstandssitzung
Di.	12.03.	W	Radlertreff im Westen
Di.	12.03.	S	Stadtteilgruppe Süd
Di.	12.03.		Wintervortragsreihe: „Einfach mal losfahren“, SAALBAU Bornheim
Do.	14.03.	N	Radlertreff im Norden
Mi.	20.03.	V	Verkehrs-AG
Fr.	22.03.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
So.	24.03.		RadReiseMesse, SAALBAU Bornheim, 11.00 – 17.00 Uhr
Di.	02.04.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	03.04.	G	Kartographie & GPS AG
Di.	09.04.	W	Radlertreff im Westen
Di.	09.04.	S	Stadtteilgruppe Süd
Do.	11.04.	N	Radlertreff im Norden
Mi.	17.04.	V	Verkehrs-AG
Mo.	22.04.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	26.04.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
Sa.	27.04.	W	Radlertreff im Westen – Radtour
Mi.	08.05.	G	Kartographie & GPS AG
Mo.	13.05.	VS	Vorstandssitzung
Di.	14.05.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	15.05.	V	Verkehrs-AG

alle Angaben unter Vorbehalt!

TREFFPUNKTE/KONTAKTE

G	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
N	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
SW	15.00 Uhr/ 19.00 Uhr	Reparatur- und Techniktreff, Ben-Gurion-Ring 118, Bonames
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

Codierungen

in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 (nur mit Anmeldung unter www.adfc-frankfurt.de/codiertermine):

bis 22. März: jeden Freitag von 15:00 – 16:30 Uhr
28. März: 15:00 – 16:30 Uhr
ab 5. April: 16:00 – 17:30 Uhr

Critical Mass (Treffpunkt Alte Oper):

Sonntags: 07.04.2024; 05.05.2024, 14.00 Uhr
Freitags: 12.04.2024; 10.05.2024, 19.00 Uhr

GEWICHTSPARNIS



Wer täglich mit dem Rad zum Arbeitsplatz pendelt, möchte dabei nicht immer noch das schwere Schloss transportieren müssen. Also bleibt es einfach vor Ort. Aber bitte nicht direkt am Abstellbügel, der dann (wie ein Liegestuhl durch ein Handtuch) „reserviert“ ist! Ein fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Wiesbaden hatte dafür eine viel bessere Idee ...

Torsten Willner

Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

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

Informationen unter www.adfc-frankfurt.de/fahrradwerkstatt

Sa. 23.03.2024, 15.00 Uhr Selbsthilfwerkstatt
Anmeldung unter 069 413085 (Rainer Mai)

Sa. 06.04.2024, 15.00 Uhr Selbsthilfwerkstatt
Anmeldung unter 0176 22065072 oder
martin.schnabel@adfc-frankfurt.de)

Sa. 20.04.2024, 15.00 Uhr Selbsthilfwerkstatt
Anmeldung unter per E-Mail udobmueller@web.de

Sa. 04.05.2024, 15.00 Uhr Selbsthilfwerkstatt
Anmeldung unter 069 413085 (Rainer Mai)

Reparatur-Grundkurs

Die Grundkurse können nur über eine Warteliste gebucht werden.
Buchung über Michael.Genthner@adfc-frankfurt.de. Mehr Infos:
www.adfc-frankfurt.de/termine-events/fahrradreparatur-grundkurs/

Öffnungszeiten Infoladen

Aufgrund des Umzugs des Infoladens sind die aktuellen
Öffnungszeiten auf der Homepage angegeben.

Zusätzliche Codiertermine (ohne Anmeldung)

So. 24.03.2024, 11.00 – 17.00 Uhr, Bornheim
RadReiseMesse, SAALBAU, Arnsburger Straße 24, 60385 Frankfurt

Sa. 20.04.24, 11.00 – 14.00 Uhr, Zeilsheim
Stadhalle, Bechtenwaldstraße 17, 65931 Frankfurt

Sa. 27.04.24, 10.00 – 13.00 Uhr, Unterliederbach
Parkplatz Edeka-Markt, Soonwaldstraße 4, 65929 Frankfurt

Sa. 04.05.24, 10.00 – 13.00 Uhr, Gallus
Zweirad Ganzert, Mainzer Landstraße 234, 60326 Frankfurt

Redaktionsschluss für die Mai/Juni-Ausgabe: 12.04.2024

Ein bisschen digital

Die Stadt Frankfurt hat auf die öffentlich gemachte nicht-Bearbeitung reagiert und ein Neues Online-Formular für Falschparker-Privatanzeigen gestartet – wir haben es getestet



Da es bei den Abschleppunternehmen und Falschparker-Privatanzeigen in letzter Zeit nicht richtig rund läuft, sind solche abgehobenen positiven Lichtblicke umso schöner.

Ansgar Hegerfeld

In Frankfurt aktuell 1/2024 berichteten wir über die Ankündigung, dass Falschparker-Privatanzeigen zukünftig (auch) über eine Webseite eingereicht werden können. Somit müssen die, bisher per E-Mail eingereichten, Anzeigen nicht mehr händisch abgetippt werden. Ende Februar war es dann soweit und die Seite wurde freigeschaltet. Hierüber können zumindest die häufigs-

ten Formen von Falschparken gemeldet werden. Die Erwartungen waren groß, wurden doch über Monate hinweg wegen Personalmangels kaum noch Privatanzeigen in der Bußgeldstelle bearbeitet.

Leider haben sich unsere im letzten Heft geäußerten Befürchtungen bestätigt und die Seite ist ähnlich der Webseiten der Nachbarkommunen aufgebaut. Nachdem man

gemessene, nicht geschätzte, 10 – 20 Sekunden auf das Laden der Startseite gewartet hat, wird man auf „bis zu 9 Bildschirmseiten“ immerhin gut verständlich durch das Formular geleitet. Dort muss man zunächst seine persönlichen Daten eintippen, sofern man kein „BundID“-Benutzerkonto hat. Die persönlichen Daten lassen sich nicht speichern. Selbst direkt nach dem Abschicken einer Anzeige kann man nicht noch eine weitere mit den selben Daten der absendenden Person erfassen, sondern man muss sich den Weg komplett zurück zur Startseite suchen – inklusive der erneuten Eingabe der eigenen Anschrift.

Auch die von der bekannten Online-Plattform *weg.li* gewohnten Funktionen wie die automatische Erkennung von Ort, Datum, Uhrzeit und Kennzeichen fehlen. Somit muss man bei jedem Foto erst einmal überlegen und recherchieren, bei welcher Straße und Hausnummer der Falschparkende nun genau stand. Diese Informationen werden üblicherweise vom Smartphone in jedem Foto gespeichert und lassen sich dort einfach auslesen, leider nutzt das städtische Portal diese Möglichkeit nicht. Apropos Fotos: Diese sollte man sich separat irgendwo archivieren, falls es zu einem Gerichtsprozess kommt. Man kann sich zwar am Ende der Eingabe ein PDF-Dokument als Bestätigung herunterladen, darin fehlen aber die Fotos. Bei *weg.li* kann man sich auch nachträglich noch die Fotos usw. anschauen bzw. bei Bedarf herunterladen.

Mehrere unserer Aktiven, die regelmäßig Falschparker anzeigen, stopten zum Vergleich die Zeit, die sie für eine Anzeige brauchen. Über *weg.li* lag diese in der Regel bei maximal einer Minute, beim städtischen Portal bei 4-6 Minuten. Die Frustration über die unnötigen und sich ständig wiederholenden Aufgaben ist da noch nicht mit einberech-

net. Dabei schwanken die Zahlen natürlich, je nachdem ob man den Ort und die Hausnummer bei den „Stammplätzen“ schon im Kopf hat oder nicht.

Für die gelegentliche Nutzung ist die Webseite vielleicht eine Option und der Schritt in Richtung Digitalisierung auf jeden Fall löblich, aber die große Masse lässt sich durch den aufwendigen Prozess leider nicht darüber abwickeln. Dass das Ordnungsamt die lästige Abtipperei, für die man auch noch schwer bis gar kein Personal findet, loswerden möchte, ist natürlich verständlich und im Sinne der Digitalisierung absolut sinnvoll. Allerdings sollte man nicht die Menschen aus den Augen verlieren, die am Ende die Webseite bedienen sollen.

Unsere Hoffnung und Forderung ist, dass das Ordnungsamt noch einmal nachbessert und zusätzlich zur Webseite auch eine öffentliche technische Schnittstelle entwickelt. Über diesen Weg können andere Dienste oder auch Privatpersonen mit eigenen Programmen Anzeigen einreichen, sodass sie ohne manuelle Überlegung und Recherche in der Bußgeldstelle weiter bearbeitet werden können. *weg.li* hat auf Anfrage des ADFC Frankfurt am Main bereits die Bereitschaft signalisiert, dass sie so eine Schnittstelle nutzen und anbinden können. Damit könnte man die bekannte und komfortable *weg.li*-Webseite nutzen und die Anzeigen würden trotzdem ohne den aktuellen Mehraufwand im städtischen Anzeigensystem landen. Momentan versendet *weg.li* auch nur E-Mails ans Ordnungsamt, die dort mühsam per Hand abgetippt werden müssen.

Wir gehen davon aus, dass die Nutzung der nun vorhandenen zwei Eingangskanäle (E-Mail und Online-Portal) intensiv beobachtet wird. Sollte sich dabei herausstellen, dass den von Falschparkern genervten Menschen das städtische Portal zu kompliziert/aufwendig ist und sie ihre Anzeigen lieber weiterhin per E-Mail einreichen, dürfte dies den Druck für Nachbesserungen erhöhen.

Ansgar Hegerfeld



Weitere Rückmeldungen zum Online-Portal können gerne an ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de geschickt werden. Er sammelt Hinweise, Erfahrungen und Fehlermeldungen und gibt diese gesammelt ans Ordnungsamt weiter.



Nathanael Bank ist „Head of Eschborn-Frankfurt“

Peter Sauer (2)

Im Herzen des deutschen Radsports

Im Stadtwald geht es um die großen Rennen

Im Stadtwald, direkt hinter dem Stadion, sitzen die, die in Deutschland für den Leistungssport verantwortlich sind. Die Eintracht, der Tischtennisverband, der Landessportbund Hessen, der deutsche Turnerbund oder der Deutsche Olympische Sportbund. Mittendrin, in einem unscheinbaren Flachbau, hat auch die „Gesellschaft zur Förderung des Radsports“ (GFR) ihren Platz gefunden. Hinter dem etwas betulichen Namen verbirgt sich nichts anderes als das Herz des deutschen Radsports. Denn hier, in Sichtweite von „Im Herzen von Europa“, wie die Fans der Eintracht-Fußballer ihr Stadion umschwärmen, werden neben dem Radklassiker „Eschborn-Frankfurt“ auch die Mehretappenfahrt „Deutschland Tour“ und das Radspektakel „Berner Cycloclassics Hamburg“ organisiert.

Gefördert wird im Stadtwald aber nicht nur der Radsport, auch der ADFC Frankfurt zählt die GFR zu seinen Fördermitgliedern. Wie es dazu kam, kann Nathanael Bank nicht sagen, die Förderung des ADFC wurde schon vor seiner Zeit im Rennzirkus begonnen. Bank ist „Head of Eschborn-Frankfurt“ und seit rund zehn Jahren im Unternehmen tätig, er ist verantwortlich für die Veranstaltung am 1. Mai. Bank erinnert an die lange Geschichte der Firma, die Anfang der 60er Jahre von den Brüdern Moos in Sulzbach gegründet wurde, um das Radrennen „Rund um den Henninger-Turm“ zu veranstalten. Den Henninger-Turm gibt es schon lange nicht mehr, das Rennen aber hat überdauert – wenn auch unter anderem

Namen. Und es ist gewachsen, betont Bank, vor allem im Bereich des Breitensports. Zur „Škoda Velotour“ am 1. Mai melden sich von Jahr zu Jahr mehr Radsport-Amateure und -Amateurinnen an. Waren es vor zehn Jahren noch um die 4.500, liegt die Teilnehmerzahl inzwischen bei fast 10.000, die auf den verschiedenen Strecken unterwegs sind. 40 Kilometer flach und gemütlich (die Teilnahme ist hier auch ohne Zeitmessung möglich), 92 anspruchsvolle Kilometer auf der Rennstrecke der Profis über den Feldberg oder 104 Kilometer, ebenfalls auf der Profi-Strecke, jetzt aber mit einem Abstecher über den legendären Mammolshainer Berg. Die meisten Anmeldungen, stellt Bank überrascht fest, liegen für die ganz harte Tour vor.

Eschborn-Frankfurt wurde immer erfolgreicher und verlangte bald nach umfangreicheren Strukturen. Bernd Moos-Achenbach, Sohn eines der Moos-Brüder, übergab den Staffstab an die französische Amaury Sport Organisation (A.S.O.), Ausrichter auch der Tour de France. „Man stößt als Kleiner irgendwann einfach an seine Grenzen“, meint Bank und ist froh über die Beteiligung des französischen Unternehmens. Der Firmenname ist geblieben, und auch unter neuer Regie hält die „Gesellschaft zur Förderung des Radsports“ an der Verbindung zum ADFC fest.

Bank begrüßt die Aktivitäten der Fahrradlobby, freut sich über weitere rote Streifen in der Stadt und findet, dass auch der Radsport dazu beiträgt, mehr Menschen auf das Fahr-

rad zu bringen. Gerade bei Eschborn-Frankfurt werde die Stadt eben auch mit ihrer Fahrrad-Infrastruktur gezeigt, das Thema Fahrrad in den vielen Stunden der Live-Übertragung in seiner ganzen Breite dargestellt. Damit sieht er sich durchaus in einer Interessengemeinschaft mit dem ADFC.

Und warum engagiert sich der Veranstalter der Tour de France im Frankfurter Stadtwald? Man wolle den Radsport in Deutschland wieder beleben, meint Bank. Es gäbe weiterhin gute Radfahrer im Land, auch ein großes Interesse an den Übertragungen der Tour de France und am Radsport überhaupt. Leider aber fehlen die großen Rennen hierzulande. Deshalb versuche man, über eine Deutschland Tour als mehrtägige Etappenfahrt die Begeisterung für den Radsport hochzuhalten. Das sei ohne eine große Organisation wie die A.S.O. kaum noch zu stemmen. Schon allein die Begleitung des Rennens mit Kameraleuten erfordert erfahrene Motorradfahrer, die Routine mitbringen. Da sind uns unsere französischen Kollegen einfach voraus.

„Nach dem 1. Mai ist vor dem 1. Mai.“

14 Mitarbeitende sind bei der GFR aktiv, die sich alle um die Organisation der Rennveranstaltungen kümmern. Festlegung der Route, Absprachen mit den beteiligten Gemeinden, der Polizei, den Rettungsdiensten oder den Verkehrsbehörden. Streckenposten werden angeworben, neuerdings u.a. aus Abiturklassen, die sich bewerben können und als Entlohnung Geld für ihre Abikasse erhalten. Das funktioniert

besser als die Arbeit mit fremden Sicherheitsfirmen, da die Schüler Ortskenntnis und Begeisterung für das Rennen mitbringen. So ähnlich kam auch Bank zum Radsport – als Sportstudent half er beim Beschleudern der Strecke für das Rennen am 1. Mai. Und fand so zu seiner Position als „Head of Eschborn-Frankfurt“, ein Job, der ihn ganzjährig beschäftigt. Denn „nach dem 1. Mai ist vor dem 1. Mai“, meint er. Trotzdem verschafft er sich Luft für die Familie,



reduzierte seine Arbeitszeit und teilt sich den Job mit seiner Kollegin Laura Degenkolb, der Frau des Radsportstars aus Oberursel. Da ist man natürlich immer dicht dran am Profi-Rennsport.

Fährt Nathanael Bank selber Rad? Zu Anfang, als er noch in Mainz wohnte, sei er öfter mit dem Rennrad in den Stadtwald gefahren, sagt er. Doch seit die beiden Kinder da sind, fehle ihm die Zeit fürs Rad. Da gehe er lieber abends, wenn die Kleinen im Bett liegen, Kicken. Auf einem Fußballplatz mit Flutlicht, grinst er. Bewegung muss sein.

Peter Sauer

Für die Förderung des ADFC bedankt sich der Vorstand des ADFC Frankfurt bei der „Gesellschaft zur Förderung des Radsports“ ganz herzlich!



Amateur-Radsport auf roten Streifen – bei der Škoda Velotour am 1. Mai rückt auch die Rad-Infrastruktur in Frankfurt ins TV-Bild © GFR Eschborn-Frankfurt

Zweite Schulstraße in Frankfurt

Die Riedhofscheule in Sachsenhausen ist seit Februar 2024 die zweite Schule in Frankfurt, die den Schulweg für Ihre Schülerinnen und Schüler sicherer macht.



Wo Appelle an die Vernunft nicht helfen, muss es eine Schranke richten – hier bei ihrem ersten Einsatz.

Klaus Markl

In einem einjährigen Pilotprojekt wird dort morgens von 7:45 bis 8:45 Uhr der Riedhofweg von Süden, also aus Richtung Mörfelder Landstraße kommend, durch eine Schranke für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. In dieser Zeit ist das Ein- und Ausfahren aus

dem Riedhofweg für Kfz grundsätzlich nicht möglich.

Damit wird versucht, die durch „Elterntaxi“ verursachte Gefahrenquelle einzudämmen. Diese entsteht regelmäßig, wenn die Autos kurz vor Unterrichtsbeginn

eilig angefahren kommen, plötzlich bremsen, mitten auf der Straße halten oder einfach auf den Gehweg fahren und auf allen Seiten ohne Radfahrerblick die Türen aufreißen.

Das Projekt Schulstraße soll den Kindern ermöglichen, den Schulweg möglichst geschützt und selbstständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Die positiven Erfahrungen aus dem ersten Frankfurter Pilotprojekt an der Theobald-Ziegler-Schule im Stadtteil Eckenheim tragen bereits Früchte: Die Zahl der Elterntaxen sank, wesentlich mehr Kinder kommen bewegt und damit gesünder zur Schule.

Das Paradoxe am Phänomen „Elterntaxi“: Eltern wollen ihre Kinder sicher zur Schule bringen, machen damit aber den Schulweg für andere Kinder unsicherer und nehmen ihren eigenen Kindern die Chance, früh selbständig zu werden. Außerdem tragen sie zur zunehmenden Bewegungsarmut ihrer Kinder bei.

Es gilt, diesen Teufelskreis zu durchbrechen. Hierzu kann eine Schranke am Riedhofweg nur ein erster Schritt sein. Damit sich jedoch der Elterntaxi-Stau nicht ein-

fach auf die andere Seite der Schule (Tiroler Straße) verlagert und dort die beschriebene Situation noch weiter eskaliert, braucht es dringend weitere ergänzende Konzepte. Denn das Hauptproblem der Schulwegsicherung ist der Verkehr und eben nicht das Verhalten der Kinder! Demnach sollte die Schulwegsicherung auch nicht isoliert betrieben werden: Sie ist Teil der gesamten Verkehrssicherungsplanung einer Kommune. Dazu gehören auch Verkehrsberuhigung und die Verbesserung des Wohnumfelds.

Das Beispiel der Tiroler Straße zeigt, dass dort dringender Handlungsbedarf besteht. Wer diese Straße jemals zu den Stoßzeiten als Radfahrer befahren hat, wird dies zukünftig meiden. Daher wäre es nicht nur wünschenswert, sondern sogar dringend notwendig, dass der städtischen Schulwegkommission zukünftig auch „ADFC-Beauftragte für Kinder- und Schulwegsicherheit“ angehören.

Eine weitergehende allgemeine Betrachtung und Erklärung der Thematik „Schulstraße“ mit konkretem Bezug auf das Beispiel Riedhofscheule ist für die nächste Ausgabe von Frankfurt aktuell vorgesehen.

Simone Markl

STADTRADELN

IN FRANKFURT AM MAIN

1. – 21. Mai 2024



STADTRADELN

Frankfurt am Main ist dabei!

Registrieren und mitradeln!
stadtradeln.de



RADFAHREN IN FRANKFURT



UMWELTAMT

Frankfurt Green City

www.frankfurt-greencity.de

Die Winterreisen

Die Radreisen-Vortragsreihe des ADFC Frankfurt im Winter

Achtung: für die Teilnahme ist eine Anmeldung erforderlich!
Saalbau Bornheim, Arnsburger Straße 24, 60385 Frankfurt,
Raum Bertha Pappenheim
U4/Bus M32, „Höhenstraße“

Im Anschluss gibt es ein „gemütliches Beisammensein“ für alle

Eintritt frei, Spende erbeten

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 unterhaltenden Vortrag zusammengefasst.



Florian Keiper

www.adfc-frankfurt.de/winterreisen

VELO Frankfurt 2024 abgesagt

Es hätte eigentlich die achte VELO Frankfurt sein sollen, seit 2016 fand sie jährlich im Mai oder Juni in der Eissporthalle und dessen Außengelände statt, mit einer Pandemiepause 2020. Wir vom ADFC Frankfurt hatten sie schon fest im Terminkalender, denn diese regionale Publikumsmesse war für uns immer recht erfolgreich, auch bei der Gewinnung neuer Mitglieder.

Nun mussten die Veranstalter, die zur Ippen-Mediengruppe (u.a. FR, FNP) gehörende Frankfurter Messe & Event GmbH, schweren Herzens das Aus für die VELO 2024 verkünden. Es hatten sich einfach zu wenig Aussteller bereitgefunden, sich an der Eissporthalle zu präsentieren. Wir, ADFC, Aussteller von Anfang an, bedauern das.

Aber es gibt nun einmal allgemeine und lokale Entwicklungen im Fahrradmarkt, die es jetzt sehr schwer für die VELO machen. Dazu gehören die momentan schwächelnde Branchenkonjunktur und die schlicht übermächtige Konkurrenz der EUROBIKE. Die international ausgerichtete Fahrradmesse spricht mit ihren Publikumstagen am Wochenende ungefähr die gleiche Zielgruppe wie die VELO an. Auch in einer Stadt wie Frankfurt mit seiner dynamischen Radszene lässt sich nicht unbegrenzt kommerzieller Erfolg mit Radevents generieren. Vielleicht versuchen es die Veranstalter nächstes Jahr wieder mit einer VELO Frankfurt 2025!

Bertram Giebeler



PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

FAHRRAD FREUND

VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

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

PERPEDALE.DE
FAHRRADFREUND.COM

Fahrrad Böttgen GmbH

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

100 Jahre Böttgen

AKTIONSTAG

Samstag 04. Mai 2024
9.00 - 16.00 h

Gewinnspiel - Kinderparcours - geführte Radtouren
Hersteller-Präsentationen - Stuntbikeshow
und vieles mehr

Böttgen's Kinderwelt

Oberursel

„Anradeln“ – sicher radeln für alle



Codieraktion in Steinbach

ADFC Oberursel/Steinbach

Sicherheit auf dem Rad ist die Voraussetzung, am Straßenverkehr teilzunehmen. Um verschiedene Aspekte von Sicherheit geht es beim Aktionstag des ADFC Oberursel/Steinbach am 21. April.

Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Ein Grund, weshalb viele Eltern die Kinder lieber per „Elterntaxi“ in die Schule kutschieren – und damit zusätzliches Gefährdungspotenzial vor den Schulen provozieren, ganz abgesehen vom CO₂-Ausstoß. Wir werben

dafür, Kindern den Schulweg eigenständig zuzutrauen, gern auf dem Fahrrad, ihnen damit wichtige Erfahrungen zu ermöglichen, und so auch einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Dabei müssen die Schulkinder das Radfahren beherrschen und die Verkehrsregeln kennen. Das lernen die meisten in der Jugendverkehrsschule. Allerdings sind die Fahrradprüfungen durch Corona einige Zeit ausgefallen. Diese Lücken wenigstens ein wenig zu schließen, ist eines der Ziele des „Anradeln“-Infotages in

Oberursel. Schulkinder können im Fahrradparcours ihr Geschick und Wissen unter fachkundiger Leitung überprüfen und erweitern. Wer sich mit Verkehrszeichen gut auskennt, gewinnt am Glücksrad einen kleinen Preis – auch die Erwachsenen!

Die sind besonders gefordert, wenn es um das Miteinander von Autos und Fahrrädern im Verkehr geht. Es kommt oft zu gefährlichen Situationen und immer wieder tödlichen Unfällen, weil Autofahrende den notwendigen seitlichen Sicherheitsabstand nicht einhalten. In einem Quiz können sich alle testen, ob sie darüber Bescheid wissen. Und wie ist das mit Autotüren, die ohne Blick in den Rückspiegel geöffnet werden? Ganz plastisch zeigen wir, was passieren kann und wie man es vermeidet.

Sicherheit auf dem Rad heißt aber auch, dass mit Bremsen, Licht, Bereifung, Luftdruck alles stimmt. Beim Aktionstag des ADFC Oberursel/Steinbach ist das gemeinnützige Projekt „Flickwerk“ des Vereins Windrose mit von der Partie, um Räder zu checken. Reparaturen sind allerdings nicht möglich.

Ein dritter Aspekt von Fahrradsicherheit betrifft den Diebstahlschutz, wozu der ADFC Hochtaunus eine Codieraktion anbietet. Wer sein Rad codieren lassen möchte, legt einen Eigentumsnachweis und einen Lichtbildausweis zur Identifikation vor.

Voraussetzung für sicheres zu Fuß gehen, Rad- und Autofahren

sind die entsprechenden Verkehrswege. Hier liegt in Oberursel noch einiges im Argen. Einen Fortschritt gibt es mit dem Verkehrsversuch in der Zeppelinstraße, die zur Fahrradstraße wird. Angesichts Hunderter von Schulkindern, die täglich die weiterführenden Schulen in der Nähe anfahren, ist es höchste Zeit, hier mehr für die Sicherheit zu tun! Der ADFC fordert seit Langem, das ganze Liebfrauenviertel fahrradfreundlich zu gestalten und hofft sehr, dass mit dem Verkehrsversuch jetzt endlich Fakten geschaffen werden.

Mit dem Aktionstag am 21. April, bei dem auch das neue Tourenprogramm des ADFC Hochtaunus verteilt wird, sollen vor allem jüngere Menschen für das Radfahren gewonnen werden: Schülerinnen und Schüler, Jugendliche und ihre Familien. Daher ist das noch junge Familiennetzwerk des ADFC Hessen eingebunden und stellt seine Angebote vor. Nicht nur Oberurseler, auch Radbegeisterte aus der näheren und weiteren Umgebung sind zum „Anradeln“ am 21. April eingeladen.

Ulrike Heitzer-Priem,
ADFC Oberursel/Steinbach

Anradeln – sicher radeln für alle!
Info- und Aktionstag des
ADFC Oberursel/Steinbach
Sonntag, 21. April 2024,
11 – 17 Uhr
Epinay-Platz, Oberursel

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

Usinger Land

Ein Bären dienst für den Radtourismus

Vollsperrungen ohne Umleitungsbeschilderungen am Hessischen Radfernweg R6 in Usingen

Aufgrund von Baumaßnahmen sperrt die Stadt Usingen immer wieder den Hessischen Radfernweg R6, ohne sich um eine Umleitung zu kümmern. Sie lernt über mehrere Jahre nichts und sperrt fleißig weiter ohne Umleitungsbeschilderung – innerhalb kurzer Zeit sogar schon zum zweiten Mal in der gleichen Straße innerorts.

Im November 2021 bemerkten wir das erste Mal eine Vollsperrung des R6 ohne Umleitung außerorts – mitten im Wald aufgrund einer Oberflächensanierung. Diese hat die Stadt ohne beschilderte Umleitung durchgeführt, Radtourist:innen konnten sich so in Usingen nur als allerletztes Rad am Wagen fühlen.

Der nächste Streich auf dem R6 folgte im September 2022, diesmal kurz nach dem Ortsausgang auf einem Feldweg Richtung Hattsteinweiher. Der voll aufgerissene Feld-

weg war unbenutzbar, der begleitende, sehr schmale und nur mit wassergebundener Decke versehene Gehweg ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten. Wer mit dem Rad auf dem R6 unterwegs war, geriet so unweigerlich in konflikthafte Situationen mit zu Fuß Gehenden.

Im November 2022 folgte der dritte Streich: Die Einrichtung der innerörtlichen Wilhelm-Martin-Dienstbach-Straße (auch R6) als Einbahnstraße wegen größerer Baumaßnahmen. Hier reagierte die Stadt auf eine E-Mail-Eingabe des ADFC, brauchte jedoch bis zum März 2023, um die Schilder zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr zu beschaffen – allerdings weiterhin ohne den R6 bis dahin umzuleiten.

Ende 2023 bemerkte der ADFC, dass die Straße inzwischen voll



Die Vollsperrung ist offensichtlich – ein Umleitungsschild ist weit und breit nicht zu sehen.

Stefan Pohl

gesperrt ist. Wie leider bereits zu erwarten war, gibt es weiterhin keine Umleitungshinweise für den R6. Die Wegweisung führt weiterhin in beiden Richtungen geradewegs auf die voll gesperrte Straße.

Das Land Hessen muss ganz offensichtlich noch viel Überzeugungsarbeit leisten, damit die Kommunen die Hessischen Radfernwege tatsächlich ernst nehmen. Mag

sich der ortskundige Nahverkehr noch zurechtfinden, die Radferntourist:innen in Usingen bleiben die Gelackmeierten. Die Stadt Usingen ist leider auch hierfür ein herausragendes negatives Beispiel. Bereits im Fahrradklima-Test 2022 hat die Stadt sich hessenweit den letzten Platz geholt, bundesweit den 460. (von 474) mit der Note 4,56. Das sollte den Verantwortlichen zu denken geben.

Stefan Pohl

Impressum

FRANKFURT *aktuell* erscheint zweimonatlich und wird herausgegeben vom **Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Frankfurt am Main e. V.**

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

Redaktionsteam: Dagmar Berges, Ingolf Biehusen, Sigrid Hubert, Hannah Kessler, Peter Sauer (ps), Birte Schuch, Torsten Willner; ADFC Main-Taunus: Gabriele Wittendorfer; ADFC Bad Vilbel: Ute Gräber-Seißinger; ADFC Offenbach: Henning Kühl

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe und Beiträge zu kürzen. Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

Vertrieb: Elke Bauer elke.bauer@adfc-frankfurt.de
Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de

Satz und Layout: sanart grafik design® (Bad Vilbel); Peter Sauer

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

Redaktionsschluss für die Mai/Juni-Ausgabe: 12. April 2024

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 29)
www.zweirad-ganzert.de

Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH

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

Internationaler Bund/Bike Point

Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein

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

Main Velo

Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 10)
www.mainvelo.de

Montimare

Hanauer Landstraße 11 – 13
www.montimare.de

Per Pedale

Adalbertstraße 5
(Anzeige Seiten 13 + 25)
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 25)
www.fahrradwagner.de

Fahrradhaus XXL

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

Main-Taunus

Die „Stimmgabel“ kann großen Anklang finden

Zum neuen Radschnellweg FRM4 liegt eine Machbarkeitsstudie vor – jetzt kommt es auf die zügige und realistische Umsetzung an!

Ende Januar hat der Regionalverband FrankfurtRheinMain die drei Jahre zuvor durch ihn beauftragte und von der R+T Verkehrsplanung GmbH erstellte Studie vorgelegt. Auch wenn die Kommunikation vorübergehend kurzzeitig abbrach, war der ADFC Main-Taunus von Beginn an vorbildlich in den aktiven Planungsprozess eingebunden. Gleiches trifft für die Beteiligung der Bürger:innen zu. Letztendlich entschied der Lenkungsstab in den Rathäusern der beteiligten Kommunen über den nun vorgestellten Trassenverlauf.

Die geplanten Trassen führen von Eschborn nach Bad Soden sowie von Eschborn nach Schwalbach in Form einer Stimmgabel. „Trassen“, also Mehrzahl, weil sich das ursprüngliche Konzept – alle vier Kommunen in einer Linie zu verbinden – im Laufe des Prozesses als die schlechtere Variante entpuppte. Außerdem ist geplant, dass die Verbindung in Eschborn an die zukünftige Radschnellverbindung FRM5 anschließt, die Radler:innen bis nach Frankfurt bringen wird.

Die Planung von FRM4 ist nun einen guten Schritt weitergekommen. Mit seiner Länge von 10,4 Kilometern – nimmt man beide Trassengabelungen zusammen – wird der FRM4 hessenweit einer der kürzesten Radschnellwege sein. Die Baukosten sind mit 8,2 Millionen Euro veranschlagt.

Laut Machbarkeitsstudie startet die Vorzugstrasse des Radschnellwegs in der Stuttgarter Straße in Eschborn. Nach der Düsseldorf Straße teilt sie sich in zwei Strecken auf. Der nördliche Teil führt entlang der Stadt Eschborn Richtung Schwalbach und endet dort an der Burgstraße.

Ein zweiter, südlicher Trassenabschnitt verläuft Richtung Westen entlang der zukünftigen Regionaltangente West (RTW) Richtung Sulzbach und endet in Bad Soden in der Nähe des Bahnhofs. Anfangs waren nur Streckenvarianten im Gespräch, die alle vier Kommunen in einer Linie verbinden sollten, sie aber nur eingeschränkt erschlossen hätten. Im Laufe des Prozesses um die Machbarkeits-

studie entpuppte sich die Aufgabelung als praktikablere Lösung. Der Verlauf dieser Trasse wurde im Rahmen der Studie gemeinsam mit den beteiligten Kommunen abgestimmt.

Was die Umsetzung erleichtert: Die Vorzugstrasse verläuft überwiegend auf bestehenden Verkehrswegen, eine Neutrassierung ist daher in den meisten Fällen nicht nötig. Laut Machbarkeitsstudie können im Ein-Kilometer-Umgebungsradius erreicht der FRM4 28.000 Berufspendelnde. In den angeschlossenen Kommunen wohnen über 70.000 Personen, es gibt rund 50.000 Arbeitsplätze sowie zahlreiche Schul- und Ausbildungsplätze. Prognosen zufolge könnten durch den Bau des FRM4 täglich 2.400 Personen auf das Rad umsteigen. Das spart jährlich 3,8 Millionen Pkw-Kilometer und 600 Tonnen CO₂.

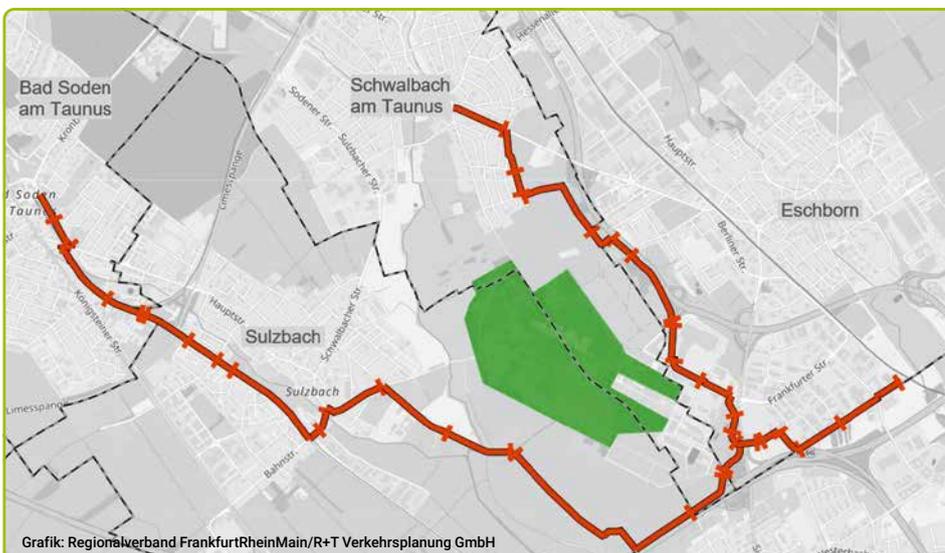
Auch wenn nicht auf allen Abschnitten mehr als 2.000 Fahrräder pro Tag zu erwarten sind, erreicht die Nutzen-Kosten-Betrachtung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,6 (angestrebt wird ein Verhältnis von über 1,0).

Wie geht es nun weiter? Im nächsten Schritt sind wieder die beteiligten Kommunen am Zug. Sie stimmen sich über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie in ihren jeweiligen Gremien ab und fassen dazu die entsprechenden Grundsatzbeschlüsse, wie das Projekt weiterlaufen soll. Jetzt bedarf es einer zügigen, schnellen und realistischen Umsetzung!

Zusätzliche Bedeutung kommt dem FRM4 bei der Erschließung und Durchquerung des Gewerbegebietes-Süd in Eschborn zu. Nachdem der zurückliegende diesbezügliche Vorschlag des ADFC in Zusammenhang mit der Planung der RTW nur teilweise in Form einer Spindel sowie einer neuen Brücke für Fußgänger und Radfahrer über die Sossenheimer Straße in die RTW-Planungen aufgenommen wurde, erscheint nun in dem aktuellen Zusammenhang die Erschließung einer sicheren Trasse insbesondere für Alltagsradler als realistisch möglich.

Bei der Umsetzung des Gesamtprojektes wären die beteiligten Kommunen gut beraten, die ausgestreckte Hand des Regionalverbandes zur Unterstützung bei der gemeinsamen Umsetzung des Projektes anzunehmen.

Thomas Buch und Karl Lambracht



Grafik: Regionalverband FrankfurtRheinMain/R+T Verkehrsplanung GmbH

Die Trassenführung in Form einer Stimmgabel ergibt eine Gesamtstreckenlänge von 10,4 statt 7,5 Kilometer bei linearer Trassenführung. Vorteil: Alle vier Kommunen sind gut angeschlossen.

Main-Taunus



Die L 3011 bei Lorsbach
vor der Sperrung. Holger Küst

Eine halbe Minute, die Leben rettet!

ADFC fordert Tempo 60 zwischen Hofheim und Lorsbach

Der ADFC Hofheim, Eppstein, Kriftel fordert eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h auf der L 3011 zwischen Hofheim und Lorsbach und in Gegenrichtung nach Wiedereröffnung der Straße im Jahr 2024.

Da Planung und Bau des Radweges nicht absehbar sind, sind Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Radfahrer:innen unverzüglich und dauerhaft und bis zur Realisierung des Radwegs erforderlich.

Die geplante, großzügig neu gestaltete Klärwerkskurve macht höhere Geschwindigkeiten für den motorisierten Verkehr möglich, damit wird aber gleichzeitig die Gefahr für Radfahrerinnen und Radfahrern erhöht. Die hohe Verkehrsdichte und die teilweise unübersichtliche Streckenführung machen diesen Abschnitt besonders gefährlich für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer:innen.

Unsere Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 Kilometern je Stunde basiert auf einer sorgfältigen Analyse der aktuellen Verkehrssituation sowie zahlreicher Rückmeldungen von Radfahrernden und Anwohnenden. Nur in kurzen Abschnitten ist bislang eine Geschwindigkeit über 60 km/h erlaubt. Gälte diese Höchstgeschwindigkeit durchgängig, läge der Zeitverlust deutlich unter einer halben Minute. Diese geringfügig längere Fahrzeit für Autos würde bereits einen effektiven Schutz von Leben und Gesundheit der Radfahrernden bewirken!

Wir appellieren daher an die Straßenverkehrsbehörde Hofheims, abermals diese Forderung zu prüfen und daraufhin die geeigneten Maßnahmen einzuleiten, um diesen Streckenabschnitt nachhaltig sicherer zu machen. Holger Küst



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

Main-Taunus

Feinstes Start-up-Feeling

Der ADFC Main-Taunus gratuliert expopartner GmbH in Flörsheim-Wicker – dem ersten zertifiziert fahrradfreundlichen Arbeitgeber im Main-Taunus-Kreis.

„Was ist gut für die Gesundheit, macht Spaß und schützt nachhaltig das Klima? Radfahren.“

Auf diese einfache Formel bringt es Christina Klose, Nachhaltigkeitsmanagerin bei expopartner GmbH, dem Messe- und Kongress-Dienstleister für Unternehmen der Pharma- und Gesundheitsbranche. Frank Fischer, Mitglied der Geschäftsleitung, ergänzt: „Viele, die bei expopartner arbeiten, kommen mit dem Rad. Wir als Firma sorgen vom Fahrradparkplatz bis zur Dusche für die nötige Infrastruktur für Radpendler, und mit dem Zertifikat

können wir das auch nach außen zeigen. Das macht uns als Arbeitgeber im Wettbewerb um die besten Kolleg:innen zwischen Frankfurt, Mainz und Wiesbaden zusätzlich attraktiv.“

Radfahren bildet die Schnittmenge zwischen Nachhaltigkeits- und Talentmanagement

Grund genug, dass wir uns am 6. Dezember 2023 trotz winterlichem Gruselwetter per Pedale auf den Weg nach Wicker gemacht haben, um das Zertifikat „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Silber feierlich zu übergeben. Wir, das sind Gabriele



Über das Zertifikat in Silber freuen sich von links:

Frank Fischer (expopartner),
Jürgen Kirchbaum (ADFC Main-Taunus),
Christina Klose,
Lena Kehl, Felix Maucher
(alle expopartner),
Gabriele Wittendorfer (ADFC
Main-Taunus)

expopartner

le Wittendorfer, erste Vorsitzende des Kreisverbands und Jürgen Kirchbaum, Ansprechpartner des ADFC in Flörsheim. Also links von der Pferdekoppel abbiegen und in einer anderen Welt landen: von den Arbeitsplätzen bis zur Kaffeeküche feinstes Start-up-Feeling wie in Berlin oder Frankfurt. Das Thema „attraktiver Arbeitgeber“ hat bei expopartner schon auf den ersten Blick viele Facetten.

Wir stellen die Räder überdacht (!) ab und müssen sie nicht abschließen, denn „Hier ist noch nie ein Rad weggekommen“. Also lassen wir Helm und Taschen einfach am Rad dran. Beim späteren Kaffee-Plausch mit Felix Maucher sowie Lena Kehl aus dem expopartner Radverkehrskoordinationsteam kommt dann die Sprache auf mögliche Kooperationsmöglichkeiten mit dem ADFC: Fahrradreparaturkurs, Betriebsausflug mit dem Fahrrad, Feierabendtouren, Fahrradcodierung beim Tag der offenen Tür... Beim gemeinsamen Weiterdenken ist die gleiche Wellenlänge offensichtlich.

Fahrradfreundliche Arbeitgeber und ADFC – eine prima Kombination

Man ist sich auch gleich einig, dass es bei diesem ersten, zertifiziert fahrradfreundlichen Arbeitgeber im MTK nicht bleiben sollte. Deshalb noch die Nachfrage nach dem Prozess und Aufwand der Zertifizie-

rung. „Der Aufwand hielt sich sehr in Grenzen“, so Felix und Lena. Seitdem das Unternehmen immer beim Stadtradeln dabei ist, wurde die Rad-Infrastruktur nach und nach ausgebaut, sodass man nach der Selbstevaluierung (erster Schritt) schon ziemlich sicher war, die Zertifizierung zu bestehen.

Im zweiten Schritt hat sich expopartner zum Audit angemeldet und wurde von Oliver Moschner-Schweder auditiert. „Er hat uns nochmal konkrete Verbesserungsvorschläge gemacht, so dass wir das Zertifikat in Silber im dritten Schritt dann bekommen haben.“ Das Ganze hat aufgrund der bike+business Förderung des Landes Hessen nur 300 Euro Logonutzungsgebühr gekostet – der Preis ist abhängig von der Mitarbeiterzahl und den Standorten, die man zertifizieren lässt.

„Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ ist eine Initiative der EU und des ADFC. Weitere Infos im Web unter: fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de

Gabriele Wittendorfer

★ 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



Bad Vilbel / Karben

Die Wurstbrötchen-Lotterie

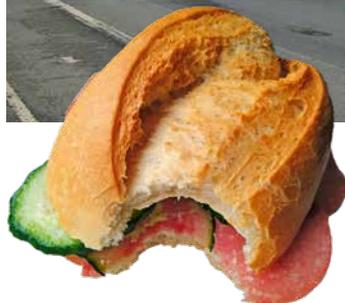
Entscheiden Glück und Zufälle darüber, ob Autofahrende aufmerksam gegenüber dem Radverkehr sind, kann von Verkehrssicherheit keine Rede sein. Auch wenn dazu alle einzelnen Verkehrsteilnehmenden einen Beitrag zu leisten haben, sollte die Stadt Maßnahmen durchsetzen, die den Radverkehr besser wahrnehmbar machen.

Es war Mittagszeit, ich wollte nach Hause und nutzte dazu mit meinem Fahrrad den rechten Fahrstreifen der Frankfurter Straße vom Heilsberg kommend stadteinwärts. Es herrschte wenig Verkehr und ich fuhr ziemlich mittig auf dem Fahrstreifen mit etwa 40 Stundenkilometern. Das erlaubt es, auf dieser Straße im Pkw-Verkehr „mitzuschwimmen“, ohne als Hindernis wahrgenommen zu werden – und wegen durchgezogener Mittellinie mit viel zu wenig Abstand überholt zu werden.

Als ich mich ein Stück weit vor der Metzgerei Dürr befand, parkte ein weißer Pkw am rechten Fahrbahnrand aus und fuhr langsam und scheinbar zögerlich in den von mir befahrenen Fahrstreifen ein. Aus dem Verhalten des Fahrers schloss ich, dass er meine Vorfahrt achtet. Doch falsch gedacht.

Während der Autoverkehr auf den Hauptstraßen oft gefährlich abgelenkt ist, ...

Hatte er mich nicht gesehen oder meine Geschwindigkeit unterschätzt? Schulterblick? Zum Anhalten hatte ich nicht mehr genügend Platz, also nach links ausweichen, an dem Fahrzeug vorbeifahren und hoffen, dass es reicht. Mit Mühe gelang mir das. Im Vorbeifahren erkannte ich, dass der Fahrer damit beschäftigt war, ein Brötchen zu verspeisen – was wohl der Grund dafür war, dass er so unaufmerk-



Einfach zum Reinbeißen – trotzdem sollte man dabei nicht die ganze Welt um sich vergessen

Torsten Willner

sam war. Um ein Haar wäre ich gewissermaßen einem Wurstbrötchen zum Opfer gefallen. Ich hatte lediglich Glück, auch weil die Straße trocken war.

Doch auch die ausgewiesene Alternativroute durch Nebenstraßen ist für Alltagsradelnde wenig tauglich. An den Kreuzungen und Einmündungen gilt stets rechts vor links. Die „ruhigen“ Nebenstraßen sind mit Autos zugeparkt, oft beidseitig,

teils regelwidrig. Die erforderlichen 5 Meter Abstand an Kreuzungen und Einmündungen (§ 12 StVO) werden kaum eingehalten. Beim Radfahren bedeutet das jedes Mal ein Abbremsen mindestens bis zur Schrittgeschwindigkeit, gerade weil die Blickachsen zugestellt sind.

... beeinträchtigen auf Nebenstraßen Falschparkende die Sichtbeziehungen.

So ist auch das Befahren der Nebenstraßen mit Risiken verbunden. Obwohl die schmalen Fahrbahnen es nicht zulassen, überholen Autos Radfahrende regelmäßig mit viel zu geringem Seitenabstand. Kurz danach wird man dann oft auch noch durch Abbiegevorgänge gefährdet oder zumindest ausgebremst. Auch wird die Wartepflicht bei Fahrbahn-

Die Frankfurter Straße in Bad Vilbel

Theo Sorg

verengungen durch Hindernisse auf der Fahrbahn – meist parkende Fahrzeuge, selbst bei entgegenkommenden Pkw – kaum eingehalten. Stattdessen wird augenscheinlich wie selbstverständlich erwartet, dass Entgegenkommende auf den Gehweg ausweichen. Häufig führt dies dazu, dass Radfahrende den Gehweg nutzen.

Was wird in der Stadt Bad Vilbel getan, um den Radverkehr hier sicherer zu machen? Bis zu einer nachhaltig wirksamen Lösung wäre für die Frankfurter Straße die Anbringung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn eine kurzfristige Maßnahme. Das alles ist nicht neu: Wie in mehreren Studien nachgewiesen wurde, führen sie zu mehr Rücksichtnahme und damit zu verbesserter objektiver und auch subjektiver empfundener Sicherheit. Womöglich tragen Piktogramme sogar dazu bei, dass selbst beim Verzehr eines Wurstbrötchens dem Radverkehr noch genügend Aufmerksamkeit geschenkt wird. Und was wird von den Verantwortlichen der Stadt getan, um bestehende Gesetze auch durchzusetzen, Falschparker zu verfolgen? Abwarten bis Schlimmeres passiert? Hoffentlich nicht.

Theo Sorg



Zugestellte Ecken – ein übliches Bild in Nebenstraßen ADFC Bad Vilbel/Karben

Bad Vilbel / Karben

Ein Schritt nach vorn, aber noch „viel Luft

Machbarkeitsstudie FRM6:

Dreimal drunter, zweimal drüber: alleine für den Abschnitt zwischen den beiden Querungen der B3alt vor und hinter Nieder-Wöllstadt führt der aktuelle Radweg dreimal auf Unterführungsniveau und zweimal auf Überführungsniveau im Vergleich zur begleitenden und höhenmäßig ausgeglichenen B3neu.

Paul Hilmer (2)

Mit Beharrlichkeit hat sich der Regionalverband FrankfurtRheinMain für den Bau der Raddirektverbindung FRM6 von Butzbach durch die Wetterau bis nach Frankfurt am Main eingesetzt. Drei Jahre nach der Beauftragung konnte im Dezember 2023 die fertige Machbarkeitsstudie präsentiert werden. Die Trassensuche hat ergeben, dass die Realisierung der Verbindung einen hohen Nutzen für die Region bedeutet. Allerdings weist die aktuell favorisierte Trasse einige Schwachstellen auf. Damit die Verbindung von vielen Menschen genutzt und die erhoffte Verlagerung vom Auto zum Rad real wird, müssen Trassenverlauf und Zustand der Verbindung hochattraktiv für Radfahrende sein.

Der ADFC-Landesvorstand hat die Fertigstellung der Studie in einer Pressemitteilung als Meilenstein begrüßt und gleich die Schritte skizziert, die als nächstes erforderlich sind: „Die beteiligten Kommunen sollten nun zügig die nötigen Beschlüsse fassen, um in die konkrete Planung einzusteigen. Ziel sollte weiterhin sein, dass 2030 die ersten Räder auf dem FRM6 rollen.“

Bekanntlich sind die wichtigsten Eigenschaften eines Radschnellweges mit vier Metern oder einer Raddirektverbindung mit drei Metern Breite glatter Asphalt, ein steigungsarmes Profil, wenig Kurven und Umwege sowie möglichst wenig

Querungen, an denen anderem Verkehr Vorfahrt gewährt werden muss. Dadurch ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h möglich, so dass das Rad auch auf längeren Strecken gegenüber dem Auto attraktiv für Berufspendelnde wird. Diese Kriterien sind in den vom Land Hessen herausgegebenen „Qualitätsstandards und Musterlösungen“ für das hessische Rad-Netz festgelegt.

Das Problem: Diesen Qualitätsstandards des Landes Hessen wird der FRM6 bei der gegenwärtigen Planung nicht gerecht. Das Paradoxon: Obwohl das Land die Qualitätsstandards für die Radschnell- und Raddirektverbindungen definiert



Zahlreiche Transporter und Lkw bahnen sich ihren Weg im Gewerbegebiet durch die Eibenstraße. Weil sie so schmal ist, kann keine separate Führung für den Radschnellweg eingerichtet werden.

Theo Sorg (2)

hat, liegt die Baulast in Hessen bei den Kommunen. Das Land gibt, je nach Finanzkraft der Kommune, 70 bis 90 Prozent der Planungs- und Herstellungskosten als Förderung. Förderbedingung ist die Einhaltung der Qualitätsstandards. Welche konkreten Problemstellen weist der angedachte Trassenverlauf des FRM6 nun auf? Wir haben vier konkrete Beispiele herausgegriffen:

1. „Berg-und-Tal“-Bahn bei Wöllstadt

Obwohl die vorgesehene Trasse im nördlichen Teil des FRM 6 von Friedberg nach Nieder-Wöllstadt nahezu parallel zur Bundesstraße B3 verlaufen soll, müssen Radfahrende zwischen den beiden Orten 79 Höhenmeter erklimmen (in Gegenrichtung 100 Höhenmeter), während Kraftfahrzeuge auf der B3 lediglich 12 Höhenmeter (in Gegenrichtung 44) zu bewältigen haben. Grund dafür ist, dass die Trasse der Raddirektverbindung auf bestehenden Wirtschaftswegen ohne Höhenausgleich verlaufen soll. Doch mit diesem



Diese 180-Grad-Kehre ist für Lastenräder oder mit Radanhänger praktisch nicht befahrbar.



Anders als die B3 weist der begleitende Weg erhebliche Höhenunterschiede auf.

nach oben“

Höhenprofil ist die angestrebte Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h nicht erreichbar. Für den Ausgleich der Niveauunterschiede sind daher bauliche Maßnahmen nötig, wie sie auch für den Kfz-Verkehr auf der B3 realisiert wurden.

2. Gefährliche und zeitraubende Querungen

Ebenfalls im Bereich von Wöllstadt muss die frühere B3 zweimal gequert werden, wobei dem hier mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h fahrenden Kfz-Verkehr die Vorfahrt zu gewähren ist. Aufgrund der teils ungünstigen Sichtbeziehungen ist dies nicht nur zeitraubend, sondern auch gefährlich. Zudem müssen Radfahrende im Bereich der Querungen zweimal 90-Grad-Kurven meistern und dazu das Tempo erheblich reduzieren. Die Qualitätsstandards des Landes sehen hingegen vor: „An Knotenpunkten sollen Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen vorwiegend bevorrechtigt sein und

eine Fahrt mit möglichst geringen Verlustzeiten ermöglichen.“

3. Führung im Mischverkehr mit schweren Lkw

Im südlichen Teil des FRM6 führt die Trasse im Bad Vilbeler Ortsteil Dortelweil durch die Eibenstraße – eine Industriestraße mit Schwerlastverkehr, welche als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll. Aufgrund der geringen Breite ist auf dieser Straße kein separater Radweg vorgesehen, so dass im Mischverkehr mit großen Lkw geradelt werden muss.

4. Zu kurvige Rampe zur Bahn-Unterführung

Einige Kilometer weiter südlich, am S-Bahnhof Bad Vilbel Süd sieht der Trassenverlauf in der Machbarkeitsstudie die Querung der Bahnstrecke vor. Um die hierfür nötige Unterführung zu erreichen, müssen Radfahrende eine lange,

steile Rampe nutzen, die lediglich 2,5 Meter breit und mit einer 180-Grad-Kehre versehen ist. Für Lastenräder und Räder mit Kinderanhängern ist diese Stelle praktisch nicht befahrbar. Zudem sind hier Personen mit Rollstühlen, Kinderwagen und Rollatoren unterwegs – ein Nutzungskonflikt, den es nach den Qualitätsstandards des Landes Hessen ausdrücklich zu vermeiden gilt. Ärgerlich ist auch, dass die Deutsche Bahn AG eine nahegelegene, bereits bestehende Bahnunterführung im Zuge des Ausbaus der Main-Weser-Bahn zugeschüttet hat.

Die geschilderten vier Stellen sind lediglich ein Ausschnitt einer längeren Liste von Problemstellen in der Machbarkeitsstudie. Insgesamt sind Radfahrende auf der geplanten Trasse des FRM6 zwischen Butzbach und Frankfurt rund 47 Kilometer unterwegs – mit dem Auto über die B3 sind es nur 40 Kilometer.

Theo Sorg und Torsten Willner

Mehr denn je bedarf das FRM6-Projekt Know-how und Engagement des ADFC

Ein Kommentar von
Theo Sorg, ADFC Bad Vilbel

Weil's gut werden muss!

Auch wenn die jetzt gefundene Vorzugstrasse für den Wetterau-Radschnellweg FRM6 keine Begeisterungstürme auslöst, schafft sie erstmals die Voraussetzung, dass acht verschiedene Baulasttraggende an einer zusammenhängenden Radverbindung bauen können. Hätte der Regionalverband sich nicht mit so viel Engagement dafür eingesetzt, gäbe es bis heute sicher noch nicht einmal einen Trassenvorschlag. Dass es ihn gibt, freut uns!

Doch das Ergebnis – eine umwegreiche, wellige Route, die häufig die Führungsform wechselt und nur ein niedriges Durchschnittstempo ermöglicht – ist stark verbesserungsbedürftig. Die Mängel resultieren daraus, dass jede Kommune hier nach ihren ganz eigenen Prioritäten vorgegangen ist. Es fehlt der Blick fürs große Ganze. Das hat vor allem politische Gründe: Vehement hat die bisherige Landesregierung jede gesetzliche Regelung abgelehnt, durch die das Land selbst Baulastträger für Radschnellwege geworden und die Planung die

Planung somit aus einer Hand durchführen könnte.

Partikularinteressen einzelner Kommunen dürften auch der Grund dafür sein, dass die ursprüngliche, das Projekt initiiierende Idee des ADFC, die Trasse entlang der Ausbaustrecke der Main-Weser-Bahn zu führen (Frankfurt aktuell 2/2019), nicht verfolgt wurde. Fahrradtaugliche Teilstrecken sind mittlerweile zurückgebaut, mögliche Synergieeffekte somit dahin! Es hilft aber nicht, über verschüttete Milch zu weinen. Es gilt, den Blick nach vorn zu richten.

Die Machbarkeitsstudie geht jetzt bei den beteiligten Gemeinden in die Gremien, wird dort beraten, Beschlüsse vorbereitet. Laut Regionalverband sollen diese 2024 vorliegen. An zahlreichen Stellen sind Verbesserungen notwendig, um eine sichere und komfortable Wegführung zu erreichen. Das ist umso wichtiger, damit der Wetterau-Radschnellweg auch von den Berufspendelnden angenommen wird, die gerne auf das Fahrrad umsteigen möchten.

Wollen wir diese Verbesserungen erreichen, bedeutet das für uns, Überzeugungsarbeit bei den Entscheidungsstellen vor Ort zu leisten. Das ist bei acht Kommunen eine Herkulesaufgabe! Aber wir werden uns darauf gut vorbereiten, Vorschläge entwickeln, Argumente darlegen – so wie wir es in den vergangenen vier Jahren bereits getan haben. Spätestens an dieser Stelle ist mehr als einem Dutzend Ehrenamtlichen im ADFC zu danken, die sich bisher in oft mühsamer Kleinarbeit in der Freizeit für den FRM6 eingesetzt haben. Dieses gebündelte Know-how und Engagement hat sicherlich noch niemand angemessen gewürdigt – und es ist im Einzelnen gar nicht mehr aufzulisten.

Jetzt muss es weitergehen damit, weil der FRM6 gut werden muss – richtig gut! Wir brauchen aber noch mehr als unseren Einsatz: Offene Ohren in den Rathäusern und die Einsicht, dass Verbesserungen wirklich notwendig sind!



Geht doch: Winterradeln in Bad Vilbel

In unseren Breiten war es immerhin einmal wieder so winterlich, dass es sehr gefährlich bis unmöglich war, auf Wegen Rad zu fahren, die nicht zuvor geräumt worden waren. Positiv aufgefallen ist Bad Vilbel. Wie das **Foto von Pascal Casper** eindrucksvoll zeigt, hatte die Stadt die Haupt-Radrouten tatsächlich mit hoher Priorität beim frühmorgendlichen Räumen mitbedacht. Herzlichen Dank dafür! Man könnte sagen, das sollte selbstverständlich sein. Doch auf dem Nidda-Radweg war die Stadtgrenze sowohl in Richtung Frankfurt als auch in Richtung Karben bis zum Einsetzen des Tauwetters deutlich zu erkennen. Abrupt war man mit Schnee und Eis konfrontiert. Unsere Nachbarkommunen waren da nicht so auf Zack. Auch andere winterfeste Radler haben mir zugetragen, dass ihnen das Engagement der Stadt positiv aufgefallen ist.

Christian Martens

Bad Vilbel / Karben

E-Bike-Ladestationen in Bad Vilbel

Nur bedingt nutzbar,
dafür schwer zu finden

In Bad Vilbel gibt es derzeit nach unseren Recherchen vier städtische Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs: in der Kernstadt an der Alten Mühle, am Kartenbüro gegenüber dem Eingang zur Burg sowie am Freibad und in Gronau in der Backhausstraße neben der Metzgerei Wenzel.

Wofür sind Ladestationen gut – in Bad Vilbel ebenso wie andernorts? Selbstredend damit all diejenigen, die ein Fahrrad mit Elektromotor fahren, unterwegs den Akku nachladen können, der den Strom für den Betrieb des Motors liefert. Dass der Akku sich im Fall längerer Fahrten schneller erschöpft als erwartet, soll vorkommen. Im Fall des Falles betroffen sind sicherlich in erster Linie Radelnde, die längere Strecken zurücklegen, aus umliegenden Orten kommen und Bad Vilbel durchqueren – und gegebenenfalls in unserer Stadt auch Station machen wollen. Vor allem sie dürften dankbar sein, wenn sie ihren Akku an Ort und Stelle neu aufladen können.

Indes: Das Auffälligste an den Ladestationen in Bad Vilbel ist, dass sie nicht auffallen. Auch dieser Befund ist relevant vor allem, wenn man an diejenigen denkt, die sich in Bad Vilbel weniger gut auskennen – und daher auch nicht wissen, wohin sie fahren müssen, um eine Ladestation zu finden.

Nun sollte man meinen, dass zumindest an dem Radweg durch Bad Vilbel, der die Nidda entlang führt, Hinweisschilder aufgestellt wären, die auf die Existenz und den jeweiligen Standort der Ladestationen hinweisen. Leider Fehlanzeige. Auch der suchende Blick in die Website der Stadt – Pfad „Mobilität“ → „Radverkehr“ – offenbart keinen Hinweis auf die Stationen.

Auch die Ladestationen selbst werfen Fragen auf: Warum hat die Stadt

kein einheitliches System verwendet? In der Gesamtschau muten die Stationen eher an wie eine zusammengewürfelte Kombi. Dazu das Beispiel der unterschiedlichen, an den Ladestationen selbst nicht erklärten Schließsysteme:

- In Gronau, Backhausstraße, stecken an den Türen der Boxen Schlüssel, die sich gegen ein Münzpfand zum Verschließen der Boxen nutzen lassen. Doch wenn jemand „aus Spaß“ eine Tür abschließt und den Schlüssel entwendet, steht die Box bis zu einem Austausch des Schlosses für ihren eigentlichen Zweck nicht mehr zur Verfügung.
- An der Alten Mühle sind drei dezente graue Boxen außer Sichtweite der Fahrradwege aufgestellt – deren Bestimmung sich allerdings erst bei näherem Hinsehen erschließt. Eine der Boxen war während unserer Besichtigungen der Anlage offen, die anderen schienen dauerhaft verschlossen. Es war nicht erkenn-

bar, wo die Schlüssel für die Benutzung der Ladestationen erhältlich sind. Unter Bedingungen wie diesen ist diese Ladestation unbrauchbar.

- Demgegenüber erscheint es auf den ersten Blick als praktisch, dass man für die Boxen am Freibad erst gar keinen Schlüssel benötigt. Stattdessen gibt man eine vierstellige individuelle PIN ein, bevor man das Fach verriegelt. Doch auch hier besteht das Problem, dass es keine Sicherung gegen ein mutwilliges dauerhaftes Verschließen der Boxen gibt.
- Im direkten Umfeld der Burg neben dem Kartenbüro für die Burgfestspiele sind Boxen installiert, die ebenfalls in dezentem Grau gehalten und von den Radwegen aus nicht erkennbar sind; auch aus der Sicht Ortskundiger sind sie eher versteckt. Die Türen waren zum Zeitpunkt unserer Besichtigung der Anlage abgeschlossen. Zugleich fehlten Schlüssel an den Türen, doch es fand sich kein Hinweis zur Abholstelle. Erst auf Nachfrage im Kartenbüro ergab sich, dass die Schlüssel ebendort zu dessen Öffnungszeiten erhältlich sind. Somit ist die Nutzung für Wochenend-Radelnde praktisch ausgeschlossen (es sei denn, der Ladevorgang wäre samstags vor 13 Uhr bereits abgeschlossen). Überdies war die Station im Sommer nicht zugänglich, da sie zu dieser Zeit durch vor der Station

gelagertes Material für die Burgfestspiele versperrt war. Zur Ladestation an der Alten Mühle konnten die Mitarbeiterinnen im Kartenbüro keine Angaben treffen, ebenso wenig wie die Beschäftigten im Bürgerbüro.

Alle Ladestationen eignen sich nur für herausnehmbare Akkus bis zu bestimmten Abmessungen. Insofern sind sie nur eingeschränkt nutzbar, denn in immer mehr Elektrofahrzeugen ist der Akku fest verbaut – oder die herausnehmbare Variante mittlerweile größer. Dass dieses Problem besser gelöst werden kann, zeigen zum Beispiel Ladestationen am Marktplatz in Windecken. Hier sind die Fächer und Anschlüsse in Fahrradabstellbügel integriert, und man kann dort sein Rad auch mit eingebautem Akku laden und mit dem eigenen Fahrradschloss sichern.

Wir begrüßen jeden Ansatz, der dazu dient, den Radverkehr zu fördern und sicherer zu machen; halbherzige Maßnahmen allerdings, die die Steuerzahlenden Geld kosten, ohne dass erkennbar ein Nutzen erzielt wird, stehen bestenfalls für Symbolpolitik. Bleibt die Frage: Wozu Ladestationen in Bad Vilbel, wenn sie wohl eher nur spärlich genutzt werden können, da die hierzu erforderlichen Informationen fehlen, da sie veraltet oder erst gar nicht zugänglich sind?

Ute Gräber-Seißinger, Armin Möller,
Inge Schweiger, Matthias Marcks



Ladestation am Freibad – der ausgebaute Akku ist im Schrank mit eigenem Ladegerät zu laden

Armin Möller



Ladestation am Kartenbüro – jetzt wieder zugänglich, doch wo findet man die Schlüssel?

Armin Möller



Ladestation in Windecken: Das Sicherheitsproblem pfiffig gelöst

Matthias Marcks

Offenbach

Herausforderungen der Transformation

Die Fahrrad-Baustellen in Offenbach – ohne Anspruch auf Vollständigkeit

Seit dem Projekt Bike Offenbach und dem Radentscheid geht es sichtbar voran auf dem Weg zur Fahrradstadt Offenbach, mal besser, mal weniger glatt. Nicht nur den Radfahrenden fallen die zahlreichen Baustellen und unvollendeten Projekte auf. Es gibt jedenfalls reichlich Stoff für Diskussionen in der Öffentlichkeit und auch das rückt den Radverkehr mehr ins Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmenden.

Verkehrsversuch Waldstraße

Auf der zur Radspur ummarkierten Autospur zwischen Feldstraße und Friedrichsring ist reichlich Platz, auch für Busse und alle anderen Kraftfahrzeuge. Nach einer Erhebung durch die Hochschule Darmstadt werden hier täglich hunderte Verstöße festgestellt. Busse dürfen die Spur offiziell nutzen. Radfahrende fühlen sich daher nicht sehr sicher und wünschen sich eine geschützte Radspur.

Besonders gefährlich sind die vielbefahrenen und etwas unübersichtlichen Kreuzungen am Anfang und Ende des Verkehrsversuchs. Jeweils vor den Knotenpunkten endend und hinter ihnen beginnend trifft die Radspur auf ein Gewirr von Auto- und Busspuren. Eigentlich besteht hier der größte Bedarf für eine baulich geschützte Radspur.

Gar nicht radfreundlich ist die Strecke zwischen Bleich- und Bismarckstraße, wo die Lage der Bus- und Autospuren jeweils von links nach rechts getauscht wird. Die Radfahrer:innen müssen sich dazwischen bis zum tatsächlichen Beginn der neuen Spur hinter der Feldstraße durch den Kfz-Verkehr über zwei Kreuzungen kämpfen. Das trauen sich offensichtlich nur die mutigsten Radler.

Letztlich wird die gelb markierte Versuchs-Spur nach neuesten Zahlen am wenigsten von den Radfahrenden genutzt und der Sinn des Versuchs wird daher in den Medien heftig diskutiert.



Bus- und Radverkehr auf einer Spur.



Die Waldstraße ist alles andere als eine Wohlfühlzone für den Radverkehr.



Radfahrstreifen auf marodem Asphalt

Detlev Dieckhöfer (6)

Seligenstädter Straße

Hier wurden in den letzten Jahren von der Bahnunterführung bis zur Waldhofstraße auf beiden Seiten Radspuren angelegt, teilweise zu Lasten von Parkplätzen. Meist wurden die Spuren auf dem bestehenden, alten Asphalt angelegt, was nun auf der rund 1,5 Kilometer langen Strecke stadtauswärts entlang des Waldhofgebietes besser gemacht werden soll.

Nach Fertigstellung einer neuen Buswendeanlage am S-Bahnhof Waldhof wird hier im Frühjahr die gesamte Straße neu asphaltiert und

die Radspuren nicht nur neu und breiter angelegt, sondern auch durch bauliche Maßnahmen geschützt. Nach der optimalen Version der Protektoren wird noch geforscht. Eine lang gewünschte Verbesserung für den Radverkehr auf dieser Straße wird nun hoffentlich schnell umgesetzt.

Frankfurter Straße

Zwischen Ludwig- und Parkstraße liegen auf rund 400 Metern noch die Schienen der Straßenbahn, die dort seit 30 Jahren nicht mehr fährt, drumherum Kopfsteinpflaster. In Offenbach ist dies wohl die Strecke mit den meisten Fahrradunfällen, insbesondere bei Regen. Da es sich hier meist um Alleinunfälle der Fahrradfahrer handelt, werden diese jedoch statistisch nicht erfasst.

Wer dort oft unterwegs ist, hat es aber sicher schon gesehen oder auch selbst erlebt, wie schnell man hier schmerzhaft Bekanntschaft mit dem Pflaster machen kann. ADFC und Radentscheid fordern daher schon lange eine Verbesserung, die jedoch schwierig zu realisieren ist.

Da der Rückbau der Schienen zu teuer ist, wurde nun geplant und beschlossen, zu Lasten der Pkw-Abstellplätze auf dem glatten Asphalt am Straßenrand, in beide



Frankfurter Straße

Richtungen eine Radspur anzulegen. Für die hierbei entfallenden 64 Parkplätze sollen in den umliegenden Nebenstraßen für Pendler 32 bewirtschaftete, also kostenpflichtige Parkplätze mit Ticketautomaten eingerichtet werden. Nach Angaben der Stadtverwaltung ist hier im Bereich des Anwohnerparkens noch Kapazität für diese zusätzlichen Fahrzeuge. Weitere Parkmöglichkeiten bestehen im

IHK-Parkhaus in der Ludwigstraße. Die Realisierung soll noch in diesem Jahr erfolgen.

Schumannstraße Kreuzung Odenwaldring

Die Fahrradstraße Schumannstraße kreuzt den vierspurigen Autobahnzubringer Odenwaldring ohne eine offizielle Querungsmöglichkeit. Der

Kfz-Verkehr darf hier von beiden Seiten nur nach rechts abbiegen. Radfahrer haben die Möglichkeit, eine ungeschützte Fußgängerfurt über den seit der Einrichtung der Fahrradstraße immerhin abgesenkten Mittelstreifen zu nutzen. Das ist aufgrund des dichten und schnellen Verkehrs auf dem Odenwaldring allerdings gefährlich.

Nachdem im letzten Sommer dort eine Fußgängerin beim Überqueren tödlich verunglückt ist, wurde die Einrichtung einer Fuß-/Rad-Ampelanlage, die der ADFC schon lange fordert, nochmals forciert. Nun soll dieses Frühjahr zunächst eine provisorische und später eine reguläre Ampel die Kreuzung sicherer machen. Die Arbeiten hierzu haben begonnen.

Fahrradparkhaus

Seit einem Jahr ist das Fahrradparkhaus am Marktplatz im Untergeschoss des renovierten Pkw-Parkhauses fertig und kann leider nicht



Unbenutzbares Parkhaus.

genutzt werden. Nach Auskunft der Stadtverwaltung wird noch immer nach einer technischen Zugangslösung gesucht. Immerhin hatten Künstler:innen der Hochschule für Gestaltung das Parkhaus im letzten Sommer mit viel Farbe verschönert und den Eingang optisch aufgewertet. Die Radfahrenden Offenbachs warten jedoch weiter auf eine Nutzungsmöglichkeit, um hier ihre Räder sicher abstellen zu können.

Detlev Dieckhöfer



Arbeiten für eine sichere Querung.

 **Beratung & Service**
 **Kinderräder**
 **Jugendräder**
 **Stadtfahrräder**
 **Tourenräder**
 **Crossräder**
 **Trekkingräder**
 **Single-Speed-Räder**
 **Mountainbikes**
 **Pedelecs für die Stadt, für Touren und für sportliches Fahren**
 **Falträder**
Ersatzteile & Zubehör

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

www.FahrradWagner.de

Fahrradhaus Wagner

Familientradition seit 1929

Woogstr. 21 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



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**

Wenn der Überholabstand nicht mehr messbar ist ...

Am 30. Januar 2024 wurde der engagierte Radfahrer „Natenom“, bürgerlich Andreas Mandalka, bei Pforzheim von einem Autofahrer getötet. Ein vermeidbarer Tod mit Ansage.



Eigentlich wollte er, wie viele von uns, einfach nur die Natur genießen und in Ruhe von A nach B kommen. Weil er aber mit dem Fahrrad fuhr, wurde er regelmäßig absichtlich besonders eng überholt, angehupt, angespuckt, mit Gegenständen aus Autos heraus beworfen, an Rastplätzen von aggressiven Autofahrenden gestoppt und auch abseits der Fahrbahn bedroht – alles auf Videos über Jahre hinweg bestens dokumentiert. Alleine seine Existenz auf zwei Rädern und sein später auch öffentlich geäußerter Wunsch nach Einhaltung der Gesetze bzw. Verkehrsregeln provozierte manche Menschen so sehr, dass sie ihm sogar ganz direkt den Tod

wünschten und androhten. Seine Erlebnisse teilte er vor allem in sozialen Netzwerken, er war aber auch bei der Critical Mass, Fahrraddemonstrationen und dem OpenBike-Sensor-Projekt bei der Messung von Überholabständen aktiv. Einige Frankfurter Aktive kannten ihn von der IAA-Sternfahrt 2019. Bundesweit galt er als unbeirrbarer Kämpfer für die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden.

Natenom setzte sich auch im echten Leben dafür ein, dass Radfahrende sich gleichberechtigt und sicher im Straßenverkehr bewegen können. Polizei und Staatsanwaltschaft konnten mit dieser Forderung leider nichts anfangen und

stellten reihenweise die Verfahren gegen die nicht selten selben Tatverdächtigen ein, sofern sie die Strafanzeigen überhaupt annahmen. Abwimmeln und Aussitzen war ihre gängige Praxis, daran konnte auch die bisherige Presseberichterstattung nichts ändern.

Wieso das bundesweite Entsetzen nach dem Bekanntwerden seines Todes groß ist? Viele Menschen kennen diese Überholungen, das Gefühl, der Gefahr durch Autofahrende hilflos ausgeliefert zu sein und voller Adrenalin froh zu sein, gerade noch knapp überlebt zu haben. Nur die wenigsten ertragen dieses Stresslevel während der Fahrten, wenn man über viele Jahre hinweg auf solchen Strecken unterwegs ist. Dazu kommt noch das erneute Erleben der Situationen bei der aufwendigen Nachbereitung mit Videoschnitt und dem Schreiben von Strafanzeigen. Er war einer der wenigen, die dies bis zum bitteren Ende durchgehalten haben.

Natenom wurde 43 Jahre alt und genau auf der Landstraße getötet, die er regelmäßig nutzte und für die er seit Jahren einen vernünftigen Radweg forderte. Er war auf dem Heimweg und fast Zuhause.

Dass ihn nun ein 77-jähriger Autofahrer tötete, war Zufall. Aber dass der Unfall passiert ist, ist kein Zufall. Wir hätten Natenom und auch die vielen anderen, die Tag für Tag auf unseren Straßen getötet werden, schützen können. Leider haben wir uns als Gesellschaft bisher dagegen entschieden.

Natenom hatte vor seinem Tod explizit darum gebeten, dass die engagierten Radfahrerinnen und



Natenoms Maskottchen

Radfahrer in dem nun leider eingetretenen Fall seinen Tod auch politisch nutzen sollen, um endlich die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Seinem letzten Wunsch kommen auch wir in Frankfurt nach, daher unterstützen wir bei der Organisation einer Gedenkveranstaltung am 10. Februar in Pforzheim, bei der auch ein Ghostbike aufgestellt wurde. Etwa 600 Menschen reisten dafür, auch aus Hessen per Bahn oder über Nacht per Fahrrad, nach Pforzheim. Parallel fanden in vielen Städten im deutschsprachigen Raum Gedenkfahrten und Demonstrationen mit einer Gedenkminute um 13 Uhr statt. Die Botschaft war überall ähnlich: Natenom war nicht alleine.

Wir werden ihn und sein Maskottchen, einen oft blau gemalten Elefanten, in Erinnerung behalten und seine Vision von Gleichberechtigung im Straßenverkehr weiter verfolgen.

Seinen Angehörigen wünschen wir viel Kraft und bedanken uns bei Natenom für sein bewundernswertes Durchhaltevermögen. Wir vermissen ihn. *Ansgar Hegerfeld*

adfc
Frankfurt am Main

Fahrradtouren 2024
Frankfurt - Offenbach - Bad Vilbel / Karben

Das Online-Tourenprogramm ist aktuell

Vielfältige Touren-Saison 2024

Wie jedes Jahr haben die Tourenplanenden im Januar wieder intensiv gearbeitet, um ein vielseitiges Tourenprogramm 2024 zu erstellen. Jetzt ist es fertig! Mit seiner bunten Mischung an Schwierigkeitsgraden, Himmelsrichtungen und Themen bietet es sicherlich für alle etwas.

Nach ihrer erfolgreichen Premiere im letzten Jahr sind die Dreiradtouren nun fester Bestandteil des Programms. Neu in diesem Jahr ist ein speziell auf die Bedürfnisse von Famili-

en zugeschnittenes Angebot: kurze Radtouren (rund 14 Kilometer) zu kinderorientierten Ausflugszielen mit der Gelegenheit zu einem Picknick. Die Familientouren richten sich vor allem an Eltern mit Kindern im Alter von sechs bis zehn Jahren.

Insgesamt ist das Angebot noch breiter gefächert als bisher. Das macht Lust auf die beginnende Radtouren-Saison. Jetzt muss nur noch das Wetter mitspielen – und los geht's!

Iris Nattermann

Fünf Fragen an ...

Viktorina Nawrath



„Ich habe seit frühester Kindheit eine positive Einstellung zum Fahrradfahren“

Trotz zierlicher Statur und kleiner Körpergröße ist Viktorina Nawrath eine Frau, die anpacken kann, sei es bei handwerklichen Arbeiten in ihrer Wohnung oder beim Gärtnern in ihrem Schrebergarten im Westen Frankfurts, der ohne Strom und fließend Wasser auskommt. Beruflich setzt sich die studierte Soziologin gerne für soziale Belange und soziale Gerechtigkeit ein und hat Ende der 70er Jahre ein Frauenhaus in Duisburg wissenschaftlich begleitet. Für ihre anschließende Arbeit beim Paritätischen Wohlfahrtsverband zog sie 1985 nach Frankfurt, wo sie bis heute lebt. Als ihr Arbeitgeber die Büros nach Berlin verlegte, pendelte sie die Strecke wöchentlich mit dem Zug. Dadurch reifte die Idee, diese Strecke auch einmal mit dem Fahrrad abzufahren. Gesagt. Getan. Das war aber bei weitem nicht Viktorias erste Radreise, bereits in den 90er Jahren hat sie eine Teilstrecke des Jakobswegs mit dem Rad zurückgelegt. Heute ist sie gerne in Bayern und Tirol unterwegs.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Vielseitig interessiert. Bewegungsfreudig. Naturverbunden.

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Es gibt eine für mich sehr wichtige Erfahrung, ich war damals gerade fünf Jahre alt. Wir lebten in Bamberg in ziemlich beengten Wohnverhältnissen (es waren die 1950er Jahre), in der Nachbarwohnung mit Balkon lebte ein Paar. Irgendwoher hatte der Mann ein altes Damenfahrrad, das er für meine Schwester und mich auf dem Balkon aufgebockt hat und wir durften uns dann am Lenker festhalten und unten in die Pedale treten. Ich war so stolz und hatte dadurch direkt eine positive Einstellung zum Radfahren.

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

Hier möchte ich drei Punkte nennen. Erstens habe ich mit dem ADFC schon ganz tolle Mehrtagestouren gemacht, die sich durch gute Gruppenführung und ein spannendes Kulturangebot auszeichnen. Und es sind immer nette Leute dabei mit denen wir viel Spaß haben. Zweitens die kleineren Touren in und um Frankfurt, die der Verein am Wochenende anbietet. Hier kommt man in Ecken der Stadt, die man noch nicht kannte. Und drittens meine Arbeit in der Codierungsgruppe. Es ist wirklich eine nette Truppe, wir arbeiten Hand in Hand und lachen bei den Aktionen auch viel miteinander.

Außerdem kann ich hier mein Interesse für technische Themen ausleben. Als ich 2011 in den ADFC eingetreten bin, hat man mich gefragt, ob ich mich nicht im Verein auch engagieren möchte. Da ich im Rahmen meiner beruflichen Tätigkeit viel Gremienarbeit gemacht habe, fühlte ich mich in der praktisch agierenden KlauNix-AG am besten aufgehoben.

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

Ich würde tatsächlich nie wieder ein Fahrrad bei einem Händler kaufen, der nicht direkt vor Ort ist. Wir haben vor ein paar Jahren für meine Freundin ein E-Bike etwas außerhalb von Frankfurt gekauft, mit dem es leider immer wieder Probleme gab. So mussten wir jedes Mal zu dem Händler rausfahren. Das möchte ich beim nächsten Fahrradkauf vermeiden. Ein eher praktischer Tipp von mir ist, auf ein gutes Schloss zu achten und das Rad immer ordentlich an einen Fahrradständer oder ähnliches anzuschließen, sodass Vorderrad und Gestänge befestigt sind. Außerdem achte ich darauf, dass mein Fahrrad gut geputzt und die Kette immer gefettet ist.

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

Aktuell sind in Frankfurt so viele Radwege gesperrt, da würde ich mir eine eindeutigeren und durchgehenden Beschilderung für die Umleitung wünschen. Aktuell fällt mir da vor allem der Radweg an der Nidda ein. Wenn man sich nicht auskennt und nur der Beschilderung folgt, ist man irgendwann gefühlt im Nirwana. Aber auch in der Innenstadt an der Alten Oper ist mir aufgefallen, dass das Fahrradschild verdreht wurde und nun die Richtungen falsch angezeigt werden. Ein Problem lässt sich durch bessere Beschilderung allerdings nicht lösen: Viele Radfahrende sind immer noch auf Gehwegen unterwegs. Da ich selbst auch viel zu Fuß unterwegs bin, fällt es mir z. B. an der Bockenheimer Landstraße immer wieder auf, dass mir Räder auf dem Fußweg in allen Richtungen entgegenkommen. Von E-Rollern, die wahllos abgestellt werden, möchte ich gar nicht erst anfangen...

„Das Raumschiff ist gelandet“

Eurobike in Frankfurt

Vor zweieinhalb Jahren fand die Eurobike das erste Mal in Frankfurt statt. Seitdem wächst sie beständig, weshalb der Veranstalter fairnamic nun ein Pop-Up Büro im Massif Central eröffnete.



Bereits 2023 nutzte die Eurobike das Massif Central für ihr Networking-Event „Pink Wednesday“

privat

„Es ist einfach ideal zum Netzwerken hier“, erzählt Martina Rumschick. „Man weiß nie, wer sich in der Mittagspause zu einem an den Tisch setzt: Leute aus der Stadtpolitik, der Fahrradbranche oder von anderen Initiativen.“ Sie arbeitet seit zwei Jahren als Projektmanagerin bei fairnamic und hat maßgeblich mitgeholfen, die Messe in Frankfurt zu etablieren. Dass sie sich im Massif Central pudelwohl fühlt, sieht man sofort.

Aber wie kam es überhaupt, dass die Messe von Friedrichshafen, wo sie 30 Jahre lang stattfand, nach Frankfurt umzog? Geschäftsführer Stefan Reisinger erklärt: „Wir sind am alten Standort einfach irgendwann an unsere Grenzen gekommen. Die Messe Frankfurt bietet eine ganz andere Infrastruktur, was zum Beispiel Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Hotels angeht.“ Der Umzug selbst sei ein großer Kraftakt gewesen. Die Abläufe zwischen Veranstalter und Messe mussten sich erst komplett neu ein-

pendeln. Gerade die Bespielung des Außengeländes, stellte die Messe vor Herausforderungen. Ist dieser Platz bei anderen Messen für die Logistik eingeplant, so sind hier während der Eurobike Festival Days mehr als 150 Stände sowie zahlreiche Eventflächen aufgebaut. Es ist auch das Areal für insgesamt 40.000. Aber spätestens bei der zweiten Ausgabe im Jahr 2023 hatte man sich auf einander eingestellt. „Wir haben gesehen, dass es funktioniert und sowohl die Messe Frankfurt, als auch wir bei fairnamic sind an dem Prozess gewachsen. Das Raumschiff ist jetzt gelandet“, so Stefan Reisinger.

Aber dort macht die Weiterentwicklung der Eurobike noch lange nicht halt. Vor allem die Attraktivität für Endverbraucher:innen soll noch gesteigert werden, daher dürfen wir uns in diesem Jahr beispielsweise auf einen größeren Parcours im Außenbereich freuen. Neben den etablierten Themen Mobilität, Sport und Fitness sehen die Veranstalter im



Das Thema Leichtelektromobilität wird auch 2024 eine große Rolle auf der Messe spielen

Bereich Leichtelektromobilität großes Potenzial. Gemeint sind damit Gefährte, die sich im Spektrum oberhalb des einfachen E-Bikes, aber unterhalb des E-Autos bewegen. Diese Fahrzeuge können im Idealfall für viele zum Autoersatz werden. Und auch die äußerst erfolgreiche Eurobike City Parade soll wiederholt werden. Das Event fand letztes Jahr zum ersten Mal statt und mobilisierte 1.500 Radlerinnen und Radler, die aufmerksamkeitsstark unter Musikbegleitung auf einer 15 Kilometer langen Strecke durch die Frankfurter Innenstadt fuhren (s. „Frankfurt aktuell“ 4/23). Maßgeblich daran beteiligt war auch der ADFC Frankfurt. Stefan Reiniger betont: „Die Unterstützung lokaler Akteure ist hierbei unabdingbar.“

Die engere Zusammenarbeit mit der Fahrrad-Community im Rhein-

Main-Gebiet war auch der Grund für die Eröffnung des Pop-Up Büros im Massif Central. „Es ist eine echte Win-Win-Situation. Es gibt so viele Synergien, die wir nutzen können“, sagt Martina Rumschick. Neben den eingangs erwähnten unterschiedlichen Besucher:innen finden hier auch immer wieder Veranstaltungen rund ums Rad statt. Beispielsweise eine Konferenz der Radbranche, organisiert von einem Fachmedium oder eine Veranstaltung zum Thema E-Sports. Wobei man bei Letzterem vielleicht nicht direkt ans Rad denkt. Aber wir erfahren, dass das Strampeln auf der heimischen Rolle längst nicht mehr in völliger Abgeschlossenheit passiert. Viele Sportlerinnen und Sportler – ob auf Hobbyniveau oder professionell – vernetzen sich digital und fahren gemeinsam virtuelle Touren, die durchaus an echte Strecken angelehnt sein können. Hiermit möchte sich die Eurobike eine jüngere Zielgruppe erschließen. Ein Thema, das uns im Verein ja auch nicht unbekannt ist.

Zunächst ist das Büro auf eine Dauer von einem halben Jahr angemietet, nach der Messe im Sommer wird dann neu entschieden. Bis jetzt sieht es aber gut aus und im März erhält Martina Rumschick Unterstützung von einer neuen Kollegin, denn bis zur nächsten Eurobike wollen noch viele Ideen umgesetzt werden. Wie sie eigentlich auf das Massif Central gekommen sind, wollen wir zum Abschluss wissen. Kannten Martina und Stefan Florian Jöckel vorher schon? „Naja, wer in Frankfurt kennt ihn nicht?“, lachen sie.

Hannah Kessler



Auch wir sind natürlich vertreten
Sigrid Hubert

„In der Evolution drei Stufen ausgelassen“

Seit knapp einem Jahr ist der fahrradaffine Event Space Massif Central in seiner neuen Location in der ehemaligen Bethmann Bank. Höchste Zeit für einen Besuch vor Ort.

Hier wird eine Hand geschüttelt, dort auf eine Schulter geklopft und jemand anderem wird noch schnell „Bis später“ zugerufen. Wenn man Florian Jöckel im Bistro des Massif Central trifft, sieht man sofort, dass er ein begeisterter Netzwerker ist. Ein Eindruck, der durch die vielen Kooperationen des Hauses nur bestätigt wird: sei es bei der „Maison Democratique“ in Zusammenarbeit mit der Villa Rothschild Königstein, bei der alljährlichen Family & Friends Zone am 1. Mai oder beim Ausrichten einer Ordermesse für die Modebranche. Jöckel selbst versteht das Massif Central als ein barrierefreies Urban Interface, in dem alle willkommen seien. „Vom Fahrradkurier über den Investmentbanker bis hin zur politischen Partei kann sich hier jeder mit seinen Themen einbringen und erhält seinen Freiraum. Natürlich muss es sich im Rahmen der demokratischen Grundwerte bewegen, das ist heute wichtiger denn je“, betont der Mann mit der markanten Brille.

Eines der Kernthemen des Projekts – der Name lässt es erahnen – ist der Radsport. Bereits als kleines Kind war Florian Jöckel von der Tour de France begeistert und verfolgte jede Etappe im Fernsehen. Selbst in die Klickpedale trat er allerdings erst 2009. „Das entstand aus einer Schnapsidee heraus. Ich hatte mit dem Rauchen aufgehört und wollte meinem Körper etwas Gutes tun.“ Da das alleine langweilig ist, rekrutierte er einige Freunde und ein Jahr später

führen sie gemeinsam von Frankfurt nach Südfrankreich. Daraus wurde dann guilty76 racing, „das erste und einzige Rock'n'Roll Cycling Team der Welt.“ Es folgten die Freundschaft und Geschäftsbeziehung zu Lokalmatador John Degenkolb, das große Engagement rund um das Radrennen am 1. Mai sowie guilty76 Street Guerrilla. Letzteres ist eine Art Grafitti-Kreativschmiede, die für die großen Wettkämpfe umfangreiche Straßenbemalungen auf der Rennstrecke erstellt. „Das haben wir zunächst gestartet, um auf den Alpenpässen die Langeweile zu überbrücken, bis das Fahrerfeld kam. Heute erstellen wir unter anderem Auftragsarbeiten für die Tour de France.“ Aber auch für Menschen, die noch nicht ganz auf Profiniveau fahren, hat das Massif Central etwas in petto. In Kooperation mit dem E-Bike-Hersteller Ruff Cycles soll es ein eigens gebrandetes Rad geben. Zudem ist eine Kooperation mit Jobrad in der Planung, die es kleinen Firmen einfacher ermöglicht, Dienstrad-Leasing anzubieten.

Das Massif Central befand sich nicht immer im 8.000-Quadratmeter Gelände der ehemaligen Bethmann-Bank. Bis noch vor gut einem Jahr war es auf der Eschersheimer Landstraße, ganz in der Nähe des bisherigen ADFC-Infoladens zu finden. Florian Jöckel zum Umzug: „Wir haben in der Evolution drei Stufen ausgelassen. Wir waren im Kindergarten und jetzt sind wir in der Universität.“ Während sich das Kernteam von sechs Personen kaum verändert hat, wurden dennoch



Martina Rumschick (Eurobike) und Florian Jöckel im Bistro des Massif Central

zahlreiche neue Arbeitsplätze geschaffen. Beispielsweise im Betrieb des Bistros, das jetzt täglich geöffnet hat. Hinzu kamen auch ein Concept Store sowie die Bereiche Immobilienentwicklung und -vermietung. Bereits zwei Drittel der Büros seien schon vergeben und das an ganz unterschiedliche Firmen, was den Anspruch an Vielfalt unterstreicht. Einer der Mieter ist seit Anfang des Jahres auch die Eurobike (siehe Seite 28). Für Florian Jöckel schließt sich damit ein Kreis, denn er kommt ursprünglich aus der Nähe von Friedrichshafen und hatte im damaligen Job als Konzertagent in seinem Club die ersten „Rider's Partys“ für die Messe organisiert. „Das waren gute Partys“, sagt er. Es scheint, als hätten sich manche Sachen nicht geändert. Hannah Kessler



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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte



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



**Claudia Fischer
mit Arschrakete
und Banane**

Claudia Fischer (2)



Was ist eigentlich eine **Arschrakete?**

„Bitte wo rein?“, dachte ich, als Claudia Fischer mir erzählte, dass sie bei ihrer Radtour nach Spanien die Ausrüstung „einfach in die Arschrakete“ packte. Wissend genickt habe ich trotzdem und konnte mir anhand ihrer Fotos auch relativ schnell zusammenreimen, was damit wohl gemeint ist.

Die **Arschrakete** ist eine größere Satteltasche und Teil der sogenannten Bikepacking-Ausrüstung. Der Begriff setzt sich aus „bike“ und „backpacking“ zusammen und kommt aus den USA. Wie beim Rucksackwandern werden hier naturnahe Routen auf teils unwirlichem Terrain erkundet, aber eben mit dem Fahrrad. Dieses muss dafür gleichzeitig robust und wendig sein (Stichwort: Gravelbike). Um das zu gewährleisten, wird nur das Nötigste eingepackt und in Taschen nahe der Fahrradmitte verstaut, z. B. am Oberrohr, am Lenker oder eben in der Arschrakete am Sattel. So liegt der Schwerpunkt zentraler als bei den klassischen Front- und Hinterradtaschen.

Das klingt nach einer ganz anderen Art des Radwanderns als ich es kenne. Höchste Zeit also, sich nochmal mit Claudia und ihrem Freund Tim zu treffen. Die beiden machen fast nur noch Bikepacking-Urlaube, entweder in Deutschland, aber auch im kalten Schottland oder über die Schweiz bis nach Spanien runter. Wie schaffen

es die zwei, sich auf so wenig Gepäck zu beschränken? Claudia erklärt mir, dass jeder von ihnen nur zwei Outfits dabei hat: Eins für auf dem Rad und eins für die Freizeit. „Das befreit enorm“, sagt sie. „Man muss während einer Radreise jeden Tag so viele Entscheidungen treffen. Die Entscheidung, was man anzieht, fällt dann schon mal weg.“ Die Planung des restlichen Equipments sei im Vorfeld zugegebenermaßen „schon mega stressig“ erklären die beiden, aber auf der Reise „erlebt man dann das Glück des Minimalismus. Alles, was man braucht, hat man dabei.“ Und mit welcher Arschrakete sind sie unterwegs? Beide nutzen ein 14-Liter-Modell, das, wie alle Taschen dieser Art, an der Sattelstütze und am Gestell des Sattels festgemacht wird. Bei Claudias Fahrrad der Größe XXS ist der Abstand zwischen Tasche und Hinterrad dann minimal, aber sie kommt gut damit zurecht. „Wichtig ist, dass man schwere Sachen ganz nach unten packt, damit der Hebel kleiner wird“, erklärt Tim. Beiden gefällt auch, dass ihr Modell über einen *Drybag* mit Ventil verfügt. So können sie das Gepäck quasi evakuieren und müssen abends nur den *Drybag* rausnehmen, die Rakete selbst bleibt am Sattel montiert (ein Feature, das es mittlerweile bei vielen Herstellern gibt). Während der Fahrt dient sie wiederum als Ablagefläche für Handtücher, die trocknen müssen. Wenn ich mir die Bilder von Claudia und Tim genauer ansehe, merke ich, dass es beim Bikepacking ganz normal zu sein scheint, zahlreiche kleinere Gegenstände mit Gummiriemen an diverse Taschen zu binden, seien es Kaffeetassen, Essensbeutel oder Sandalen. Das finde ich bei all dem Minimalismus dann doch beruhigend.

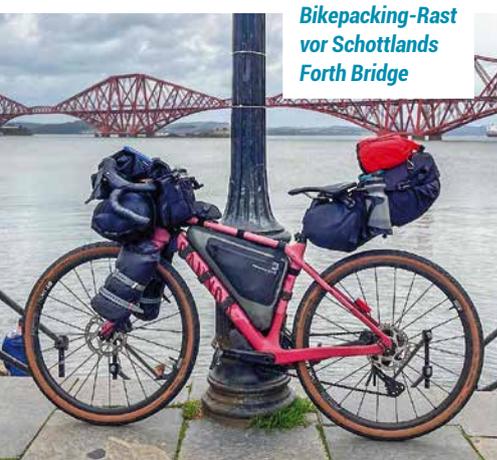
Obwohl der Trend des Bikepackings aus den USA kommt, gibt es im Englischen übrigens keinen so schönen Begriff, wie den der Arschrakete. Immer beliebter wird das Thema allerdings auch in Deutschland. Das bestätigen mir die beiden deutschen Hersteller von Bikepacking-Ausrüstung, Ortlieb und Vaude. Ortlieb, die seit 2016 auf Bikepacking setzen und eine eigene sehr belieb-

te Produktreihe dazu haben, erklären: „Auch durch die Entwicklung und Etablierung der Gravelbikes und dem damit auch in Europa etablierten Trend Bikepacking ist das gesamte Taschensortiment für diesen Bereich für uns relevant.“ Vaude, die rund ein Jahr später mit einer großen Satteltasche nachzogen, berichten Ähnliches: „Die Zielgruppe ist bei weitem nicht so groß, aber stark wachsend. Gravel Bikes schließen die Lücke zwischen Rennrad und Mountainbike, daher sehen wir noch großes Potenzial.“ Ich kann es mir nicht verkneifen und möchte von beiden Firmenansprechpartnern noch wissen, ob sie auch den Begriff Arschrakete verwenden.



Beispiele für Satteltaschen bekannter Hersteller: Ortlieb (oben) und Vaude

Firmenfotos



Bikepacking-Rast vor Schottlands Forth Bridge

Bei Vaude falle der Ausdruck in internen Meetings, spiele aber in der Marketing-Kommunikation keine Rolle. Der Kontakt von Ortlieb meint: „Der Spitzname ist doch nett, er sagt sofort aus, wo die Tasche verwendet wird und wie sie aussieht.“ Einen besseren Schlusssatz hätte ich nicht finden können.

Hannah Kessler

INSPEKTION · BREMSSEN · 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

Pure **RAD-REISELUST** in ganz Europa.

Sie wollen ohne Gepäck radeln? Radurlaub mit **EUROBIKE** heißt gemütlich Land und Leute entdecken, völlig stressfrei und **PERFEKT ORGANISIERT.**



eurobike.at

Gratis-Infoline: 0800 070 6333



ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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

Öffnungszeiten:

Mo, Di, Do, Fr: 09.00-18.00 Uhr

Mi: geschlossen

Sa: 09.00-14.00 Uhr

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



www.radsporthaus-kriegelstein.de



10%

Auf ihr nächstes Rad!

Sie bekommen von uns 10% Nachlass
beim Kauf eines oder mehrerer
vorrätigen Elektrofahrräder (ab 3000€)
oder Fahrräder (ab 650€).

Dieser Gutschein ist nicht mit anderen
Aktionen kombinierbar.

Nur bei Vorlage dieser
Anzeige und nur bis
zum 30.04.2024 gültig.

