

FRANKFURT *aktuell*

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



unberechtigt
parkende Fahrzeuge
kostenpflichtig
abgebucht

Die Frankfurter Radfahrer*innen gedenken
Radfahrer
61 Jahre
05.05.2023
www.gedenkbike.de

Du fehlst.
GESTERN. HEUTE. MORGE
IMMER!

„Der Preis, den wir
für den Autoverkehr
zahlen müssen“? (Seite 14)

Fahrradklima-Test 2024
seit 1. September
fkt.adfc.de
Seite 12



Zehnspuriger Wahnsinn

Über 40 Gruppen und Organisationen starten den Protest gegen den A5-Ausbau mit einer Fahrraddemo auf der Autobahn

Ausbau der A5 auf 10 Fahrstreifen zuzüglich Standstreifen zwischen Frankfurt und Friedberg: Die Auswirkungen der lange unter Verschluss gehaltenen Machbarkeitsstudie der Autobahn GmbH wären enorm. Eine über Jahre andauernde Großbaustelle, Flächenversiegelung im großen Stil und viele gesperrte Radverkehrsverbindungen drohen. Es wäre der erste Ausbau einer Autobahn auf zehn Fahrstreifen in Deutschland überhaupt, dazu kommen noch zwei Standstreifen. Im Ergebnis würden deutlich

mehr Menschen die Strecke mit dem Auto fahren, was für zusätzlichen Lärm, Abgase, Unfälle und am Ende wieder Stau führen wird – nicht nur direkt auf der Autobahn, sondern auch auf den Straßen davor und dahinter.

Während die Stadt Frankfurt die Alternativen zum Auto fördert und den Ausbau der A5 klar ablehnt, wird aus Berlin und Wiesbaden versucht, mit mehr Straßen mehr Autoverkehr zu erzeugen, der dann auch nach Frankfurt fließen soll. Wie das mit dem begrenzten Platz in der Stadt funktionieren soll, will bisher niemand erklären.

Die an der Autobahn wohnenden Menschen werden mit mehr Lärmschutz gelockt, was das im Detail bedeutet ist aber bisher unklar. In der Machbarkeitsstudie selbst schreiben die Fachleute, dass sogar mit bis zu 13 Meter hohen Kombinationen aus Erdwällen und Wänden die nächtlichen Grenzwerte für Lärm in Wohngebieten zwischen Nordwestkreuz Frankfurt und Anschlussstelle Friedberg überschritten werden. Auch zwischen Frankfurter Kreuz und Nordwestkreuz Frankfurt gehen sie davon aus, dass sogar die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70/60 dB(A) tags/nachts in den Wohngebieten unmittelbar an der A5 überschritten wird. Es wird daher eine Einhausung empfohlen, die aber weiteren Platz für den Bau benötigt, eine längere Bauzeit nach sich zieht und bei den bisher geschätzten 1,1 Milliarden Euro Baukosten noch nicht berücksichtigt ist.

Bei Griesheim lässt die A5 erahnen, was ein Ausbau auf 10 Fahrstreifen bedeutet: Mit Abbiegespuren sind hier bereits 9 (!) Fahrstreifen zu sehen. So ähnlich würde es zwischen Friedberg und Frankfurt nach einem Ausbau überall aussehen

Peter Sauer

Dafür sollen diverse Grundstücke, Sportplätze, Kleingartenvereine, ein Europäisches Vogelenschutzgebiet und ein Trinkwasserschutzgebiet mindestens teilweise asphaltiert bzw. zu Schutzmauern und -wänden werden. Auch würde der Ausbau die Stadt Frankfurt noch weiter aufheizen, wie die Fachleute selbst schreiben: „Für diese Luftströmungen stellt die A5 mit der geplanten Fahrbahnbreite und der Höhe paralleler Schallschutzanlagen ein Hindernis dar. Angesichts der für das RheinMain-Gebiet prognostizierten Temperatursteigerungen vor allem im Hochsommer stellt die Verringerung der geländeklimatischen Ausgleichsfunktion infolge eines weiteren Ausbaus der A5 zusätzlich zur straßenverkehrsbedingten Verlärmung einen Konflikt für die Wohnbevölkerung des Rhein-Main-Gebietes dar.“

Ansgar Hegerfeld

STOPP A5-AUSBAU!
Klima schützen, Mobilitätswende jetzt!

Route & Info: **29.9. Raddemo über A5!**
14h ab Mainkai
15h Stopp Schwanheimer Ufer
16h Kundgebung Campus Bockenheim
#StoppA5Ausbau

Die Auftakt-Demonstration startet am 29.9.2024 um 14 Uhr am Mainkai, nach einer Zwischenkundgebung um 15.10 Uhr am Schwanheimer Ufer wird ab 15.30 Uhr die A5 beradelt. Ende gegen 16 Uhr an der Bockenheimer Warte.

Editorial

Wir haben umgebaut. Die Kontaktmöglichkeiten zu den ADFC-Aktiven, die ihr bisher auf der unteren Hälfte dieser Seite gefunden habt, sind verschwunden. Denn wir brauchen den Platz. Die Rufe nach einem Inhaltsverzeichnis, das wir jeder Ausgabe voranstellen mögen, waren nicht mehr zu ignorieren. *Frankfurt aktuell* sei gewachsen, damit auch die Zahl der interessanten Beiträge – da könne eine Übersicht der Themen doch zu einer leichteren Orientierung im Heft beitragen. Da auch wir meinen, dass aus unserer Mitgliederzeitschrift ein recht ansehnliches Magazin geworden ist, bunt und inhaltsschwer, haben wir nachgegeben und dieser Ausgabe ein Inhaltsverzeichnis vorangestellt. Und wir erinnern uns, dass wir das vor vielen Jahren bereits hatten, es aber irgendwann für überflüssig hielten. Nun also doch wieder.

Und die Kontakte, die Arbeitsgruppen, der Vorstand und – ja, auch das – unsere Kontonummer? All das ist natürlich nicht verschwunden, denn es ist uns weiterhin wichtig, dass ihr immer die für eure Fragen richtigen Personen im Verein erreicht. Hierfür lohnt schon ein erster Blick auf das neue Inhaltsverzeichnis: Die Kontakte finden sich in dieser Ausgabe auf Seite 33.

Radfahren macht Spaß. Den wollen wir euch mit unserem Titelbild nicht verderben. Aber wir wollen daran erinnern, dass wir als Radfahrende,

zusammen mit den zu Fuß gehenden, in einer autofixierten Gesellschaft große Opfer im Straßenverkehr bringen. Ist das „der Preis, den wir für den Autoverkehr zahlen müssen“, wie eine RichterIn in einem Verfahren, in dem über einen Unfall mit Todesfolge verhandelt wurde, fragte? 21 weiße „Ghost bikes“ erinnern uns in Frankfurt daran, dass dies ein hoher Preis ist. Grund genug also, das Thema (nicht nur) auf die Titelseite zu heben.

Radfahren macht Spaß. Gemeinsam mit anderen noch einmal mehr, wie der Erfolg unserer Touren-AG beweist. Wir haben mit deren Leiter gesprochen und stellen dazu drei Aktive vor, die ganz unterschiedliche Touren anbieten. Wer also schon länger mit dem Gedanken spielt, auch einmal eine Radtour für andere zu organisieren, kann sich hier inspirieren lassen. Und anschließend auf Seite 33 nach dem Kontakt zur Touren-AG fahnden.

Radfahren macht Spaß. Das findet auch der Weinhändler, der kleinere Bestellungen im Viertel mit seinem Lastendreirad ausliefert. „Ich bin jetzt Mitglied im ADFC!“ teilt er mir gutgelaunt mit. Das freut mich natürlich. Und ihn offensichtlich auch.

Spaß macht wohl auch die Arbeit im ADFC, wie der Andrang beim Aktivenfest zeigt. Mir jedenfalls hat die Arbeit an diesem Heft wieder Spaß gemacht. Ich hoffe, ihr könnt das beim Blättern ein wenig nachvollziehen.

Peter für das Redaktionsteam

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
ADFC Frankfurt am Main e.V.

Vorstand: Uwe Hoffacker, Jürgen Johann, Klaus Krosatz, Anke Wehr
Kassenwart: Jean Caspatis
ADFC Frankfurt am Main e.V. und InfoAdress: ADFC Frankfurt am Main, Schwarzbühlstr. 48, 60322 Frankfurt am Main
T: 069/34 41.51.56, Fax: 069/34 41.51.53
www.adfc-frankfurt.de, kontakt@adfc-frankfurt.de
Übungsgruppen:
Montag/Freitag: 17.15-19.00 Uhr
Samstag (Mitt- u. Oki): 11.00-13.00 Uhr
Kontowertung:
Frankfurt/Wilhelmsk., Frankfurt, Abz. Nr. 77.111.948, BLZ:501 90000

Kontakte für die Arbeitsgruppen

<p>Redaktionsweber aktuell: Ralf Hasenbühl Anzeiger: Michael Samring Frankfurt@adfcfrankfurt.de</p> <p>AD Kartographie: Wolfgang Preising Matthias Meiser kartographie@adfcfrankfurt.de</p> <p>AD Technik: Ralf Paul technik@adfcfrankfurt.de</p> <p>AD Touren: Johannes Wagner, Jürgen Johann tours@adfcfrankfurt.de</p> <p>AD Verkehr: Verkehrsrechtlicher Sprecher: Fritz Bäß verkehr@adfcfrankfurt.de</p>	<p>AD Klausur: Axel Lindner klausur@adfcfrankfurt.de</p> <p>AD WWV: Fritz Bäß, Oliver Ramm wwv@adfcfrankfurt.de</p> <p>Infokartographie: Gisela Schill infokartographie@adfcfrankfurt.de</p> <p>Stadtratsgruppen: Bockenheim/Westend: Christina Remeis Frankfurt Westend Christina.Klostermann Bockenheim</p>
--	--

Email, Telefon, Fax

<p>Fritz Bäß FritzBaes@adfcfrankfurt.de T: 069/34 41.51.54 PC/Fax: 069/34 41.51.53</p> <p>Jean Caspatis T: 069/45 99 17 caspatis@adfcfrankfurt.de T: 069/34 11 97</p> <p>Bertram Gieseler bertram.gieseler@adfcfrankfurt.de T: 069/34 11 97</p> <p>Ralf Hasenbühl RalfHasenbuehl@adfcfrankfurt.de T: 061 71 97 94 19</p> <p>Leiter Heuerstraße Leiter@adfcfrankfurt.de T: 069 34 41 51 54</p> <p>Uwe Hoffacker T: 069/37 00 97 97 hoffacker@adfcfrankfurt.de T: 069/34 64 26</p> <p>Peter Hasemann T: 069/34 64 26</p> <p>Jürgen Johann juergen.johann@adfcfrankfurt.de T: 069/34 79 28 28</p> <p>Klaus Krosatz Klaus.Krosatz@adfcfrankfurt.de T: 069 34 41 51 55 Fax: 069/30 85 28 70</p> <p>Christina Klostermann T: 069/33 27 95</p>	<p>Axel Lindner Axel.Lindner@adfcfrankfurt.de T: 069 35 23 84 24 Fax: 069/32 04 26</p> <p>Ralf Paul T: 069/49 40 928 ralf.paul@adfcfrankfurt.de T: 069 35 84 90 90</p> <p>Wolfgang Preising wolfgang.preising@adfcfrankfurt.de T: 069 35 84 90 90</p> <p>Oliver Rammstedt Oliver.Rammstedt@adfcfrankfurt.de T: 069 48 52 63</p> <p>Christina Remeis Christina.Remeis@adfcfrankfurt.de T: 069 74 84 68</p> <p>Michael Samring Michael.Samring@adfcfrankfurt.de T: 069 61 87 33 Fax: 069/34 72 64</p> <p>Gisela Schill T: 069/670 11 14 schill@adfcfrankfurt.de T: 069 47 77 27</p> <p>Anke Wehr Anke.Wehr@adfcfrankfurt.de T: 069/59 11 97</p> <p>Schwarzl Wolf Schwarzl.Wolf@adfcfrankfurt.de T: 069/35 78 00 02 Fax: 069/35 78 00 93</p>
---	--

Editorial

1 **Schöne Frankfurt – lieber nicht barocken!**

2 **Editorial, Kontakte**

3 **Exklusiver Landstreifer: Startschuss für Radtouristen**

4 **Walden zum Bienenweiland: Kultur zum Verfall**

5 **Fahrgenossen nicht mehr in der Müllschleife**

6 **Schach den Dänen! Gemeinschaftsarbeit in Gießen**

7 **Lebensweg vom Frankfurt, Löwenberger Räderklub in Hessen**

8 **„Leichter“ Schickenspieler eine Karte?**

9 **Termin, Treffpunkte, Ortsarbeit**

10 **Die Fahrrad AG in Bad Vilbel**

11 **Eine Dame stellt vor im Sommer „Anker“ in „Müssen“**

12 **Großer Andrang bei der ersten Colodacton 2024 in Bad Vilbel**

13 **Hochzeiten: Richtig im Klüppern Teil**

14 **Hochzeiten: Kreis Radtourer und Auszubildende**

15 **Der Rad zum Zappeln nach Bad Homburg**

16 **Was der Inhaltser zu Sieben hat... Dreimal Baden Württemberg**

17 **Sollt man jetzt gehen: Neue RadfahrerInnen im Ostendradclub**

18 **Der Saar-Radweg: Für Touristen mit Gewiss-Anklingen**

19 **Spontantour nach Malteser & Kitzingeragen**

20 **Lebenswelt**

21 **Lebenswelt & Impression**

22 **Touren, Aktionen, Colodacton**

23 **Tag der Tour in der Presse im Mai bei H. Hildebrand**

In diesem Heft ...

Wachsender Widerstand	2	Gemeinsam Radfahren	16
Die Zukunft der Eschersheimer Landstraße	4	Die Touren-AG des ADFC Frankfurt	19
Abgesperrt	5	Bombensicher	20
Neu im Ostend	5	Zum Atombunker in der Wetterau	24
Gateway Gardens besser erreichbar	6	Regional	25
Main-Lastenrad	7	Hoffheim: „Hofheim bewegt sich“	26
Preisverleihung Stadtradeln	8	Kriftel: Ruhestand Franz Jirasek	28
Das erste Mal in Hausen: Aktivenfest	8	Hattersheim: „Nie wieder ist jetzt“	30
Termine	9	Bad Vilbel/Karben: Aktivenporträt Michael Görg, Fahrradboxen am Bahnhof, Massenheimer Weg	32
Hannover trifft Frankfurt	10	Frauenpower	33
Regionalverband FRM: Von Bronze zu Silber	10	Fünf Fragen an Anke Bruß	34
Radverkehr und Baustellen – wie geht das nicht?	11	Der Radweg Deutsche Einheit	35
Fahrradklima-Test 2024 beginnt	12	Dänemark mit Tandem	32
Ein weiteres Geisterrad für Frankfurt	12	Workpacking: Ein Jahr lang auf zwei Rädern unterwegs	33
„Es kann nur Verlierer geben“	13	Abgefahren	34
Ein Unfall mit Todesfolge vor Gericht	13	Kontakte, Impressum, Fördermitglieder	35
Große Macht bedeutet große Verantwortung	14	bike-night 2024	35
„Uffbasse“	15	Masterplan Mobilität darf nicht untergehen	35

Die Zukunft der Eschersheimer Landstraße

Lange überfällig, jetzt aber teilweise in greifbarer Nähe: die Radweg-Lückenschlüsse auf der Eschersheimer Landstraße



Unsere Presseaktion mit Carsharing-Autos im Jahr 2021 hat Wirkung gezeigt: Wo man früher ganz legal und ohne Zeitbegrenzung parken durfte, kommt jetzt ein zeitgemäßer Radfahrstreifen

Ansgar Hegerfeld

Diese große Frankfurter Nord-Süd-Achse ist schon seit einigen Jahren in der Diskussion: Erst der große Umbau des Abschnitts zwischen Hülgelstraße und Weißer Stein im Jahr 2018, dann 2023 in der Verlängerung die Umgestaltung der Dillenburger Straße und der Maybachbrücke.

Parallel liefen über Jahre hinweg Diskussionen im Ortsbeirat wegen eines großen Radweg-Lückenschlusses zwischen Hülgelstraße und der Humserstraße bzw. „Am Grünhof“ weiter im Süden. Ende

2022 wurde dann mit Stimmen von Grünen und Teilen der SPD die Stadt aufgefordert, auf der Eschersheimer Landstraße probeweise einen Radweg-Lückenschluss für ein Jahr einzurichten. CDU und FDP stimmten gegen die Radwege, bekamen jedoch keine Mehrheit. Die Umsetzung wurde zunächst für das Jahr 2023 angepeilt, die Termine ließen sich leider nicht halten.

Stefan Lüdecke, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Frankfurt, erläutert auf Anfrage die Hintergründe zu einer möglichen Umsetzung und zum Zeitplan: „Wenn alles gut läuft

und die Wetterbedingungen für die Markierungsarbeiten stimmen, werden wir den Lückenschluss in Richtung Norden in den Herbstferien 2024 herstellen. Wir haben die Planungen abgeschlossen und bereits mit den Ortsbeiräten abgestimmt.

Stadteinwärts ist die Lage leider etwas komplizierter, da werden wir zunächst parallel im Nebennetz eine Route durchs Wohngebiet ausweisen müssen. Hintergrund ist die zu hohe Verkehrsbelastung beim Autoverkehr in der Morgenspitze. Über die A661 drückt vormittags ziemlich viel Autoverkehr rein, der sich am

Nachmittag stadtauswärts zeitlich stärker verteilt. Wir können aktuell leider noch nicht sagen, wann der Lückenschluss stadteinwärts vollständig erfolgen kann. Wir sehen, dass die Verkehrsbelastung kontinuierlich über die Jahrzehnte zurückgegangen ist, daher ist es nur eine Frage der Zeit, bis auch dieser Abschnitt umgesetzt werden kann. Aktuell kann sich unser Straßenverkehrsamt die Aufgabe einer Fahrspur aber noch nicht vorstellen.“

Wir jedenfalls hoffen, dass beide Lückenschlüsse zeitnah eingerichtet werden. In Richtung Norden hatten wir bereits 2021 mit von uns auf der Eschersheimer Landstraße geparkten Autos gezeigt, dass der rechte Fahrstreifen nicht benötigt wird. In Richtung Süden wurde in den letzten Jahren dank diverser Baustellen immer wieder demonstriert, dass der Kraftverkehr so viel Platz nicht benötigt – sogar eine Vollsperrung stadteinwärts war im Jahr 2022 außerhalb der Ferien kein Problem.

Stefan Lüdecke bleibt optimistisch: „Wir schauen mal, wie es im nächsten Jahr läuft und vielleicht machen wir stadteinwärts einen Verkehrsversuch mit einspuriger Führung für den KFZ-Verkehr.“

Ansgar Hegerfeld

Verbesserungen am Polizeipräsidium

Mitte September 2024 soll der berüchtigte schmale und unfallträchtige Radfahrstreifen in Richtung Süden vor der Kreuzung zur Miquelallee verbreitert werden. Ab der Straße „Am Grünhof“ entfällt ein Fahrstreifen zugunsten des neuen Radfahrstreifens, was sehr zu begrüßen ist. So bekommt der Fußverkehr vor dem Grünhof-Gebäude mehr Platz, die Sichtachsen vor der Kreuzung Miquelallee werden verbessert und die bisherige Führung auf einem untermaßigen Reststückchen Asphalt in der lebensgefährlichen Türzone entfällt.

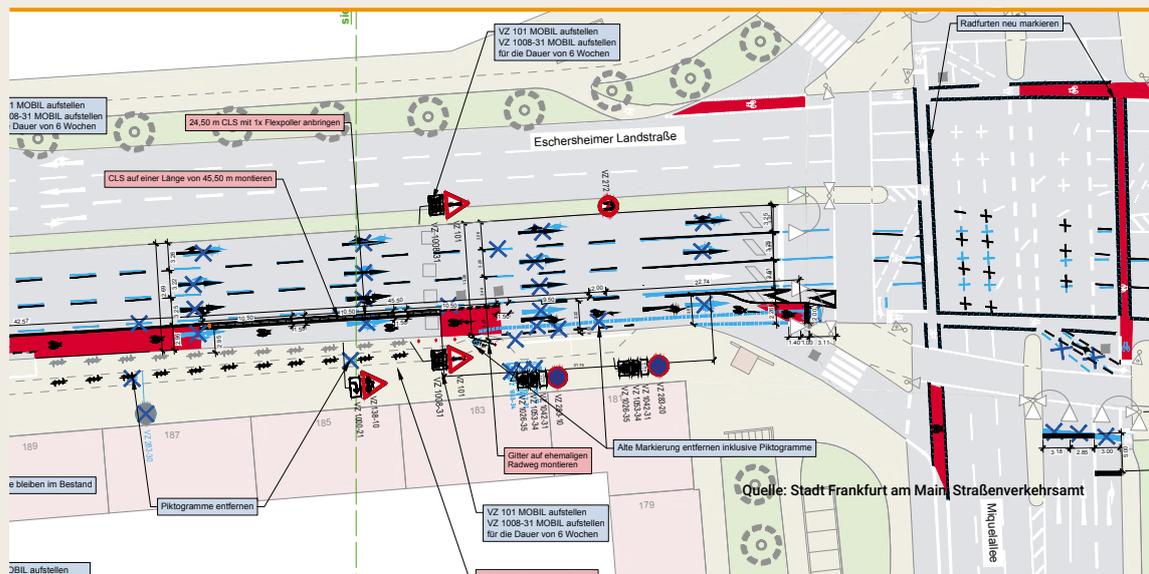
Einziger Wermutstropfen: Damit diese lange überfällige Maßnahme angegangen wird, waren erst Unfälle notwendig. Erst dann soll per Definition die städtische Unfallkommission aktiv werden. Leider wurde aus unserer Sicht die Chance vertan, den „freien Rechtsabbieger“ gleich mit zu entschärfen (wir berichteten in *Frankfurt aktuell* 5/2023), vermutlich gab es dort noch nicht ausreichend viele Unfälle dersel-

ben Art und innerhalb des vorgegebenen Zeitraums. Erst vor einem Jahr wurde an dieser Stelle ein Radfahrer schwer verletzt, als ein LKW-Fahrer ihn beim Rechtsabbiegen rammte und in die Kreuzung hinein mitschleifte. Der LKW-Fahrer hatte Berichten zufolge gar nichts von der Kollision mitbekommen, Passanten mussten ihn stoppen.

Andere Städte wie Köln sind da deutlich mutiger und werden sogar aktiv, bevor es zu (weiteren) Unfällen kommt. Die neuen Radfahrstreifen sind ein Fortschritt, das Grundproblem des „freien Rechtsabbiegers“ – die hohen Geschwindigkeiten und Rückstaus auf dem Radfahrstreifen – bleibt uns somit aber leider auch zukünftig erhalten.

Aus dem Mobilitätsdezernat heißt es dazu, dass man sich auch den Rückbau des freien Rechtsabbiegers wünscht, doch hierzu große bauliche Eingriffe erforderlich sind. Diese sind sehr aufwendig, zumal hier auch Zugänge zur Stadtbahnstation betroffen sind.

Ansgar Hegerfeld



Quelle: Stadt Frankfurt am Main, Straßenverkehrsamt

ABGESPERRT



Alleenring I

1 Auch wenn die Baustelle in den Sommerferien eingerichtet wurde: Der baustellenbedingte breite Radweg auf der Adickesallee wurde sehr gut angenommen, insbesondere die normalerweise vorhandene Verengung am Ende der Bushaltestelle wurde somit entschärft. Mit einer kleinen Versetzung des Bordsteins wäre hier viel gewonnen!

Zwar wurden anfangs mal wieder die Rampen am Bordstein vergessen, aber das Verkehrschaos durch den weggefallenen Fahrstreifen blieb aus. Hier drängt sich die Verlängerung der neuen Radfahrstreifen auf der Henschelstraße (siehe unten) förmlich auf! Die aktuelle Quetschlösung mit Radweg, Gehweg und Bushaltestellen auf dem Hochbord könnte somit entschärft und für alle verbessert werden.



Alleenring II

2 Pünktlich zum Ende der Sommerferien wurde auf der Habsburgerallee eine neue private Baustelle eingerichtet, für die (gemäß der neuen Standards für Baustellen) der rechte Fahrstreifen zum Rad- und Gehweg umgewandelt wurde. Sehr gut!

Gießener Straße

3 Für ordentliche Radwege auf der Gießener Straße wurde bei der letzten großen Umgestaltung leider kein Platz vorgesehen, stattdessen gab es Fahrrad-Schutzstreifen, die teilweise so schmal sind, dass die Piktogramme nicht mal darauf



passten. Im Zuge einer Baustelle konnte man nun aber, auch außerhalb der Ferien, problemlos eine Einbahnstraße für den Kraftverkehr

einrichten. Genug Platz für Radwege ist also vorhanden, wenn man sie denn haben möchte.

Ansgar Hegerfeld

Neu im Ostend

Vorher: Der benutzungspflichtige, aber praktisch nicht benutzbare Hochbordradweg der Henschelstraße ist nun Geschichte

Ansgar Hegerfeld

Nachher: Fahrstreifen gab es mehr als genug, ein breiter Radfahrstreifen sorgt für deutlich mehr Komfort und Sicherheit als die bisherige Lösung.

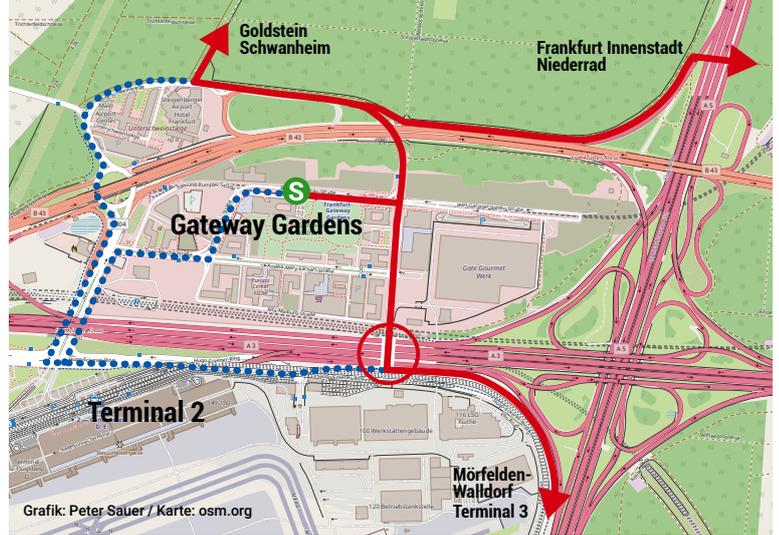
Peter Sauer





Gateway Gardens besser erreichbar

Thomas Fuchs



Grafik: Peter Sauer / Karte: osm.org

Von der neuen A3-Unterführung von der Ellis Road zur De-Saint-Exupéry-Straße am Frankfurter Flughafen profitiert vor allem der in Nord-Südrichtung fahrende Radverkehr.

Die Unterführung Ellis Road wurde über Jahrzehnte hinweg als Betriebsweg für die Lufthansa Service Holding (LSG) mit einem Gestattungsvertrag zwischen der LSG und der Stadt Frankfurt am Main genutzt. Durch den Neubau des Gate-Gourmet-Betriebsweges unter der A3 konnte die Unterführung nach einer Sanierung Mitte Juli

für die Öffentlichkeit freigegeben werden.

Diese Neuerung bietet vor allem für den Radverkehr einen großen Vorteil: Aus Mörfelden-Walldorf oder Zeppelinhelm kommender Radverkehr erreicht nun auf direktem Wege den neuen Arbeitsplatzschwerpunkt Gateway Gardens. Wer aus Frankfurts Süden kommend zum neuen Terminal 3 fahren will, profitiert ebenfalls von der direkten Verbindung über die De-Saint-Exupéry-Straße auf den Hugo-Eckener-Ring. Der Umweg über die 750 Meter weiter westlich gelegene

Kapitän-Lehmann-Straße entfällt somit.

Im Bereich der Unterführung sind gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen. Rund 20 Meter nach der Unterführung wird der Radweg in Fahrtrichtung Norden auf die Fahrbahn geführt, ab dem Kreis der De-Saint-Exupéry-Straße gibt es einen eigenen Radweg auf dem Gehweg in Richtung Unterschweinstiege. In die entgegengesetzte Fahrtrichtung Süden verläuft der Radweg über die gesamte Länge in Seitenlage.

Radfahrbüro Stadt Frankfurt

Lange ersehnt, von Freizeitradlern, aber gerade auch von den Beschäftigten am Flughafen: Die neue Verbindung von Gateway Gardens über die De-Saint-Exupéry-Straße unter der A3 hindurch, zum Terminal 2 oder dem in Bau befindlichen Terminal 3. Man spart ab der S-Bahnstation Gateway Gardens zum Terminal 3 ca. 1,2 km Umweg und kommt sicherer dort an, denn man muss sich nicht mit Fußgänger:innen die engen Radverbindungswege teilen und verkehrsreiche Straßen überqueren.

Thomas Fuchs



PERPEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

FAHRRAD FREUND

VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

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

PERPEDALE.DE
FAHRRADFREUND.COM

Beratung & Service

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

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

www.FahrradWagner.de

Fahrradhaus Wagner

Familientradition seit 1929

Woogstr. 21 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

Main-Lastenrad sucht Helferinnen und Helfer

Gastbeitrag von Mathias Biemann vom VCD Frankfurt & Rhein-Main

Main-Lastenrad, der kostenlose Lastenradverleih in Frankfurt und Offenbach am Main, hat eine Förderung der Stadt Frankfurt erhalten, mit der neue Lastenräder an den Start gebracht werden sollen. Dafür sucht die Initiative ehrenamtliche Helferinnen und Helfer sowie Verleihstationen.

Die Förderung wurde vom Frankfurter Verkehrsdezernenten Wolfgang Siefert auf der Fahrradmesse EUROBIKE an den VCD-Landesverband Hessen e.V. übergeben, der den kostenlosen Verleih 2018 gründete. Die Förderung unterstützt das ehrenamtlich betriebene und nicht kommerzielle Projekt mit sechs neuen Lastenrädern. Sie sollen in den Frankfurter Stadtteilen Oberrad, Niederrad, Nied, Griesheim, Sossenheim, Ginnheim, Praunheim oder Seckbach zur kostenlosen Leihe angeboten werden.

Ein wichtiger Teil des Verleihsystems sind die Stationen zur Ausgabe und Rücknahme der Lastenräder. Sie zu finden ist eine Aufgabe, für die Main-Lastenrad die Unterstützung ortskundiger Menschen braucht. Gesucht werden Geschäfte, Cafés und private, öffentliche oder auch soziale Einrichtungen mit regelmäßigen Öffnungszeiten, die ein bis zweimal am Tag bereit sind, etwa 5 Minuten Zeit für die Ausgabe und Rücknahme von Lastenrad, Schlüssel und Zubehör aufzuwenden. Dort auch einen geschützten Abstellplatz für das Lastenrad zu haben, insbesondere nachts, wäre schön, ist aber keine Bedingung.

Es gibt heute schon gut funktionierende Lastenradverleih-Stationen, an denen das Rad ganzjährig, im Sommer wie im Winter, im Freien steht. Wichtig ist dann ein Standort, der allgemein gut einsehbar ist, damit dort keine „versteckten“ Handlungen stattfinden können.

Vorschläge nimmt das Team von Main-Lastenrad gerne an, um die Station zu besichtigen und mit den verantwortlichen Menschen vor Ort zu sprechen.

Weil die Lastenräder erfahrungsgemäß gut genutzt werden, ist es notwendig, regelmäßig ein Auge auf ihren Zustand zu werfen. Die jährliche Inspektion und Wartung oder Reparaturen werden immer in einer Fachwerkstatt durchgeführt. Im täglichen Betrieb gibt es aber gelegentlich Meldungen über Quietsch- und Schleifgeräusche, ein Licht, das nicht leuchtet (und nur ausgeschaltet war), eine Bremse, deren Wirkung nachlässt (und die einfach nachgestellt werden kann) oder auch Reifen mit zu geringem Druck (die aufgepumpt werden können). Ein Werkstatttermin ist dafür nicht notwendig.

Bei Main-Lastenrad kommen dann die Lastenrad-Patinnen und -Paten zum Einsatz. Ehrenamtliche Helferinnen und Helfer, die im Umkreis der Verleihstation wohnen oder arbeiten und auf Bitte nach dem Lastenrad sehen, um dem Main-Lastenrad-Team darüber zu berichten.

Für die sechs neuen Lastenräder werden sowohl Verleihstationen als auch Lastenrad-Patinnen und -Paten gesucht. Wer in Oberrad, Niederrad, Nied, Griesheim, Sossenheim, Ginnheim, Praunheim, Seckbach wohnt oder arbeitet und bereit wäre, Main-Lastenrad zu unterstützen, schreibt bitte an post@main-lastenrad.de



Lastenräder für jeden Zweck und an vielen Standorten in Frankfurt und Offenbach finden sich auf der Website www.main-lastenrad.de. Einfach mal anschauen und den nächstgelegenen Transporter buchen. Quelle: www.main-lastenrad.de

Über Main-Lastenrad

Umweltfreundlich. Kostenlos. Gemeinnützig.

Main-Lastenrad ist ein nicht kommerzielles Projekt der Regionalgruppe Rhein-Main des VCD Hessen e.V., das seit 2018 in Frankfurt und seit 2021 in Offenbach Lastenräder kostenlos verleiht. Die ehrenamtliche Initiative will so die Idee der gemeinsamen Nutzung und den bewussten Umgang mit Ressourcen fördern.

Die Initiative bietet derzeit 24 elektrische und nicht elektrische Lastenräder als umweltfreundliche Transport- und Beförderungslösung an. Dafür bestehen Kooperationen mit sozialen Trägern, Einzelhändlern sowie den Städten Frankfurt und Offenbach am Main.

Das Leihen der Räder ist über die Buchungsplattform [„main-lastenrad.de“](http://www.main-lastenrad.de) möglich. Nach

der Registrierung können Nutzer:innen innerhalb von sechs Wochen die Räder bis zu viermal ausleihen. Der Verleih wird wesentlich durch die Kooperation mit kommerziellen und nicht kommerziellen Partnern, die Lastenräder zum kostenlosen Leihen zur Verfügung stellen, ermöglicht. Weitere Unterstützung erhält die Initiative durch das ehrenamtliche Engagement von Lastenrad-Patinnen und Paten, die bei Bedarf den Zustand der Räder überprüfen und Werkstattfahrten organisieren, durch Ehrenamtliche, die Buchungen und die zugehörige Internetplattform administrieren, sowie durch eine hauptamtliche Mitarbeiterin des VCD Hessen, die wichtige Geschäftsprozesse bearbeitet.



Anke Bruß sprach auf großer Bühne in Pink über ihr Engagement im ADFC

Christel Wolf, ADFC Frankfurt



Uta Fitzen und Christiane Beckort als Team-Kapitänin nahmen die Auszeichnungen entgegen

Hannah Kessler

Preisverleihung Stadtradeln:

„Der ADFC Frankfurt ist mehr als Sie denken“

Anke Bruß, die den Verein bei der Veranstaltung vorstellen durfte, sorgte mit einer berührenden Rede für Gänsehaut

Die Ergebnisse des Stadtradelns 2024 haben wir bereits in unserer letzten Ausgabe vorgestellt und gefeiert. Anfang Juli stand dann die Preisverleihung auf dem Plan. Sie fand auch in diesem Jahr wieder auf der Pink Stage der Eurobike statt und bot dem ADFC Frankfurt gleich mehrfach die Möglichkeit, sich als Verein zu präsentieren. Zunächst natürlich durch Team-Kapitänin Christiane Beckort und Uta Fitzen, die die

„erradelten“ Preise entgegennahmen: den ersten Platz in der Kategorie „meiste Kilometer“ und den dritten Platz für die „meisten Fahrten“. Darüber hinaus war Vorstandsmitglied Anke Bruß als Laudatorin für die Preiskategorie „meiste Kilometer pro Kopf“ geladen worden.

Anke nutzte diese Plattform für eine sehr persönliche und kurzweilige Rede. „Im ADFC Frankfurt engagieren sich die Menschen mit ganz viel

Herzblut“, hieß es zum Auftakt, bevor unterschiedliche Aktive und deren Einsatz beschrieben wurden. Mit diesem Kniff machte Anke den Verein nahbar und unterstrich unsere Diversität. Zudem drückte sie damit große Wertschätzung für alle engagierten Mitglieder aus. Zum Abschluss fasste sie zusammen: „Ich habe viel mehr von meinem Ehrenamt zurückbekommen, als ich gegeben habe.“

Hannah Kessler

Das erste Mal

Aktivenfest des ADFC Frankfurt in der Hausener Brotfabrik

Wie jedes Jahr im Sommer fand das Fest für die aktiven Ehrenamtlichen statt. Das erste Mal in der Brotfabrik. Sogar das Wetter spielte mit, der vorhergesagte Regen zog vorüber. Es wurde im Vorfeld eingekauft, geschneidelt, geschleppt, aufgebaut, sodass im schönen Innenhof der Brotfabrik gemütlich gefeiert werden konnte. Mitglieder des Vorstands präsentierten sich den Aktiven, denn die sollen ja auch wissen, wer unseren Verband vertritt: Anke Bruß und Hannah Kessler hießen die Gäste beim Eintreffen willkommen; Michael Genthner und Alexander Schulz hielten eine kurze Begrüßungsrede; die Gesamtorganisation hatte Birte Schuch; Dagmar Berges und Klaus Schmidt-Montfort packten überall mit an wo es nötig war. Über 60 Ehrenamtliche saßen zusammen und ließen sich die süßen und salzigen Leckereien schmecken. Dabei wurde, wie es sich für ADFCler:innen ge-



Eckehard Wolf

hört, natürlich über Fahrradthemen geplauscht, neue Kontakte geknüpft und Ideen ausgetauscht. So verging die Zeit wie im Flug und am Ende war alles – dank vieler Hände – schnell abgebaut, verstaut, abgewaschen und aufgeräumt. Es war

wie immer ein sehr schönes Zusammentreffen von sehr unterschiedlichen Menschen, die sich im ADFC aktiv und ehrenamtlich einbringen.

Schön, dass es Euch gibt.

Dagmar Berges/Bertram Giebeler

Termine

So.	15.09.		KidicalMass, Alte Oper, 15 Uhr
Mo.	16.09.	VS	Vorstandssitzung
Di.	17.09.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	18.09.	V	Verkehrs-AG
Sa.	21.09.		Park(ing)Day, Kurfürstenstraße, 10 – 17 Uhr
Fr.	27.09.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
So.	29.09.		Demo gegen den A5-Ausbau (siehe Seite 2)
Mi.	02.10.	G	Kartographie & GPS AG
Mo.	07.10.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	09.10.	W	Radlertreff im Westen
Do.	10.10.	N	Radlertreff im Norden
Di.	15.10.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	16.10.	V	Verkehrs-AG
Fr.	25.10.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
Mo.	28.10.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	06.11.	G	Kartographie & GPS AG
Di.	12.11.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	13.11.	W	Radlertreff im Westen
Do.	14.11.	N	Radlertreff im Norden
Mo.	18.11.	VS	Vorstandssitzung

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	Anmeldung und Info unter: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V	19.30 Uhr	Videokonferenz/Infoladen. Info unter: ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
VS	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
W	18.30 Uhr	Casa Italia (Clubhaus des HTC), Höchst, Grasmückenweg 10. Info unter: christa.pelleringhoff@adfc-frankfurt.de

Codierungen

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

bis 25. Oktober: freitags von 16.00 – 17.45 Uhr
ab 1. November: freitags von 15.00 – 16.45 Uhr

Zusätzlicher Codiertermin (nur mit Anmeldung)

Sa. 21.09.2024, 11 – 16 Uhr, Nordend, Kastanienallee. Anmeldung bis zum 20.09. unter www.adfc-frankfurt.de/BSS-Codierung

Critical Mass (Treffpunkt Alte Oper):

Sonntags: 06.10.2024; 03.11.2024, 14.00 Uhr
Freitags: 11.10.2024; 08.11.2024, 19.00 Uhr

ENDLICH ÜBERHOLSPUR?



Im Kreuzungsbereich von Hansa- und Miquelallee liegt der tiefste Punkt ausgerechnet dort, wo Radverkehr stattfinden soll. So zwingt uns der Klimawandel mit seinen Starkregen-Ereignissen hier auf die Linksabbiegerspur, auch wenn man einfach geradeaus fahren möchte. Iris Nattermann

Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

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

Informationen unter www.adfc-frankfurt.de/fahrradwerkstatt

Sa. 28.09.2024, 15.00 Uhr **Selbsthilfewerkstatt**
Anmeldung bei Rainer Mai unter 069 413085

Sa. 12.10.2024, 15.00 Uhr **Selbsthilfewerkstatt**
Anmeldung per E-Mail bei klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de

Sa. 26.10.2024, 15.00 Uhr **Selbsthilfewerkstatt**
Anmeldung bei Andreas Dammer unter 069 67779253

Sa. 02.11.2024, 15.00 Uhr **Fahrradreparatur-Grundkurs, s. u.**

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/
Kosten (Grundkurs): 25,00 € für Mitglieder, 30,00 € für Nichtmitglieder, 50 % Rabatt für Personen bis 18 Jahre

Öffnungszeiten Infoladen

Hausener Brotfabrik, Bachmannstraße 2-4
Freitags 17.15 – 19 Uhr / samstags 11 – 13 Uhr

Redaktionsschluss für die Nov./Dez.-Ausgabe: 09.10.2024



Fahrradtour: Ansgar Hegerfeld (rechts) zeigt den Gästen aus Hannover, was sich in Frankfurt getan hat Dirk Hillbrecht

Hannover trifft Frankfurt

Beim Fahrradklima-Test 2022 überholte Frankfurt Hannover und landete damit erstmals auf Platz 2 in der Klasse der Städte mit > 500.000 Menschen. Grund genug für unsere ADFC-Kolleginnen und -Kollegen aus Hannover, sich bei uns vor Ort anzuschauen, was sich in den letzten Jahren getan hat.

Der gesamte Vorstand und einige weitere Aktive bekamen zunächst eine verkehrspolitische Stadtführung von Ansgar Hegerfeld – natürlich auf dem Fahrrad. Insbesondere die Umsetzungsgeschwindigkeit in den letzten Jahren und die für deutsche Verhältnisse einfachen Lösungen stießen auf großes Interesse. Die bei uns inzwischen üblichen Umwidmungen von vorhandenen Fahrstreifen zur Radfahrstreifen oder auch die schnell und kostengünstig umsetzba-

ren fahrradfreundlichen Nebenstraßen wurden auf Herz und Nieren getestet.

In der ADFC-Geschäftsstelle kam es danach zu einem Austausch mit Frankfurter Vorstandsmitgliedern. Dabei wurde schnell klar, dass das verkehrspolitische Engagement bei den Hannoveranern sehr groß ist und mit dem der Frankfurter mithalten kann. Der Vorsitzende Eberhard Röhrigvan der Meer war beeindruckt, wie gut sich der Radverkehr in Frankfurt entwickelt hat. Auch

Meike Schröder, die eine zeitlang in Frankfurt lebte, zeigte sich überrascht über die dynamische Radwegeplanung in den letzten zwei Jahren.

Ein weiterer Gast war Heiko Nickel, Leiter strategische Verkehrsplanung im Dezernat für Mobilität Frankfurt, der darauf hinwies, dass der Radentscheid im Jahr 2018 den Ausbau der Radinfrastruktur wegbereitend vorangetrieben hat. In Hannover dagegen kam es nicht zum Radentscheid, weil der neue Bürgermeister Belit Onay im Jahr 2019 eine Verkehrswende einleitete und es nicht notwendig erschien. Doch aufgrund politischer Differenzen kam es 2023 zu einem einseitigen Koalitionsbruch und das Mobilitätskonzept wurde gekippt.

Vorstandsmitglied Swantje Michaelen vom ADFC Hannover und Mitglied der Grünen im Deutschen Bundestag und u.a. ordentliches Mitglied im Verkehrsausschuss sieht deshalb nun die Zeit gekommen, über einen Radentscheid in Hannover neu nachzudenken, um den Druck auf die Verkehrspolitik zu erhöhen. Alexander Schulz berichtete über Aktivitäten der Frankfurter AG Verkehr, wie z. B. eine Demo gegen den Ausbau der Autobahn A5, die aktuell mit weiteren Akteuren aus Frankfurt geplant wird. Hier wie auch im Norden ist es den ADFClern wichtig, bei aktuellen verkehrspolitischen Themen regelmäßig mit politischen Verantwortlichen zu sprechen, oder z. B. an Sitzungen von Ortsbeiräten teilzunehmen.

Nach zwei Stunden intensiven Austauschs folgte der gemeinsame entspannte Ausklang im Nachbarrestaurant. Wir bedanken uns bei dem Team des ADFC Hannover für den Besuch und sind gespannt auf die Ergebnisse des anstehenden Fahrradklima-Tests 2024!

Dagmar Berges und Ansgar Hegerfeld

Von Bronze zu Silber

Der Regionalverband verbessert sich beim Audit zum Fahrradfreundlichen Arbeitgeber

Zum zweiten Mal nach 2021 hat der Regionalverband FrankfurtRhein-Main die Auszeichnung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ erhalten. Gegenüber der Erstzertifizierung vor drei Jahren gelang dem Regionalverband eine Verbesserung von „Bronze“ auf „Silber“. Die Zertifikatsurkunde überreichte ADFC-Landesgeschäftsführer Sofrony Riedmann in den Räumen des Regionalverbands.

Laut Bericht des Auditors vom ADFC Hessen ist der Regionalverband bei der Radverkehrsförderung gut aufgestellt: Dazu gehören zahlreiche hochwertige Abstellplätze, Duschen, das Angebot an alle Mitarbeitenden, ein Dienstrad zu leasen oder ein großer Pool an unterschiedlichen Dienst-rädern. Außerdem begeistern Aktio-

nen wie die Teilnahme an Kampagnen wie *Mit dem Rad zur Arbeit* oder Betriebsausflüge mit dem Rad mehr Mitarbeitende für das Radfahren.

Claudia Jäger, Direktorin des Regionalverbands, sieht es als Aufgabe ihrer Organisation, Voraussetzungen zu schaffen, „dass mehr Menschen in der Region ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad bewältigen können. Deswegen war es für uns als Arbeitgeber sehr wichtig, gute Bedingungen für unsere radpendelnden Beschäftigten zu schaffen.“

Für die Mobilitätswende brauche es nicht nur ein besseres interkommunales Radwegenetz, für das der Regionalverband sich engagiere, sondern auch „Unternehmen und Organisationen, die ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einer guten Infrastruktur und



Sofrony Riedmann (Geschäftsführer ADFC Hessen, 2. v. l.) überreicht das Zertifikat an den Regionalverband mit (v. l.) Rouven Kötter (Erster Beigeordneter), Claudia Jäger (Verbandsdirektorin), Joachim Böhmerl (Abteilungsleiter Personal) und Antje Quitta (Regionale Radverkehrsbeauftragte). Regionalverband FRM

attraktiven Angeboten motivieren, aufs Zweirad umzusteigen“, sagte Rouven Kötter, Erster Beigeordneter des Regionalverbands und zuständig für Mobilität.

Der Regionalverband mit seinen 122 Beschäftigten ist Partner der Landesinitiative „bike+business“. Deren

Ziel ist es, Arbeitgeber anzusprechen und Wege zur Arbeit stärker auf das Fahrrad zu verlagern. Einmal jährlich findet der bike+business-Kongress statt, bei dem der hessische Verkehrsminister fahrradfreundliche Unternehmen mit dem bike+business-Award auszeichnet. Torsten Willner

In *Frankfurt aktuell* 4-24 wurde der neue „Leitfaden Radverkehr an Baustellen – Frankfurt“ mit einigen Positivbeispielen vorgestellt. Dass bei der Umsetzung der Grundsätze und Empfehlungen des Leitfadens noch reichlich Luft nach oben ist, zeigte eine Baustelle an der Höchstler-Farben-Straße im Westen Frankfurts.

Im Juli wollte ich von Kelsterbach kommend über die Höchstler-Farben-Straße in Richtung Höchst fahren. Ungefähr 75 Meter nach Passieren des Sindlinger Kreisels machte mir eine Baustellenabspernung und ein „Durchfahrt verboten“-Schild unmissverständlich klar, dass es für mich hier nicht weitergeht. Wie, warum hört der Fahrradweg einfach hier auf?! Wie komme ich jetzt weiter? Ein Hinweis auf eine Umleitung war nicht zu sehen.

Ich musste also irgendwo etwas übersehen haben, fuhr deshalb zurück Richtung Sindlinger Kreisel und schaute erneut. Ah, das Umleitungsschild steht an der Warteposition für Busse der Linie 54, etwa sechs Meter neben der Radspur. Kein Wunder, dass ich es nicht sofort gesehen habe. Stände dort jetzt ein Bus, wäre das Schild komplett



Radverkehr und Baustellen – wie geht das **nicht**?

Susanne Neumann

verdeckt und nicht sichtbar. Die nächste Verwunderung löste die Anweisung aus, den Kreisel als Fußgängerin zu queren, um anschließend auf der Sindlinger Bahnstraße weiter zu fahren. Dabei sind im Kreisel Fahrspuren für den Radverkehr vorhanden, auf die man jedoch nur kommt, wenn das Umleitungsschild sinnvoller positioniert wäre.

Auch der weitere Verlauf der Umleitungsstrecke löste bei mir keine Glücksgefühle aus. So wurde ich nicht gleich bei der ersten Gelegenheit, entsprechend der städtischen

Radwegweisung, über die Heussleinstraße zurück nach Höchst geführt, sondern erst nach weiteren ca. 400 Metern am Bahnhof Zeilsheim. Ich landete schließlich an der Pfaffenwiese, folgte mangels anderer Beschilderung der städtischen Radwegweisung – und wäre bei einer Weiterfahrt Richtung Höchst gegen den Bordstein geknallt, weil es für Radfahrende weder eine Bordsteinabsenkung noch eine Anrampung gab. Ein paar Wochen später wurde den Radfahrenden hier

die Alternative geboten, die Pfaffenwiese als Geistesradler nach links zu verlassen, um anschließend die Höchstler-Farben-Straße durch den Fußgängertunnel zu unterqueren.

Über die schlechte und verbesserungswürdige Umsetzung des „Leitfadens Radverkehr an Baustellen“ war ich verärgert. Deshalb fertigte ich eine mehrseitige Dokumentation an und sandte die an die im Leitfaden angegebene E-Mail-Adresse, verbunden mit der Bitte um Nachbesserung. Die Rückmeldung, dass man deswegen bereits im Austausch mit der zuständigen Baufirma sei, kam schnell. Die erhoffte Nachbesserung der Umleitungsstrecke kam jedoch gar nicht. Eine E-Mail, in der ich mich etwa zwei Wochen nach Zusendung der Dokumentation erkundigt habe, blieb leider unbeantwortet.

Unterm Strich waren meine ersten Erfahrungen mit der Umsetzung des „Leitfadens Radverkehr an Baustellen – Frankfurt“ alles andere als positiv. Da ist noch reichlich Luft nach oben und es bleibt die Hoffnung, dass alle Beteiligten dieses Negativbeispiel als Chance zur Verbesserung nutzen.

Susanne Neumann

Leser MEINUNG



Fußgänger müssen ungeschützt und teilweise in den Gegenverkehr eine Baustellen umlaufen



Links: Radfahrer absteigen – und bis ans Ende schieben? Rechts: Durchfahrt bis zum Ende der Sackgasse und am Ende kann man auch weiterradeln?

Helge Wagner (3)



Die Baustelle ist ca. 230 m entfernt, aber in der Hälfte der Strecke kreuzt ein Weg. Radfahrer auf ihm können die Beschilderung nicht einsehen.

Frankfurt aktuell 4-24, Radverkehr und Baustellen – (wie) geht das?

Das ist mal eine prima Maßnahme! Endlich, man siehe die letzte Ausgabe von „Frankfurt aktuell“! Frankfurt geht mit Beispiel voran und gibt einen „Leitfaden Radverkehr an Baustellen“ heraus. Das sollten sich alle Kommunen im Rhein-Main-Gebiet zu Gemüte führen und ebenfalls ein entsprechendes Dokument zu loka-

len Baumaßnahmen und Baustellen erstellen und auch umsetzen. Bei Radtouren durch Mittel- und Südhessen erlebe ich immer wieder fragwürdige und dilettantische Beschilderungen, die kaum einer ordnungsgemäßen Beschilderung genügen oder realitätsfern und teilweise gefährlich für Radfahrer und

Fußgänger sind. Von akzeptablen Umleitungsmaßnahmen ganz zu schweigen.

Gerade in Eschborn erlebe ich immer wieder unsinnige Beschilderungen, die teilweise auch widersprüchlich sind (siehe Fotos). Das Bewusstsein, dass zum Straßenverkehr nicht nur Kraftfahrzeuge zäh-

len, sondern auch Radler und Fußgänger, ist bei manchem Bauträger und Bauausführendem noch deutlich unterentwickelt.

An einer Kontrolle durch Ordnungskräfte, dass das Regelwerk eingehalten wird, hapert es leider oftmals. Aber: ein Anfang ist mal gemacht.

Helge Wagner

Und wie ist Radfahren bei dir vor Ort in Frankfurt?

Der dritte Fahrradklima-Test nach dem Beschluss der „Fahrradstadt Frankfurt“ im August 2019 ist gestartet.

Es ist wieder soweit: Vom 1. September bis einschließlich 30. November 2024 läuft der Fahrradklima-Test 2024 des ADFC – und alle Radfahrerinnen und Radfahrer sind aufgerufen, sich rege zu beteiligen. Die bundesweit stattfindende Umfrage hilft, Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung zu erkennen.

Wirkt die „Fahrradstadt Frankfurt“ noch?

Dank der Maßnahmen zur „Fahrradstadt Frankfurt“ waren die Fahrradklima-Tests der Jahre 2020 und 2022 ein voller Erfolg für Frankfurt. Vor vier Jahren zählte die Stadt zu den Aufsteigern bei Städten mit mehr als 500.000 Einwohnenden und durfte sich über den dritten Platz hinter Bremen und Hannover freuen. Zwei Jahre später, im Jahr 2022, konnte man sich in dieser Kategorie gar um einen Platz auf Rang 2 verbessern.

Deshalb stellt sich in diesem Jahr die Frage, ob Frankfurt erneut eine Verbesserung in der Rangordnung der Städte mit mehr als 500.000 Einwohnenden erzielen kann und gar Spitzenreiter wird. Interessant wird erneut auch die Bewertung der schon fast traditionell schlecht eingestuften Aspekte wie Falschparker, Baustellen u.a. sein. Das Stimmungsbild unter der Radfahrerinnen und Radfahrern in Frankfurt wird von uns nach wie vor heterogen eingeschätzt und aus diesem Grund wünschen wir uns erneut eine rege Beteiligung am Fahrradklima-Test.

Sonderbefragung und Frankfurt-Special

Die rege Beteiligung wird dieses Mal durch das Thema der Sonderbefragung erleichtert. Es werden fünf Fragen zum Miteinander im Straßenverkehr gestellt. Wie stark beeinflussen Konflikte den Straßenverkehr? Was tut Frankfurt dafür, um das Miteinander zu verbessern? Wir sind uns sicher, dass ihr Antworten auf diese Fragen habt.

Ergänzend dazu wird es, speziell für Frankfurt, eine Aufgliederung der Befragung in Wohngebiete geben. Ihr könnt angeben, ob ihr außerhalb der Innenstadt im Osten, Süden, Westen oder Norden Frankfurts lebt. Wie genau diese Befragung ablaufen wird, stand zum Redaktionsschluss noch nicht fest. Wir werden diese Info auf unserer Webseite nachreichen. Auf jeden Fall erhoffen wir uns dadurch ein differenziertes Umfrageergebnis, welches sich nicht ausschließlich auf die Innenstadt konzentriert.



Top oder Flopp?

Auf fahrradklima-test.adfc.de könnt ihr eure Meinung zum Fahrradfahren in Frankfurt zum Ausdruck bringen, indem ihr die verschiedenen Aspekte des Radfahrens auf einer Skala von eins bis sechs bewertet.

Die Fragen betreffen Sicherheitsgefühl, Komfort, Radverkehrsinfrastruktur und -förderung bis hin zu Abstellmöglichkeiten oder Mitnahme des Rades im öffentlichen Nahverkehr und Werbung für das Radfahren. An der Umfrage können alle Radfahrerinnen und Radfahrer teilnehmen, egal, ob jung oder alt, ob ihr viel oder wenig Fahrrad fahrt, ob ihr mit dem Fahrrad zur Arbeit pendelt oder lieber ins Grüne fahrt. Je vielfältiger die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind, desto aussagekräftiger werden die Ergebnisse sein.

Neu ist in diesem Jahr die Angabe der E-Mail-Adresse. Um zuverlässige Daten zu erheben und so die Aussagekraft des ADFC-Fahrradklima-Tests weiter zu erhöhen, werden die Teilnehmenden nach ihrer E-Mail-Adresse gefragt: Sie bekommen dann einen persönlichen Link zugeschickt, über den sie direkt zur Umfrage gelangen. Die Daten bleiben anonymisiert und werden nach Beendigung des Umfragezeitraums gelöscht.

Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2024 werden im Frühjahr 2025 veröffentlicht – und damit auch die Antworten auf die Frage, wie das Radfahren bei uns vor Ort in Frankfurt ist.

Susanne Neumann



Anfang Juni kam es an der Kreuzung Rödeler Landstraße / Ludwig-Landmann-Straße zu einer Kollision zwischen einem Autofahrer und einem Radfahrer, die dieser leider nicht überlebte. Die Details des Unfalls sind noch unklar, inzwischen wurde der Unfallhergang aber von einem Gutachter vor Ort nachgestellt. Erfahrungsgemäß dauert

es noch einige Monate, bis der fertige Bericht vorliegt.

Diese Wartezeit wurde genutzt, um das 19. Geisterrad in Frankfurt aufzustellen. An der privat organisierten Demonstration, die mit Unterstützung von ADFC Frankfurt, BUND Frankfurt, Eintracht Frankfurt Triathlon, Greenpeace Frankfurt, Radentscheid Frankfurt, Transition

Town Frankfurt und der Regionalgruppe Rhein-Main des VCD stattfand, nahmen 100 Menschen teil. Einige kannten den Radfahrer persönlich, viele nahmen aber auch ohne persönlichen Bezug aus Solidarität teil. Vor Ort verlas Falko Görres die erste Polizeimeldung vom Folgetag. Anschließend wurde der bis dahin in der Öffentlichkeit recht

anonym behandelte Verstorbene durch zwei Berichte aus dem Freundeskreis greifbarer. Daraus formte sich das Bild eines Menschen, der von jetzt auf gleich aus dem Leben gerissen wurde und der nun allen Verwandten, Freunden und vielen Bekannten fehlt.

Wir bedanken uns bei allen, die an der Fahrt teilgenommen haben. In der Zeit der Vorbereitung dieser Demonstration sind zwei weitere Radfahrer bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen – Informationen zu den Gedenkfahrten folgen.

Die Aufstellung von zwei weiteren Geisterrädern ist für den 11. September geplant. Das Aufstellen der Geisterräder erfolgt in Frankfurt nicht gegen den Willen von Angehörigen. Ihnen wünschen wir viel Kraft bei der Bewältigung dieser schwer zu ertragenden Situation. Weitere Informationen zu den Geisterrädern gibt es unter www.ghostbike-ffm.de

Ansgar Hegerfeld

„Es kann nur Verlierer geben“

„Tragisches Augenblicksversagen“: Vor Gericht wurde über einen Unfall mit Todesfolge verhandelt

Eine Autofahrerin hat an einer Kreuzung in Griesheim ein Stoppschild ignoriert und einem Radfahrer, der auf der Vorfahrtstraße fuhr, die Vorfahrt genommen. Es kam zu einer Kollision der beiden Verkehrsteilnehmer. Dabei wurde der Radfahrer schwer verletzt und verstarb am Tag darauf an den Folgen des Unfalls.

Soweit das Geschehen am 5. Mai des vergangenen Jahres, über das nun vor dem Amtsgericht verhandelt wurde. Der Fall ist unstrittig, die Autofahrerin, angeklagt der fahrlässigen Tötung, nimmt die Schuld auf sich und zeigt sich selbst tief betroffen und erschüttert. Sie habe den Radfahrer übersehen und könne sich nicht erklären, wie es zu dem Unfall gekommen sei. Sie habe an dem Stoppschild (oder der weißen Haltelinie, sie sei sich da nicht mehr sicher) gehalten und sei anschließend in die vermeintlich freie Straße eingefahren. Den Radfahrer habe sie erst bemerkt, als es zu der Kollision gekommen sei.

An der von der Anwältin der Angeklagten vorgetragenen Darstellung des Falls meldet die Staatsanwaltschaft Zweifel an. Hätte die Angeklagte wirklich am Stoppschild oder der weißen Haltelinie gehalten, wäre der Unfall zwar auch nicht zu vermeiden gewesen, hätte aber höchstwahrscheinlich weniger dramatische Folgen gehabt. Doch lasse das Unfallgeschehen darauf schließen, dass die Angeklagte mit weitaus höherer Geschwindigkeit auf den Radfahrer getroffen sei, mit einer Geschwindigkeit, die nur ohne ein vorheriges Anhalten am Stoppschild erklärt werden könne.

Dazu werden Zeugen und eine Zeugin gehört. Gesehen hat den Unfall keiner der Befragten, erst durch

den Knall bei der Kollision seien sie aufmerksam geworden. Ob das Auto schnell gefahren sei, wird gefragt. Ob Bremsgeräusche zu hören gewesen seien. Ob die Fahrerin am Stoppschild gehalten habe. Ob die Sichtachse in die Vorfahrtstraße durch Hindernisse eingeschränkt gewesen sei. Die Antworten sind klar und deutlich, tragen aber wenig zur Klärung bei. Einig jedoch sind sich alle darin, dass das Unfallauto nach der Kollision nicht mitten auf der Kreuzung gestanden habe, sondern weit jenseits davon. Eine Skizze des Unfallortes wird auf dem Richtertisch ausgebreitet. Zeugen, Staatsanwältin, Verteidigerin und Nebenkläger versammeln sich und versuchen, das Unfallgeschehen anhand dieser Skizze nachzuvollziehen.



Die Besatzung des Streifenwagens, die am Unfallort eintraf und ebenfalls als Zeuge ge-

laden ist, kann ausführlich ihre Arbeit vorstellen (Absperren, die Rettungskräfte unterstützen, Gaffer im Zaum halten, für Ordnung sorgen), zum Unfallhergang aber kann auch sie nichts Entscheidendes beitragen, da sie erst nach den Rettungskräften am Ort des Geschehens eintraf. Der Alkoholest, den sie an der Angeklagten ausführten, blieb negativ.

Die Richterin leitet die Verhandlung ruhig, zeigt sich einfühlsam, weist darauf hin, dass es bei diesem Verfahren nur Verlierer geben werde, egal, wie das Urteil ausfalle. Die Angeklagte leidet sichtlich unter ihrer Schuld, die Familie des getöteten Radfahrers leidet unter dem Verlust von Ehepartner und Vater und sieht sich jeglicher Zukunftspläne beraubt. Die Richterin bietet an, jederzeit Pausen einzulegen, falls jemand der Beteiligten dies wünsche. Und ergänzt, dass dieser Fall, so dramatisch er auch sei, jedem von uns pas-

sieren könne, ein kleiner Moment der Unachtsamkeit, ein „tragisches Augenblicksversagen“, könne genügen, einen Menschen zu verletzen oder gar zu töten.

Es folgt der Auftritt eines Gutachters, der das Unfallgeschehen erläutern soll. Dies tut er sehr ausführlich, rechnet Geschwindigkeit und Bremswege vor, zeigt Fotos mit Spuren („Reibspuren“) an der Autokarosserie, an den Reifen, an der Fahrradgabel oder den Pedalen, zieht daraus seine Schlüsse. Fotos aus der Anatomie, die Unterhautblutungen und Schürfwunden am Opfer zeigen, bleiben der Öffentlichkeit wohlweislich verborgen. Das Ergebnis der ausführlichen Analyse lässt den Gutachter daran zweifeln, dass die Angeklagte mit ihrem Auto an der Haltelinie (oder am Stoppschild) zum Stehen gekommen sei. Die Beschleunigung nach einem Halt hätte bei weitem nicht zu den vorgefundenen Beschädigungen an Auto und Fahrrad geführt, lautet sein Urteil. Deshalb müsse die Angeklagte ohne Halt in die Kreuzung eingefahren sein. Dies werde auch dadurch bestätigt, dass das Fahrzeug erst weit hinter dem Kreuzungsbereich zum Stehen gekommen sei.

Die Beweisaufnahme ist damit abgeschlossen, der Gutachter entlassen. Die Richterin erinnert daran, dass die Angeklagte bisher in keiner Weise strafrechtlich aufgefallen sei und dass keinerlei Hinweise auf Verkehrsdelikte vorlägen. Dies hindert die Staatsanwältin nicht daran, noch einmal auf die Unstimmigkeiten in der Aussage der Frau hinzuweisen. „Aus technischer Sicht ist es ausgeschlossen, dass die Angeklagte am Stoppschild gehalten hat“, sie habe

damit ihre Sorgfaltspflicht verletzt, mit der der Unfall hätte vermieden werden können. Deshalb fordere sie eine einjährige Haftstrafe, ausgesetzt auf Bewährung, und ein viermonatiges Fahrverbot.

Die Verteidigung hat dem nicht viel entgegenzusetzen, würde es aber gerne bei einer Geldstrafe belassen und das Fahrverbot auf zwei Monate begrenzen. Doch folgt die Richterin der Forderung der Staatsanwaltschaft ebenso wie der der Nebenklage, die einen Hinterbliebenenausgleich in Höhe von 12.500 Euro fordert. Der könne zwar den erlittenen Verlust nicht ausgleichen, vielleicht aber über die ersten finanziellen Probleme hinweghelfen. Die Verfahrenskosten gehen zulasten der Angeklagten.

Ob sich die Hinterbliebenen durch ein Ghostbike, das am Unfallpunkt und damit in der Nähe ihrer Wohnung aufgestellt wurde, nicht das Leben unnötig erschwerten, fragt die Richterin, weiterhin sehr einfühlsam. Sie werde dort ja täglich an das Geschehen erinnert und könne kaum Abstand gewinnen. Ganz das Gegenteil sei der Fall, erwidert die Witwe mit fester Stimme, das Ghostbike* erinnere sie und alle anderen Verkehrsteilnehmer immer daran, wie gefährlich es auf unseren Straßen zugehe und trage damit hoffentlich zu mehr Vorsicht bei.

Peter Sauer

* Sofern Kontakt zu den Angehörigen besteht, werden in Frankfurt keine Geisterräder gegen den Willen dieser aufgestellt.

>> Siehe dazu auch „Uffbasse“ auf der folgenden Seite



Ein Ghostbike erinnert in Griesheim an die Folgen eines Unfalls zwischen einer Autofahrerin und einem Radfahrer

Peter Sauer

Große Macht bedeutet große Verantwortung



Spuren einer Todesfahrt: Anhand des Trümmerfeldes, das der Raser auf der Sonnemannstraße hinterlassen hat, kann man die ausgeübten Kräfte nur erahnen: zerstörte „Frankfurter Hüte“ auf dem Bordstein, eine gewaltsam gefällte Straßenlaterne, die stark beschädigte Fassade und die über viele Meter verteilten Markierungen der Polizei – so sah die Unfallstelle nach den bereits erfolgten Aufräumarbeiten der Einsatzkräfte aus.

Ansgar Hegerfeld

Von Ansgar Hegerfeld

Auch beim Gerichtsprozess wegen des in Griesheim getöteten Radfahrers wurde eins wieder sehr deutlich: Das Führen von Kraftfahrzeugen ist gefährlich. Besonders dann, wenn man unachtsam ist. Leider sind sich viele Menschen nicht mehr der Verantwortung bewusst, die mit einem so schweren, schnellen und dadurch gefährlichen Fahrzeug zwangsläufig einhergeht. Nicht ohne Grund ist das Führen von Kraftfahrzeugen grundsätzlich in Deutschland verboten, außer man absolviert eine spezielle Schulung inklusive Prüfungen. Außerdem ist, anders als beim Fahrrad, wegen der hohen Gefahr eine Haftpflicht-Versicherung für die Begleichung der mitunter riesigen Schadenssummen gesetzlich vorgeschrieben („Gefährdungshaftung“).

Regeln brechen im Straßenverkehr – oft verhängnisvoll für die Vulnerableren im Straßenverkehr

Trotzdem werden die Regeln im Straßenverkehr gerne gebrochen: hier mal die Höchstgeschwindigkeit als Mindestgeschwindigkeit ausgelegt, dort mal nicht am Stoppschild oder „nur mal kurz“ auf dem Radweg gehalten. Meistens gehen solche Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung glimpflich aus. Aber eben nicht immer. Die Folgen sind nicht selten schwerwiegend, auch

wenn die Verursacherinnen und Verursacher hinterm Lenkrad oftmals dank zahlreicher Schutzeinrichtungen nicht oder nur leicht verletzt werden. Für die vielen direkt Beteiligten, Hinterbliebenen, Rettungskräfte und das Gesundheitssystem sind die Folgen aber enorm.

Ein besonderer Fall war z. B. der Raser, der im November 2020 mit über 80 km/h, extra abgeschalteten Assistenzsystemen driftend und mit durchgetretenem Gaspedal durch die Sonnemannstraße raste. In einer Kurve verlor er dann die Kontrolle über sein Auto, schleuderte von der Fahrbahn auf den Gehweg und tötete dort sofort zwei Männer. Eine Frau verlor so nicht nur ihren Vater, sie selbst wurde ebenfalls lebensbedrohlich verletzt. Der Autofahrer war nicht angeschnallt, er hatte das lästige Piepen durch das Einstecken einer losen Steckschnalle ohne Gurt ruhig geschaltet und blieb trotzdem nahezu unverletzt.

Ihm wurde vorher bereits viermal der Führerschein wegen diverser Verstöße im Straßenverkehr abgenommen. Alleine damit die Behörden diesen Schritt einmal gehen, muss man sich schon Mühe geben. Ein paar mal Falschparken reicht dafür (leider) nicht. Dieser Raser hat den Führerschein immer wieder dank einer „medizinisch-psychologischen-Untersuchung“ (MPU, auch bekannt als „Idiotentest“) zurück erhalten, was das eigentliche Problem gut aufzeigt: Unsere Politik, aber auch die Verwaltung und Gerichte haben selbst für solche notorischen Gesetzesbrecher größtes Verständnis. Damit sie möglichst leicht den Führerschein wiederbekommen kön-

nen, dürfen sie sich die Gutachterin oder den Gutachter sogar frei aussuchen.

Der Raser wurde im Jahr 2022 zu acht Jahren und sechs Monaten Haft verurteilt, weniger als von der Staatsanwaltschaft gefordert. Bemerkenswert ist dabei aber, dass er seinen Führerschein selbst nach vier MPUs, weiterer Raserei und den dabei zwei getöteten und einem schwerstverletzten Menschen nur für fünf Jahre abgeben muss. Was er noch tun muss, um den Führerschein lebenslanglich zu verlieren, bleibt leider offen.

Letzte Konsequenz: Versteigerung des Autos

Die Frankfurter Rundschau berichtete im Juni 2024 über einen Autofahrer aus Oberursel, dem nun das Auto entzogen und zur Versteigerung freigegeben wurde. Was hatte der Autofahrer dafür tun müssen? Er wurde im Laufe der Jahre bereits sechsmal wegen Fahrens ohne Führerschein verurteilt, anschließend machte er dann doch noch seinen Führerschein. Bei der extrem geringen Kontrolldichte sind sechs Verurteilungen schon beeindruckend und lassen nur erahnen, wie oft er ohne Führerschein unterwegs war. Dass man danach trotzdem die Chance auf das Privileg „Führerschein“ bekommt, ist beeindruckend.

Anschließend wurde er unter anderem auf der Senckenberganlage in Frankfurt mit 97 km/h erwischt und musste nach diversen weiteren Verstößen den Führerschein wieder abgeben –

selbstverständlich nur für ein halbes Jahr, die Behörden hielten ihn weiterhin grundsätzlich für geeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs. Anstatt sich um die notwendige MPU zu kümmern, fuhr er aber einfach wie früher ohne Führerschein weiter, wurde wieder erwischt und erneut verurteilt. Nur wenige Wochen nach diesem Urteil wurde er abermals ohne Führerschein am Steuer erwischt, deswegen wurde sein Auto nun eingezogen. Verurteilt wurde er zusätzlich zu 120 Tagessätzen zu je 30 Euro. Außerdem darf er nicht versuchen, den Führerschein erneut zu machen – wohlbemerkt nur nicht innerhalb der nächsten 12 Monate. Der Richter griff auf der einen Seite zu einem sehr selten genutzten Einzug des Autos, hatte aber gleichzeitig laut FR wohl auch Verständnis: „Der Angeklagte habe noch Glück, es sei angesichts seiner vielen Vorstrafen, auch eine Gefängnisstrafe ohne Bewährung möglich gewesen.“

„Der Preis, den wir für den Autoverkehr zahlen müssen“

Die Witwe im aktuellen Griesheimer Prozess (siehe Beitrag auf Seite 13) brachte es in ihrem Schlussplädoyer mit Blick auf die Autofahrerin, bei der deutlich weniger kriminelle Energie im Spiel war, auf den Punkt: „Vielleicht finden auch Sie nie mehr in ihr altes Leben zurück, aber Sie haben die Wahl. Wir haben durch Ihre Unachtsamkeit lebenslänglich bekommen.“

Die Richterin in diesem Prozess war sehr um eine, im Rahmen der Möglichkeiten, angemessene und einfühlsame Prozessführung bemüht. Richtigerweise verwies sie auch darauf, dass es in diesem Prozess nur Verlierer geben könne. Im Schlussplädoyer ging sie noch darauf ein, dass die im Straßenverkehr getöteten Menschen eben „der Preis dafür sei, den wir für den Autoverkehr bezahlen müssten.“ Gemeint ist hiermit, dass wir uns als Gesellschaft für diese vielen Opfer entschieden haben und auf politischer Ebene dafür die Weichen gestellt wurden. Das klingt resignierend und nach Opfergaben, ist aber durchaus passend. An dem gesellschaftlichen Wunsch und den rechtlichen Rahmenbedingungen kann aber auch eine Richterin in ihrem Amt nur sehr wenig ändern. Vergessen wird dabei oft, dass zunehmend die zu Fuß gehenden oder Rad fahrenden Menschen zu Opfern im Straßenverkehr werden, während Autos für die Insassen immer sicherer werden.

In dem Zusammenhang drängt sich unweigerlich der Vergleich zu den Schusswaffen in den USA auf: Auch damit töten sich jedes Jahr unzählige Zivilisten gegenseitig, aber die Waffenlobby verkauft den freizügigen Waffenbesitz als „Freiheit“ und verteidigt dieses Recht ganz unabhängig von der Opferzahl.

Zum Vergleich: Alleine der Straßenverkehr in Deutschland hat seit 1950 laut einer Zählung aus dem Jahr 2017 ca. 780.000 Verkehrstote und 31 Millionen Verletzte gefordert. Würde es

beim (nicht ohne Grund!) sehr sicheren Bahn-, Flug- oder Schiffverkehr oder auch in Werks- und Montagehallen nur ansatzweise so viele Verletzte oder Tote geben, würden drastische Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Überall wird das Ziel der Null Toten/schwer Verletzten („Vision Zero“) konsequent verfolgt, nur nicht beim Straßenverkehr. Dort gilt wie gehabt das Recht des Stärkeren.

Übrigens: Wer zum Beispiel aus beruflichen Gründen auf den Führerschein angewiesen ist, sollte genau deswegen besonders vorsichtig fahren. Wenn einem etwas wichtig ist, passt man schließlich gut darauf auf. Im Nachhinein im Gerichtssaal um eine milde Strafe zu bitten, weil man ja „auf den Führerschein angewiesen“ sei, ist das denkbar schlechteste Argument.

Lösungsansätze und die Rolle der Polizei

Kraftfahrzeuge sind für gewisse Aufgaben durchaus sinnvoll, sie sollten aber immer mit der entsprechenden Vorsicht und nur bei tatsächlicher Notwendigkeit bewegt werden. Verantwortungslosen und rücksichtslosen Autofahrenden muss dementsprechend deutlich konsequenter und auch dauerhaft der Führerschein entzogen werden, um Schlimmeres zu verhindern. Gleichzeitig braucht es deutlich mehr Polizeikontrollen, die aktuell aber gerne noch als „Abzocke“ oder „Wegelagerei“ angesehen werden. Dabei könnte man diesen ganz leicht aus dem Weg gehen, wenn man sich an unsere Gesetze, die den gesellschaftlichen Konsens widerspiegeln, hält. Aus Angst vor den Protesten von Rasern kündigen stattdessen bundesweit Polizeibehörden ihre eigenen Kontrollstellen vorab öffentlich an, obwohl das Hessische Ministerium des Innern und für Sport 2021 keinerlei wissenschaftliche Daten zu der Wirksamkeit solcher Ankündigungen benennen konnte. Diesen Warnservice gibt es ausschließlich für Raser im Straßenverkehr, Hausdurchsuchungen oder anderweitige Kontrollen werden nicht vorab bekannt gegeben. Auch die Verkehrsverbände kündigen ihre Fahrschein-Kontrollen in Bussen und Bahnen nicht an, genauso wenig wie Kaufhäuser die Anwesenheit von Ladendetektiven.

Immerhin tut sich langsam etwas: Das Thema „Vision Zero“ wird zunehmend in der Öffentlichkeit diskutiert, die Polizei Dortmund hat als eine der ersten seit Februar 2024 die Ankündigung von Tempo-Kontrollen eingestellt und es wurde sogar eine kleine Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beschlossen. Der Druck aus der Bevölkerung auf die politisch Verantwortlichen, egal ob im direkten Kontakt oder über Interessensvertretungen wie den ADFC, wirkt am Ende doch. Auch wenn es lange dauert und in dieser Zeit weiterhin Menschen getötet und verletzt werden.

„Uffbasse“

Sorgfaltspflicht und Augenblicksversagen

Auf dem Radweg entlang des Ratswegs in Richtung Ostpark. Die Ampel an der Ostparkstraße zeigt Grün. Mit einem Pkw, links neben mir auf der Fahrbahn unterwegs, wird unvermittelt nach rechts in die Ostparkstraße eingebogen, den Radverkehr ignorierend. Erst auf der rot markierten Radfurt kommt der Fahrer erschrocken zum Stehen, er entschuldigt sich gestenreich. Wäre ich einfach mit unverminderter Geschwindigkeit bei für mich Grün über die Kreuzung gerollt, könnte ich vielleicht diesen Text nicht mehr verfassen.

Hätte der Fahrer mich bemerken müssen? Ich meine ja! Sorgfaltspflicht? Augenblicksversagen?

Auf dem Radweg von der Mainkur nach Fechenheim fahrend, werde ich kurz vor der Einfahrt in den Chemiepark von einem Lkw-Fahrer überholt. Vor der Einfahrt hält der Wagen auf der rechten Straßenseite, um einem anderen Lastwagen die Ausfahrt aus dem Industriegebiet zu ermöglichen. Als ich den wartenden Lkw erreiche, fährt der Fahrer los und biegt nach rechts über den Radweg in den Chemiepark ein. Wäre ich, siehe oben, mit unverminderter Geschwindigkeit an dem Lkw vorbeigefahren, säße ich höchstwahrscheinlich nie mehr auf einem Fahrrad.

Hätte der Fahrer mich bemerken müssen? Ich meine ja! Sorgfaltspflicht? Augenblicksversagen?

Die Ampel in der Waldschmidtstraße, an der Kreuzung mit der Wittelsbacherallee, zeigt für mich Rot. Mir gegenüber wartet ein Kleinbus ebenfalls bei Rot. Als die Ampel auf Grün umspringt, fahre ich los. Der Fahrer des Kleinbusses ebenfalls, langsam zuerst, links blinkend. Unvermittelt beschleunigt der Fahrer und zieht nach links, direkt auf mich zu. Kurz vor einem Frontalzusammenstoß kann ich durch Schreien und Gestikulieren die Aufmerksamkeit des Fahrers gewinnen. Der bremst noch rechtzeitig und entschuldigt sich schulterzuckend und winkt mir mit seiner linken Hand, in der ich ein belegtes Brötchen sehe, zu.

Hätte der Fahrer mich bemerken müssen? Ich meine ja! Sorgfaltspflicht? Augenblicksversagen?

In einer Diskussion unter Kolleg:innen darüber, wie wir Fehler in der Produktion zukünftig leichter vermeiden könnten, schlug ein Kollege schlicht „Uffbasse“ vor. Dieser Meinung kann ich mich uneingeschränkt anschließen. Im letzten der drei geschilderten Fälle, die ich innerhalb weniger Tage erleben durfte, hätte mir aber auch das nicht mehr geholfen. „Uffbasse“ müssen eben auch die in den schweren Fahrzeugen. Bei ihnen liegt die Hauptverantwortung.

Peter Sauer



Das Ideal einer Radtour: gutes Wetter, nette Menschen, beste Laune, zuverlässige Tourenleitung.

Thomas Koch

Gemeinsam Radfahren

Die Touren-AG des ADFC Frankfurt bringt beim Radfahren Menschen zusammen

Das Tourenangebot des Frankfurter ADFC ist überwältigend und bietet eigentlich für jede Interessenlage etwas. Von der gemütlichen Feierabendtour über sonntägliche Tages-touren bis hin zu echten Rennrad-distanzen ist alles möglich. Kulturelle Angebote wie Besichtigungen, Museumsbesuche oder Stadtführungen ergänzen viele Touren. Die Touren-AG ist die weitaus größte Arbeitsgruppe im Frankfurter ADFC, über 60 Tourenleiter:innen bieten regelmäßig Fahrradtouren und Radreisen an.

Unsere Tourenleitungen geben sich viel Mühe bei der Ausarbeitung ihrer Angebote und haben im Laufe der Jahre dadurch einen festen Kreis von Teilnehmenden um sich scharen können. Sie sorgen damit auch für das, was viele Menschen mit dem ADFC verbinden: sich ungezwungen treffen, gemeinsam Rad fahren, dabei die Region kennenlernen oder auch die Stadt. Ganz nebenbei konnten viele der Teilnehmenden an unseren Touren als Mitglieder für den Verein geworben werden. Und da gemeinsames Radfahren auch eine soziale Komponente hat, sind Freundschaften darüber entstanden, von denen einige sogar zu einer Ehe führten. Ein Erfolgsmodell also, das bis heute gut funktioniert.

Ein großer Teil der engagierten Aktiven ist seit vielen Jahren dabei. Dadurch haben sich bei einigen Tourenangeboten feste Gruppen gebil-

det, die „ihrer“ Tourenleitung treu sind und immer wieder zu gemeinsamen Ausflügen zusammenkommen. Man kennt sich, freut sich auf das Wiedersehen mit der Tourenleitung und folgt ihr vertrauensvoll auf allen Wegen. „Neulinge“ sind natürlich jederzeit willkommen, doch ist es für viele nicht immer ganz einfach, Anschluss an eine schon länger bestehende Gruppe zu finden. Das ist nicht nur beim ADFC so, das betrifft Gruppenstrukturen auch anderswo. Und gerade jüngere Interessierte, die vielleicht auf Ausflüge mit Gleichaltrigen hoffen, verzichten unter Umständen bald auf eine weitere Teilnahme.

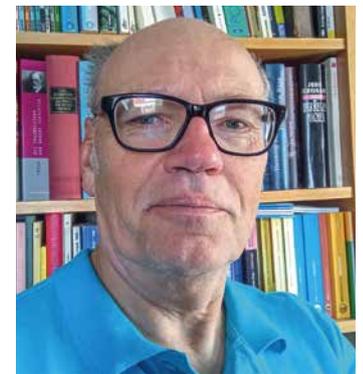
Sorgen um den Fortbestand unseres Tourenangebots müssen wir uns sicherlich nicht machen. Die Touren-AG kann in den letzten Jahren einen Zuwachs an Aktiven vermelden, zumeist mittleren Alters, die sich für die Tourenleitung begeistern können.

An Versuchen, auch jüngere Mitglieder für eine Tourenleitung zu interessieren, fehlt es nach Ansicht von Thomas Koch, Leiter der Touren-AG, nicht. Mit Infoständen auf Straßenfesten, bei Kontakten zu Firmen werde gezielt darum geworben. Das Angebot einer dreitägigen Ausbildung, die mit einem Tour-Guide-Zertifikat abgeschlossen wird, könne den Einstieg gerade für junge Leute erleichtern. Doch es sei nicht einfach, jüngere Mitglieder für die Leitung von Radtouren zu begeistern.

Auch unsere langjährigen Tourenleiter:innen haben einmal als junge Menschen mit ihrem ehrenamtlichen Engagement begonnen. Doch heute, meint Thomas Koch, seien die Möglichkeiten, die Freizeit zu verbringen, vielfältiger als vor 20 oder 30 Jahren. Und die Möglichkeiten, sich zu informieren und dank Internet, verbesserter Radverkehrsbeschilderung oder spezieller Land-

karten eigene Touren durchzuführen – ohne auf die Expertise erfahrener Guides angewiesen zu sein – tragen eventuell ebenfalls dazu bei, dass geführte Touren gerade für Jüngere weniger interessant erscheinen. Rad fahren sie ja trotzdem, offensichtlich aber bevorzugt als Paar oder in kleinen privaten Gruppen.

Erfolgreich ist die Touren-AG aber weiterhin, auch über zusätzliche Aktivitäten. Mit interessierten Sozial-einrichtungen und Vereinen werden gerne gemeinsame Touren-Events geplant und unternommen, so z.B. Mitfahr-Aktionen mit depressions-erfahrenen Menschen, Touren zu den Permakulturinseln mit den Frankfurter Gemüseheld:innen, Kulturtouren zu Galerien mit Stadt-LandKunst oder die Unterstützung



„Eine geführte Radtour zu planen und auszuarbeiten bedeutet immer einen gewissen Vorbereitungsaufwand – Strecken müssen abgefahren, Bahnverbindungen geprüft und Einkehrstopps eingeplant werden. Hinzu kommt die Organisation von Besichtigungen und – bei Radreisen – die Suche und Auswahl von passenden Quartieren.“

Thomas Koch, Leiter der Touren-AG

„Wie kann ich mich engagieren?“

Diese Frage wird häufig von Neumitgliedern im ADFC gestellt. Ein Verein lebt vom Engagement seiner Mitglieder, und es gibt wohl kaum einen Verein, der so vielfältige Engagements ermöglicht wie der ADFC. Um einige Schwerpunkte unserer Arbeit vorzustellen, wollen wir in lockerer Folge einen Blick auf die Arbeitsgruppen im ADFC Frankfurt werfen. Wir beginnen mit der größten Arbeitsgruppe, der Touren-AG, und haben mit Thomas Koch, dem Leiter der AG, gesprochen. Dazu stellen wir euch drei Aktive vor, die sich in unterschiedlicher Form für das Tourenangebot engagieren.

von Radfahrkursen für Menschen mit Migrationshintergrund. Desweiteren berät die Touren-AG Firmen in Sachen Tourenplanung und organisiert unter Leitung von Michael Bunkenburg auf Anfrage auch kommerzielle Touren für interessierte Firmen und Organisationen.

Es gibt also genug zu tun für die Touren-AG. Gerade deshalb ist es wichtig, mehr Aktive für ein Engagement in diesem Bereich zu begeistern. Sie dürfen auch gerne etwas jünger sein.

Peter Sauer

Immer noch sind die Frauen ein wenig unterrepräsentiert in der Gruppe der Tourenleiter:innen im Frankfurter ADFC, aber sie holen auf und bieten sehr unterschiedliche Radtouren an. Uta Fitzen gehört dazu, sie leitet regelmäßig interessante Radtouren.

Uta ist seit ca. 10 Jahren Mitglied im ADFC. Damals war sie auf der Suche nach sportlichen Freizeitaktivitäten und einem Verein, der Radtouren anbietet. Auch waren ihr Kriterien wie die Verkehrswende und der Umweltschutz wichtig bei der Auswahl der Organisation. Das soziale Miteinander, eine eher bodenständige Ausrichtung, sportlich ambitioniert, aber weniger wettbewerbsorientiert waren ebenfalls für die Entscheidungsfindung bedeutsam. Vor diesem Hintergrund war (und ist) der ADFC natürlich unstrittig der richtige Verein und die Wahl fiel ihr nicht schwer.

Von Anfang an ist sie begeistert vom Tourenprogramm und seitdem nimmt sie sehr gerne an gemeinsamen Gruppenradtouren teil. Egal ob Feierabend- oder Tagestouren, Thementouren, Genussradeln, ob am Wochenende, Wochentags, oder bei der Adlersuche im Taunus, alles hat Uta Fitzen ausprobiert. Auch die unterschiedlichen Sterne wurden getestet, zwei, drei, vier Schwierigkeitsgrade kein Problem. Privat ist Uta Fitzen ebenfalls häufig mit dem Fahrrad unterwegs, plant und organisiert Touren und Reisen mit Freund:innen und Bekannten.

„Neben meinem Beruf wollte ich mich dann auch ehrenamtlich betätigen“, erinnert sich Uta. „Angesichts dessen war es naheliegend, mal zu überlegen, wie es wäre eigene Touren im ADFC anzubieten.“ Motiviert und entschlossen schaute sie im ersten Schritt genauer hin. Auch unter der Fragestellung: „Wie machen es die anderen Tourenleitungen?“ konnte sie Erfahrungen sammeln. Weitere Infos holte sie sich bei der Internetrecherche und stellte schnell fest, dass „ich es kann“. Last but not least fragte Christiane Beckort, die als Kapitänin das Stadtradeln im



Christiane Beckort (Co-Tourenleiterin, links) und Uta Fitzen (Tourenleiterin) haben kurz vor der Adlersuche Spaß – wie eigentlich immer bei ihren Touren privat

Trau Dich!

Uta Fitzen findet auch in der Nähe bisher wenig bekannte Ziele

ADFC organisiert und als Tourenleitung aktiv ist, ob sie nicht gemeinsam Touren durchführen wollen. Damit fing es vor fünf Jahren an und bis heute ist Uta Fitzen mit bis zu acht Radtouren im Jahr dabei. Als Leitung ist man verantwortlich für Planung, Organisation und Durchführung, aber man kann sich auch schrittweise herantasten und die Rolle der Co-Leitung übernehmen. Als Schlussfrau hält man die Gruppe zusammen, so kommen alle gemeinsam ans Ziel. Das macht den Einstieg für manche vielleicht einfacher und entspannter. Unterstützen kann ebenfalls das dreitägige ADFC-Zertifizierungs-Seminar, das für Tourenleitungen angeboten wird. Nicht nur recht-

liche Aspekte werden besprochen, sondern auch der Umgang mit Teilnehmenden, wie begrüße ich, welche Infos sind im Vorfeld wichtig, wie können gegebenenfalls Konflikte entschärft werden, sind Themen der Schulung.

Uta Fitzen sucht gerne nach Zielen in der näheren Umgebung. Erstaunlicherweise sind sie den Teilnehmenden häufig nicht bekannt, wie z.B. die Tour nach Bad Homburg zu den Braumannswiesen. Auch der Ausflug zum Atombunker in der Wetterau mit Tourenleiterin Katja Hertel und Uta Fitzen als „Co“ war sehr spannend und außergewöhnlich (siehe „Bombensicher“ auf Seite 19).

Es radeln viele „Stammgäste“ mit, aber besonders angelockt durch die Veröffentlichung im Journal Frankfurt ziehen solche Angebote regelmäßig „Neulinge“ an, jüngerer Publikum und Radler:innen, die nicht Mitglied im ADFC sind, stellt Uta immer wieder fest. Sie freut sich über jede(n) Teilnehmer:in, denn das „Quasseln über Fahrräder, nach der Tour im Adler zu sitzen und zu klönen, gemeinsam einen netten Abend zu verbringen, das macht allen Spaß.“

Mit „gemischten“ Gruppen hat Uta Fitzen kein Problem. Bisher gab es keine Konflikte bei gemeinsamen Touren mit Biobike- und Pedelec Radler:innen. Beides geht gut nebeneinander, die E-Bikenden passen sich an die Geschwindigkeit an. Das Tempo wird eh von der Tourenleitung vorgegeben, an ihr kommt keiner vorbei.

Uta engagiert sich bis heute gerne bei der Touren-AG. Sie kann als Tourenleitung alles unter einen Hut bringen: nach der Arbeit endlich Bewegung, eine großartige ehrenamtliche Tätigkeit, Tüftelei beim Planen der Touren, Spaß und Unterhaltung beim Durchführen, vereintes Miteinander im Anschluss bei der Einkehr. Viele nette Gleichgesinnte, immerhin 60 Tourenleiter:innen sind dabei und mit vielen ist sie im Austausch. Man trifft sich und genießt gemeinsam das Vereinsleben im ADFC.

Sie kann allen Interessierten nur empfehlen: scheut Euch nicht, traut Euch! *Dagmar Berges*

Touren leiten im ADFC

Eine kleine Handreichung

Die Leitung einer Tour ist immer mit einem gewissen Aufwand verbunden – auch ehrenamtliche Arbeit ist Arbeit, das bleibt nicht aus. Unsere Tour-Guides müssen auch lang bekannte Strecken vorab erkunden und prüfen, ob diese weiterhin gut befahrbar sind. Bei veränderter Routenführung oder bei Qualitätsmängeln muss die Tour überarbeitet, muss gegebenenfalls eine

Alternative ausgetüfelt werden. Baustellen, die im Vorjahr noch nicht da waren, müssen berücksichtigt werden, wenn man Teilnehmenden einer Tour nicht einen überraschenden Umweg zumuten will (der sich durchaus auf die Laune niederschlagen kann).

Ist eine Einkehr geplant, muss die Tourenleitung ein passendes Gasthaus oder Café finden und dort Plätze reservieren. Aber auch ohne geplante Einkehr, wenn von Picknick die Rede ist, sollte ein passender Platz gefunden werden, an dem eine größere Gruppe gemütlich zusammenhocken kann.

Stehen Besichtigungen von Museen, Schlössern oder anderen Sehenswürdigkeiten auf dem Programm, muss sichergestellt sein, dass die Öffnungszeiten zu der Tour passen. Außerdem ist für Gruppen oftmals eine Anmeldung nötig, um die sich die Tourenleitung ebenfalls kümmern muss.

Und nicht zuletzt muss entschieden werden, welchen Schwierigkeitsgrad man der geplanten Tour zuordnet, wie viele Sterne sie im Tourenprogramm erhalten soll. Nichts ist schlimmer als eine Radreisegruppe, in der sich Teilnehmende überfordert fühlen und nur mit

Mühe folgen können. Aber auch unterforderte Mitfahrende können für schlechte Laune sorgen.

Wer neben dem Spaß am Radfahren auch Spaß am Austüfeln solcher Ausflüge hat, ist bei der Touren-AG richtig. Das gilt in gleichem Maße auch für mehrtägige Radreisen, deren Organisation mit einem hohen Zeitaufwand verbunden sein kann. Hier unterstützt der Verein das Engagement, indem die Auslagen der Tourenleitung für Reiseplanung, Bahnfahrten oder auch eine Übernachtung erstattet werden. *Peter Sauer*

Heinrich Göbel bezeichnet sich als gut trainierten „einsamen Wolf“, der bevorzugt allein mit dem Fahrrad unterwegs war, gerne auf langen Strecken, immer anspruchsvoll. Anfang der 90er Jahre dann traf er im Riederwald auf eine kleine Gruppe Radfahrender.

Man kam ins Gespräch, die Gruppe wollte nach Seligenstadt, Heinrich schloss sich grinsend an – „Seligenstadt...“ bemerkt er leicht abfällig – und wurde überrascht. Denn vor Seligenstadt lag auf dieser Route der Ludwigsturm im Spessart mit einem ruppigen Anstieg hinter Alzenau. Das war Heinrichs erster Kontakt mit dem Tourenangebot des ADFC Frankfurt. Der „einsame Wolf“ schloss sich nun häufiger geführten Radtouren an und entwickelte dabei eigene Ideen, die er bald als Tourenleiter verwirklichte – nun schon seit rund 30 Jahren.

Es tut ihm ein wenig leid, dass er die ganz langen Strecken – „früher sind wir 150 km gefahren“ – nicht mehr schafft. Jetzt wird in kürzeren Etappen geradelt, aber weiterhin anspruchsvoll, im Spessart, im Vogels-

berg oder im Odenwald. Um den Radius seines Tourenangebots zu erweitern – „sonst wird es zu langweilig“ –, sind häufig Bahnfahrten eingeplant „da sollte die Gruppe nicht mehr als zehn, zwölf Teilnehmende haben“. Der Vogelsberg z. B. sei durch die Bahn und den Vulkanexpress-Bus mit Radtransport perfekt angeschlossen. Auch den Odenwald erreicht man gut mit Bahnen. Durch das 49-Euro-Ticket seien selbst Ziele außerhalb Hessens günstig zu erreichen.

Die Teilnahme von E-Bikes sieht er dabei zwiespältig. Gerade bei Bahnfahrten, wenn beim Umsteigen Treppen bewältigt werden müssen, geraten Fahrer:innen der schweren Räder schnell an ihre Grenzen. Da sei ein Umstieg von oft nur wenigen Minuten kaum zu schaffen.

Die Ziele seiner Touren, fast in jedem Monat eine, orientieren sich an Sehenswertem. Interessante Kirchen, historische Stätten, auch wenig bekannte aus der NS-Vergangenheit, oder Besonderheiten wie „das erste deutsche Fertighaus aus Kunststoff“, dem er in Altenstadt auf die Spur gekommen ist.



Er ist einer der älteren Tourenleiter: Heinrich Göbel (76) findet weiterhin neue Wege
Peter Sauer

„Bei mir gibt es nur Kaffee und Kuchen“

Heinrich Göbel bietet seit rund 30 Jahren anspruchsvolle Radtouren an

Einkehr, Pausen? „Bei mir gibt es nur Kaffee und Kuchen“, sagt Heinrich, ein Restaurantbesuch ist auf seinen Touren nicht vorgesehen. Mittags Schnitzel, Pommes und Bier ist nichts für ihn – das hält auf und macht die Radler:innen müde. Für Picknick aus der Fahrradtasche aber ist immer Zeit. Und dann eben nachmittags für die Einkehr in ein Café.

Sein Anspruch an sein ehrenamtliches Engagement ist klar definiert: „Wir bieten den Leuten etwas an, das sie erleben können, wir bringen sie zu Zielen, die sie von sich aus nie

ansteuern würden“. Das „wir“ beziehe sich darauf, dass er nahezu alle Touren gemeinsam mit einer Freundin plane und auch durchführe.

Mehr neue Touren wünscht sich Heinrich. Im Tourenprogramm finde er zu viele Wiederholungen aus den Vorjahren, darunter leide die Attraktivität des Angebots. Den Einwand, dass doch irgendwann die meisten Routen im Umland abgefahren seien, lässt er nicht gelten. Es gebe noch so viele Schleich- und Umwege, die selbst auf kurzen Touren im Umland für Überraschungen sorgen könnten. Selbst wenn er Jahr für Jahr eine Tour mit Ziel Langenselbold anbiete, sei das jedes Mal eine andere Tour, werde einer anderen Route gefolgt. Das macht für ihn den Reiz des Tourenleitens aus. Keine seiner Touren sei identisch mit einer der bereits angebotenen. Die größte Herausforderung sieht er hier gerade bei kurzen Touren. Es sei viel schwieriger, eine interessante 30-km-Tour im Osten Frankfurts (in dem er bevorzugt unterwegs ist) auszutüfteln, abseits der ausgeschilderten Haupt Routen, als eine Fahrt über 100 km auf Radfernwegen.

Seine Mitfahrer und Mitfahrerinnen kommen aus einem Kreis von 20, 25 Personen, die meisten kennen ihn und sich schon länger. Das trägt zu guter Gruppendynamik bei. Denn homogen sollte die Gruppe bei einer Tour sein, meint Heinrich, dann gibt es die wenigsten Probleme.

Ein für ihn ganz neues aber ist nun aufgetaucht: Bei einigen Touren waren Teilnehmende überraschenderweise schneller unterwegs als die Tourenleitung. „Solche Touren“, grinst Heinrich, „bieten wir zukünftig lieber nicht mehr an“. Weitermachen aber will er trotzdem.

Peter Sauer



Gudereit MORRISON

Fahrrad Böttgen GmbH
seit 1924 in Bornheim

Woom RIESE & MÜLLER Gazelle

Große Spillingsgasse 8-14
60385 Frankfurt am Main

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

www.Fahrrad-Boettgen.de

Böttgen's Kinderwelt
im Untergeschoß
mit eigenem Hof für Probefahrten

URBAN ARROW

FALTER

SCOTT

benno

oiO

tern

ysf fahrradmanufaktur

Alljährlich veröffentlichen wir in Ausgabe 6 von Frankfurt aktuell eine Vorschau auf die Radreisen, die unsere Touren-AG für das folgende Jahr anbietet. In den letzten Jahren taucht hier häufig der Name von Jens Zukunft auf, der mit einem nicht ganz alltäglichen Angebot um Mitreisende wirbt.

An langen Wochenenden, wenn Donnerstag ein Feiertag ist und der Freitag zur Brücke wird, fährt Jens für vier Tage in die Alpen. „Radeln von St. Moritz am Inn zur Zugspitze“ oder „Doppelte Alpenüberquerung in 4 Tagen“ liest sich recht spektakulär und lässt Anstrengendes befürchten – da mögen einige „Die schönsten Barockstädte an Donau und Inn“ oder „Seen und Kunst (bayerische Voralpen)“ (siehe dazu auch Frankfurt aktuell 1/24) bevorzugen.

Allen Touren gleich ist, dass die Anreise mit der Bahn erfolgt, zumeist mit ICE. Jens reserviert bereits Fahrradplätze im Schnellzug (vorsichtshalber stornierbare), bevor sich erste Interessierte überhaupt angemeldet haben. Damit ist dann auch die Gruppengröße festgelegt.

Die ist, bei sechs Stellplätzen im Zug, begrenzt. Jens als Tourenleiter reist dann möglichst mit seinem Faltrad, für das er keine Zugreservierung benötigt, um sechs Teilnehmer:innen die Mitfahrt zu ermöglichen.

Jens (53) ist seit langem Mitglied im ADFC, mit der ganzen Familie, bis zum Jahr 2020 jedoch passiv (aber, betont er, als eifriger Leser von *Frankfurt aktuell*). Jetzt sind die Kinder erwachsen, da bleibt ihm Zeit für ein Engagement im Verein. Und da ihm, der auch ohne eigenes Auto in der Welt zurechtkommt, das Organisieren und Austüfteln von Reisen schon in der sechsköpfigen Familie Spaß gemacht hat, war der Sprung zum Radreiseführer im ADFC Frankfurt ein kurzer. „Genusstouren“ nennt er sein Programm, eine Mischung aus Radfahren und Kultur, idealerweise zu einem bestimmten Thema. Vor kurzem stand „Das Bauhaus in Weimar, Jena und Dessau und die Berliner Moderne um Walter Gropius“ im Mittelpunkt der Reise, die er gemeinsam mit seiner Frau führte. Um den Kreis der Teilnehmenden zu erweitern, wurden Stellplätze in gleich zwei Zügen gebucht.



Jens Zukunft (53) bietet nicht ganz alltägliche Radreisen an privat

Genusstouren mit ICE

Tourenleiter Jens Zukunft kombiniert gerne Fahrrad und Bahn

Die Gruppe reiste nun zwar geteilt an, wurde aber in jedem Zug von einer Leitung betreut, die die Teil-

nehmenden am Ziel wieder zusammenführte.

Neben den Themenreisen ist Jens auch sportlich unterwegs, gerne im alpinen Raum. Da sollte man sich genau überlegen, ob man einer doppelten Alpenüberquerung in vier Tagen mit tausenden von Höhenmetern über steile Passstraßen gewachsen ist. Jens ist es.

Für das nächste Jahr allerdings hat er bereits weniger sportliche Ideen entwickelt. Städtetouren sollen es werden, Anreise wieder mit der Bahn, um dann aber vor Ort eine Metropole aus dem Fahrradsattel kennenzulernen. Und da Jens nicht davor zurückschreckte, das Oktoberfest in den Mittelpunkt einer Radreise nach München zu stellen, kann man auch im kommenden Jahr gespannt darauf sein, was ihm zu anderen großen Städten einfällt. Vielleicht Paris? Dort war er gerade, mit der jüngsten Tochter und zwei Falträdern. Tagesausflug mit dem TGV, mit Radtour durch die inzwischen fahrradfreundliche Weltstadt. Abends waren die beiden wieder in Frankfurt. Auch das eine nicht ganz alltägliche Reise nach Jens' Geschmack. *Peter Sauer*

Bombensicher

Radtour zum „Zum Atombunker in der Wetterau“

Der Bunker in der Wetterau wurde zwischen 1965 und 1970 von der Stadt Frankfurt in Niddatal-Ilbenstadt gebaut. Er sollte die Kommandozentrale für Zivil- und Katastrophenschutz sein.

Geleitet wurde die Tour von Katja Hertel und Uta Fitzen. Start war in Praunheim, ein weiterer Stopp war am Dottenfelder Hof in Bad Vilbel vorgesehen, wo weitere Teilnehmer und Teilnehmerinnen zu der Tour stießen. Insgesamt waren 18 Radler und Radlerinnen aus Frankfurt und Bad Vilbel dabei. Besonders zu erwähnen ist, dass es für sieben der Teilnehmenden die erste ADFC-Tour war. Die Fahrt verlief recht gemütlich weitgehend entlang der Nidda. Um kurz nach 12 Uhr waren wir am Ziel, dem Bunker in Ilbenstadt. Dort wurden wir von Vertretern des Bunker-Vereins begrüßt. Und dann ging es auch schon

hinein in die Anlage, auf eine Zeitreise in eine Epoche, die noch stark vom kalten Krieg und der Ost-West-Konfrontation mitten in Europa geprägt war.

Der Bunker ist atombombensicher ausgelegt. In ihm können 92 Personen für 30 Tage autark leben und arbeiten. Der Bunker war kein militärisches Objekt, daher thront über der Anlage ein gewaltiger Gittermast, der für die Funkverbindungen zur Außenwelt zuständig war. Überhaupt war alles an Technik aufgegeben, was 1965 gut und teuer war: Fernschreiber, Telefonverbindungen und Funkeinrichtungen.

Der Bunker wurde 1970 eingeweiht, kam aber nie zum Einsatz. Es waren auch weitere solcher Bunker geplant, aber deren Bau wurde letztlich verworfen. Dieser Bunker wurde an die Gemeinde Ilbenstadt übergeben. Inzwischen gibt es den Verein „Bunker Ilbenstadt“, der dieses be-



Gemütlich ist anders: Ein Mitglied des Vereins „Bunker Ilbenstadt“ erläutert Teilnehmenden der „Bunker-Tour“ die Technik in der Anlage

Michael Bunkenburg

sondere Denkmal aus dem kalten Krieg erhält.

Unsere Radgruppe hatte auch eine Führung gebucht, in der wir eindrucksvoll über das Leben und Arbeiten in dieser Anlage informiert wurden.

Die dabei waren, haben einen Einblick in die politische Situation um 1970 erhalten. Darum drehten sich auch die Gespräche bei der Schlusseinkehr in Bad Vilbel. Dank an Katja und Uta für die gute Idee.

Michael Bunkenburg

„Hofheim bewegt sich“

Eine Einladung zum Mitfahren am 28. September

Jedes Jahr zur Frankfurter bike-night fährt eine Gruppe per pedale nach Frankfurt. Dasselbe Phänomen erlebt man auch beim eurobike Festival. Dazu braucht es Tourenleitungen, die Zubringertouren führen und die Mitradelnden nach dem Event wieder sicher nach Hause geleiten. Im Falle der bike-night ist das sogar mit einer Nachtschicht verbunden. Warum wir auch im MTK für Radverkehrsförderung in Frankfurt sind?

Weil Radfahrende aus dem MTK auch in Frankfurt Rad fahren

Seit über zwei Jahren gibt es einmal im Monat eine Fahrraddemo in Hofheim, die von Hofheimer Bürgerinnen und Bürgern unter der Überschrift „Hofheim bewegt sich“ organisiert wird. Der ADFC Main-Taunus unterstützt diese Initiative. Circa 50 Menschen aus dem MTK fahren jeden Monat unter Polizeischutz durch die Kreisstadt, damit klar wird: Auch in Hofheim gibt es Radverkehr, der sich lückenhaft geführt durch die Stadt quält, ganz zu schweigen von fehlenden Radverbindungen zu den Ortsteilen Lorsbach, Diedenbergen, Wallau, Marxheim, Langenhain und Wildsachsen.

Am Samstag, den 28. September, will die monatliche Demo für ein radfahr-freundliches Miteinander ein Ausrufezeichen setzen und möglichst viele Mitfahrerinnen und Mitfahrer in Hofheim auf die Straße bekommen!

Egal ob ADFC-Mitglied oder nicht, egal ob Ihr im MTK Rad fahrt oder durch den MTK, bringt Kind und Kegel, Nachbarn und Freunde mit. Zeigt Flagge für den Radverkehr!



Los geht's um 11 Uhr am Hofheimer Kellereiplatz*

Wer nicht allein hinfahren möchte, kann sich uns anschließen. Start jeweils um

- 10.00 Uhr ab Rathaus **Bad Soden**
(Leitung Gaby Wittendorfer)
- 10.00 Uhr ab Rathausplatz **Flörsheim**
(Leitung Jürgen Krichbaum)
- 10.15 Uhr ab Brunnen Stadtmitte Süd **Kelkheim**
(Leitung Andreas Ripken)
- 10.30 Uhr ab Marktplatz **Hattersheim**
(Leitung Lothar Hornung)

* Wer ohne Zubringertour mitfährt, bitte wegen möglicher kurzfristiger Änderungen des Startpunkts informieren auf: www.hofheimbewegtsich.org

Gabriele Wittendorfer



v.l.n.r. Franz Jirasek, Volker Kaufmann, Florian Schwerteck, Holger Küst und Gabriele Sutor bei einer Besprechung im Krifteler Rathaus

Holger Küst

Kriftel

Ruhestand

Ende August geht Kriftels langjähriger Erster Beigeordneter Franz Jirasek in den wohlverdienten Ruhestand. Seit 19 Jahren war er Ansprechpartner in Kriftel für die diversen Themen im Umfeld des Radverkehrs. Gemeinsam konnten viele Verbesserungen für den Radverkehr realisiert werden. Darunter sind diverse Bordsteinabsenkungen, etliche Maßnahmen aus dem Kreis-Radverkehrskonzept und die Radverkehrs-Wegweisung und die Entfernung etlicher Pfosten und Umlaufsperrn auf Wegen, die für den Radverkehr relevant sind.

Wir wünschen Herrn Jirasek viele vergnügliche und geruhsame Jahre ohne dienstliche Verpflichtungen. Der ADFC würde sich freuen, wenn Franz Jirasek weiterhin als Förderer des Radverkehrs in Erscheinung träte.

Holger Küst

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

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



Es sind so viele Namen: Gedenkstätte für das KZ-Außenlager in Mörfelden-Walldorf Peter Sauer

Mörfelden-Walldorf eingeladen. Der Schwerpunkt ihrer Arbeit liegt bei der nachwachsenden Generation aus den Schulen in und um Mörfelden-Walldorf. Cornelia Rühligs Arbeit ist aktuell ein Beispiel für eine nachhaltige Erinnerungsarbeit zur Stabilisierung der Demokratie und gegen Rassismus.

Cornelia Rühlig hält das Verbrechen der Nationalsozialisten gegen die Menschenrechte mit ihrer Arbeit wach und hat ein Netzwerk aufgebaut, das junge Menschen aus der ganzen Welt stützen. Das KZ-Denkmal feiert an unserem Besuchstag sein 20-jähriges Bestehen. Die Erinnerung bleibt und muss wachgehalten werden. „Nie wieder ist jetzt“.

Der ADFC Hattersheim will mit solchen Touren einen Beitrag zur Erinnerung leisten. Für weitere Planungen von Erinnerungsfahrten verweisen wir auf die Übersicht der vielen KZ-Außenstellen. Birgid Oertel und Volker Igstadt vom ADFC Hattersheim würden es begrüßen, wenn jeder in seiner Region ähnliches aufspürt und Touren in die Vergangenheit begleitet. So könnten wir sehr schnell ein Netzwerk der



Im Frankfurter Gallus-Viertel erinnert ein Geschichtsort an das KZ in den Adlerwerken

Erinnerung und gegen Rechts aufbauen. Die entsprechenden Radkarten nach niederländischem Vorbild (siehe Kasten) könnte der ADFC entwickeln. ADFC Hattersheim

Hattersheim

„Nie wieder ist jetzt“

ADFC on Tour gegen das Vergessen

Zum zweiten Mal führte der Hattersheimer ADFC eine Radler-Gruppe in die Vergangenheit des Nationalsozialismus.

Der Besuch in den Adlerwerken in Frankfurter Gallus wird allen in wertvoller Erinnerung bleiben. Zwischen August 1944 und März 1945 befand sich in den Frankfurter Adlerwerken das KZ-Außenlager „Katzbach“. 1.616 Menschen mussten dort unter furchtbaren Bedingungen arbeiten, die meisten überlebten das Kriegsende nicht. Wie andere Firmen beschäftigten auch die Adlerwerke Kriegsgefangene und ausländische Zivilarbeiter im System der Zwangsarbeit.

Im Juli folgte dann die Tour des Hattersheimer ADFC zum ehemaligen KZ Walldorf in Mörfelden-Walldorf. Es handelte sich um ein Außenlager des Konzentrationslagers Natzweiler-Struthof im Elsass und war vom 23. August bis 24. November 1944 aktiv. Dieses KZ war Teil der sogenannten Endlösung für ungarische Juden nach der Besetzung des Lan-

des am 19. März 1944 und der nachfolgenden Deportationen. Die Häftlinge, ausschließlich Frauen, leisteten Zwangsarbeit am Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main, dem heutigen Flughafen Frankfurt. Die Arbeiten am Flugplatz waren als „kriegsentscheidend“ eingestuft worden.

„Dort inhaftierte ungarische Jüdinnen“, so Cornelia Rühlig, Museumsleiterin der ehemaligen KZ-Außenstelle, „kamen direkt aus dem KZ nach Walldorf und entgingen nur knapp der Selektion“. Die dort internierten 1700 Mädchen und Frauen im Alter von 14 bis 46 Jahren wurden von der Organisation Todt beim Reichssicherheitshauptamt angefordert und mussten Zwangsarbeit auf der Baustelle der Firma Züblin verrichten.

Cornelia Rühlig erzählte die Geschichten dieser Frauen lebhaft. Ihre vielseitige Aufarbeitung dieses Vernichtungslagers, überwiegend mit jungen Leuten, hat die ADFC-Gruppe aus Hattersheim mehr als beeindruckt. Cornelia Rühlig hat recherchiert, gegraben, Familienangehörige aufgespürt und sie nach

Auf www.liberationroute.com findet sich eine Übersicht aller niederländischen Erinnerungsrouten (Rad- und Wandertouren).



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



Gedenkstein für das ehemalige KZ-Außenlager Birgid Oertel (2)

Bad Vilbel / Karben

Radfahren für eine lebenswertere Gestaltung unserer Städte

Aktivenporträt Michael Görg

Michael ist seit 2020 Mitglied im ADFC. Gleich im Zuge seines Eintritts wurde er im ADFC Bad Vilbel / Karben aktiv. Zunächst half er bei kleineren Projekten mit – wobei die Bezeichnung „kleiner“ die Sache nicht ganz trifft, denn gleich zu Anfang engagierte er sich im Rahmen des Projekts Verkehrswende Hessen. Dort koordinierte er die Sammlung von Unterschriften für ein hessisches Verkehrswendegesetz in Bad Vilbel und Karben. Mittlerweile ist er Mitglied verschiedener Arbeitsgruppen.

Sich selbst beschreibt der gebürtige Lahnsteiner, der seit 1999 in Bad Vilbel lebt, als „normalen Fahrradfahrer, engagierten Umweltaktivisten und europäischen Demokraten“, der sich für nachhaltige Mobilität und eine lebenswertere Stadt einsetzt. Michael wird gerne aktiv und versucht, positive Veränderungen in der Gesellschaft zu bewirken. Seit seinem Eintritt in den

Ruhestand arbeitet er als Senior Adviser in der Finanzindustrie.

Ihn interessieren und beschäftigen Verkehrspolitik, Mobilitätskonzepte und Stadtentwicklung. Womit auch schon einer der Gründe anklingt, die für sein Engagement im ADFC ausschlaggebend sind: die für den Radverkehr unbefriedigende Situation auch in Bad Vilbel. Die Neuverteilung von Straßenraum zugunsten des Rad- und Fußverkehrs ist in seinen Augen eine verkehrspolitische Notwendigkeit. Würde sie doch dazu beitragen, die Lebensqualität in unserer Stadt zu verbessern und den Radverkehr zu fördern. Würde sie doch mehr Menschen dazu anregen, das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel zu nutzen, und könnten sich doch alle Altersgruppen im Straßenverkehr sicher fühlen. Ohne Rad keine Verkehrswende!

Ein weiterer, nicht minder wichtiger Grund: Das Fahrrad ist für ihn ein gutes Mittel zur Förderung nicht nur der körperlichen Fitness, sondern auch der Zufriedenheit und Ausgeglichenheit auch in stressigen Situationen. Am Fahrradfahren fasziniert ihn die schnelle, flexible und umweltfreundliche Art der Fortbewegung. Es hält ihn fit und gesund, und es ermöglicht ihm, die Natur und seine Umgebung intensiver zu erleben. Zudem ist es oft die schnellste Möglichkeit, sich in Bad Vilbel, Frankfurt am Main oder anderen Städten fortzubewegen. Da ist es nur folgerichtig, dass Michael das Fahrrad in seiner Freizeit ebenso wie im Alltag intensiv nutzt. Er pendelt regelmäßig mit dem Fahrrad und verwendet es in seiner Freizeit für längere Touren und Ausflüge und nicht zuletzt für Urlaubsreisen.



Michael als Mitglied des Codierteams in gemeinschaftlicher Aktion
ADFC Bad Vilbel / Karben

Michaels Familie teilt seine Begeisterung fürs Fahrradfahren. Regelmäßig unternehmen sie gemeinsame Radtouren und wählen das Fahrrad auch für ihre Alltagswege. Das Auto spielt nur eine untergeordnete Rolle, und wenn es eingesetzt wird, dann meist für längere Strecken oder größere Transporte, die sich nicht zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖV stemmen lassen.

Sein Velo bezeichnet Michael selbst als „normales Citybike/Tourenrad, das sowohl im Alltag als auch für längere Strecken geeignet ist“. Anderen würde die mattschwarze Lackierung, die ockerfarbenen Reifen, die Abwesenheit von Schnickschnack oder das eher ungewöhnliche, am Lenkervorbau angebrachte Plateau für den Gepäcktransport ins Auge fallen.

Zum Schluss noch einmal O-Ton Michael: „Ich möchte alle ermutigen, das Fahrrad häufiger zu nutzen. Es ist nicht nur umweltfreundlich und gesund, sondern macht auch Spaß. Und jede Fahrt trägt dazu bei, unsere Städte lebenswerter zu gestalten.“

Die Förderung junger Menschen und die Gleichstellung von Frauen sind mir ein wichtiges Anliegen, um nachhaltige positive Veränderungen zu bewirken. Gleichstellung bedeutet nicht nur Fairness, sondern auch eine Stärkung der gesamten Gesellschaft durch Vielfalt und unterschiedliche Perspektiven.“ Ute Gräber-Seißlinger



Mattschwarz mit farbigen Reifen:
Michaels Velo
Michael Görg

Seit Mitte Juli können am Bad Vilbeler Bahnhof auf der Westseite der Gleisanlagen 20 zusätzliche abschließbare Fahrradboxen angemietet werden.

Damit gibt es in Bad Vilbel nun insgesamt 37 abschließbare Fahrradboxen. Der Stadt Bad Vilbel sei dafür gedankt, dass sie die Verkehrsinfrastruktur durch dieses Angebot zugunsten des Radverkehrs verbessert. Insbesondere diejenigen, die mit dem Fahrrad pendeln, dürften davon profitieren.

Wie der Regionalverband Frankfurt-RheinMain mitteilt, haben die



Bad Vilbel
20 neue Fahrradboxen
Ute Gräber-Seißlinger

neuen Radstellplätze rund 77.000 Euro gekostet, wovon rund 75 Prozent mit Fördermitteln finanziert wurden. Die Mittel stammen aus

dem Förderprogramm über die Nahmobilitätsrichtlinie, mit dem das Land Hessen Kommunen unterstützt, die Lücken in den Radnetzen

schließen oder Radabstellanlagen ausbauen wollen.

Die Vermietung der Boxen erfolgt befristet entweder monatlich zum Preis von 10 Euro (Mindestmietdauer drei Monate) oder ganzjährig zum Preis von 100 Euro.

Wer Interesse an der Anmietung einer Box hat, kann sich bei Sandra Messer melden – sandra.messer@bad-vilbel.de oder 06101/602341. Weitere Informationen zu den Fahrradboxen sowie das digitale Formular zur Beantragung der Anmietung gibt es unter www.bad-vilbel.de/de/mobilitaet/radverkehr/fahrradboxen.
Ute Gräber-Seißlinger

Bad Vilbel / Karben

Dauermisere um den Massenheimer Weg

Aufhebung der Sperrung abermals verweigert



Dauersperrung des Massenheimer Wegs – ein vermeidbares Ärgernis für die Radelnden ...



... und der Pfad zur Umgehung der Barriere direkt daneben

Ute Gräber-Seißinger (2)

Alles andere wäre eine Überraschung gewesen: In der Stadtverordnetenversammlung am 2. Juli 2024 wurde der gemeinsame Antrag der Fraktionen der FDP und der Grünen zur Wiedereröffnung des Massenheimer Wegs – der einst kürzesten für den Radverkehr sicheren Verbindung zwischen Massenheim und dem Schulzentrum und der Innenstadt – von der regierenden Koalition aus CDU und SPD abgelehnt.

Erinnern wir uns: Im Jahr 2016 lehnte die Stadt eine radverkehrsfreundliche Variante des Plans zur Umgestaltung der Homburger Stra-

ße mit dem Verweis auf den Massenheimer Weg als erstklassige Ausweichroute ab. Umso „sinniger“ erscheint es, dass dieser Weg nun seit rund fünf Jahren gesperrt ist – und zwar hauptsächlich wegen einer Phantombaustelle. Wann mit dem Beginn der Bauarbeiten für die neue Therme zu rechnen ist, konnte keiner der Verantwortlichen bisher verlässlich erläutern.

Deswegen müssen fehlende Beschilderungen und der sporadische Baustellenverkehr für die abschließenden Arbeiten an der S-Bahn als Begründung für die Fortgeltung der Sperrung des kürzesten Wegs von

Massenheim zum Schulzentrum erhalten. Für eine Stadt wie Bad Vilbel, die vor den kühnsten Planungen nicht zurückschreckt, scheint es eine Herkulesaufgabe zu sein, für die zur Wiedereröffnung der Route notwendigen Verkehrsschilder zu sorgen. Und was den Schüler:innen aufgezwungenen Umweg angeht: Auch die Huizener Straße ist nicht frei von Kfz-Verkehr

Wenn die Fraktionsvorsitzende der CDU zudem erklärt, dass der Umweg den Schüler:innen lediglich 30 Sekunden mehr Zeit abverlangt, bleibt es ihr Geheimnis, mit welchem Turbo-Gefährt sie dies festge-

stellt hat. Realistischer sind da schon eher drei Minuten mit dem Fahrrad. Für Personen gar, die ihrem Ziel zu Fuß entgegenstreben – auch an diese Gruppe ist tunlichst zu denken –, erhöht sich die Zeit auf ungefähr das Vierfache. Nicht zuletzt da das Wetter in diesem Jahr wiederholt recht feucht war, erscheinen solche Aussagen und Entscheidungen der Verantwortlichen durchaus als Zumutung.

Mein Resümee: Die in Bad Vilbel regierende Koalition macht sich einmal mehr um einen florierenden „Elterntaxi“-Betrieb verdient.

Wulfhard Bäumlein

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

Frauenpower

Rückblick auf das Treffen des ADFC-FrauenNetzwerks Hessen in Frankfurt

Ein schöner Sommertag begrüßte die Frauen, die sich zum großen Treffen des FrauenNetzwerks des ADFC Hessen eingefunden hatten. Kurz nach 10 Uhr am 22. Juni füllte sich bereits der Versammlungsraum des Saalbau Schönhof im Frankfurter Westen. Es lag eine Atmosphäre freudiger Erwartung in der Luft – ein Mix aus Vorfreude, großem Hallo bei bekannten Gesichtern und gespannte Neugierde bei neuen Gesichtern.

Gestartet wurde pünktlich um 10.30 Uhr mit einer bunten und kurzweiligen Kennenlernrunde für die über 40 teilnehmenden Frauen. Selbst gewählte Kurzcharakterisierungen wie die trinkfeste Tina, die Himbeeren liebende Helga oder die kalauernde Karin sorgten für einen heiteren Start.

Im Namen von Sarah Holczer, der stellvertretenden Bundesvorsitzenden des ADFC, wurde das Treffen dann offiziell eröffnet.

Das Forschungsprojekt „Straßen-Check“

Antje Quitta, Radverkehrsbeauftragte des Regionalverbands Frankfurt-RheinMain, präsentierte eine aufschlussreiche Studie zur Gestaltung von Radwegen und die Ergebnisse des Forschungsprojekts „Straßen-Check“. Ziel des Projekts war es herauszufinden, wie verschiedene Infrastrukturgestaltungen das subjektive Sicherheitsemp-

finden beeinflussen. Mit Hilfe einer Umfrage unter 22.000 Personen und der Bewertung von Straßenszenarien anhand von 3D-Bildern wurden verschiedene Faktoren analysiert. So untersuchte die Studie, ob die Breite oder die bauliche Trennung von Radwegen einen größeren Einfluss auf das Sicherheitsempfinden haben und welchen Einfluss die Einfärbung von Radwegen hat.

Praxistool „Radwege-Check“

Die Ergebnisse der Studie wurden im Praxistool „Radwege-Check“ umgesetzt, das verschiedene Szenarien und Infrastrukturen vergleicht (das Tool ist unter www.radwege-check.de allgemein verfügbar). Abschließend lud Antje Quitta die Teilnehmerinnen zur Diskussion ein. Die Fragen und Anmerkungen der Frauen zeigten das große Interesse und die Relevanz des Themas.

Anja Zeller, Pressesprecherin des VCD Hessen, stellte sich auf der Bühne den Fragen des FrauenNetzwerks. Ihr Interview war eine Mischung aus Fakten und humorvollen Geschichten über die Herausforderungen des Radverkehrs insbesondere auch für Frauen.

Mehr Diversität. Mehr Frauen beim ADFC

Helga Hofmann, stellvertretende Landesvorsitzende des ADFC Hessen, rundete die Vortragsrunde mit einem leidenschaftlichen Plädoyer



Intensive Workshoparbeit beim FrauenNetzwerktreffen Vera Dopichaj

für mehr Diversität und Frauen im ADFC ab.

„Was macht uns als Verband vielfältig?“ – Mit dieser Frage begann Helga ihren Vortrag und zeigte auf, dass Diversität viele Facetten hat. Es geht nicht nur um die kulturelle Herkunft, sondern z. B. auch um Fähigkeiten oder Alter, sexuelle Orientierung, Religion usw.

Die Haltung des ADFC und wo wir stehen

Der ADFC hat sich schon 2015 auf einen Verbandsentwicklungsprozess begeben, bei dem Diversität als eines der neun Ziele festgelegt wurde. Ziel ist es, alle Radfahrenden zu vertreten und dies auch sichtbar zu machen. Der ADFC Hessen setzt sich aktiv gegen Diskriminierung ein und sieht menschliche Vielfalt als Chance.

Helga präsentierte Zahlen und Erfolge der letzten Jahre. Der Anteil weiblicher Mitglieder und Vorstände hat zwar zugenommen, der Gender-Check zeigt allerdings auch, dass wir weiterhin engagiert an unseren Zielen arbeiten müssen.

Workshops – Wissen to go

Nach der Pause starteten die Workshops. Bei „Technik am Rad“ wurden die Teilnehmerinnen zwar nicht mit schmutzigen Händen, aber mit strahlenden und aufmerksamen Gesichtern gesichtet.

Auch der Workshop „Verkehrspolitik: Good Practice. Bad Practice.“ war gut besucht und zeichnete sich durch engagierte Diskussionen aus.

Ebenso beliebt war der Workshop „Tipps und Tricks für eine zauberhafte Radreise“. Mit praktischen

Ratschlägen wurde hier jede Reise lust geweckt. Beim Radlerinnenquiz „Sattelfest im Verkehr“ konnte frau ihr Wissen über Radverkehrsregeln und Bußgelder testen. Auch der „Komoot“-Workshop war gut besucht und wurde als Themenschwerpunkt für einen separaten Termin gewünscht.

Interessante Diskussionen gab es ebenfalls beim Workshopthema „Kinder und Rad fahren“.

Gemeinsam in die Pedale treten – der perfekte Ausklang

Nach einer ausführlichen Kaffeepause, die die Frauen nutzten, um sich auszutauschen, Bekanntschaften zu machen und die neuen Erkenntnisse zu teilen, schloss sich eine gemeinsame Radtour an. Die Route führte die Teilnehmerinnen über abwechslungsreiche Wege nach Oberursel.

Hier fand der Tag in der Veloon-Kaffeelounge seinen gemütlichen Abschluss. Bei Kaffee und Kuchen tauschten die Frauen noch einmal ihre Erlebnisse aus und mit einem letzten gemeinsamen Lachen und herzlichen Umarmungen verabschiedeten sie sich voneinander. Tenor: Der Tag des FrauenNetzwerks des ADFC Hessen war ein voller Erfolg. Bis zum nächsten Mal, wenn es wieder heißt: Frauenpower für den ADFC!

Tina Mohr



Kein Netzwerktreffen ohne Radfahren!

Tina Mohr

Interessiert an Neuigkeiten aus dem FrauenNetzwerk? Dann schickt eine E-Mail an frauen@adfc-hessen.de und abonniert den Newsletter.

Fünf Fragen an ...

Anke Bruß



„Wir müssen die negative Emotionalität aus dem Thema Fahrrad raus kriegen“

Seit 2021 bereichert sie den Vorstand mit ihrem analytischen Denken, ihrem Fachwissen und ihrer interessierten Art. Anke Bruß war schon fahrradaffin lange bevor sie 2009 nach Frankfurt zog, besaß allerdings 25 Jahre lang das gleiche Rad. Erst mit dem Kauf eines neuen Modells und der damit verbundenen ausgedehnteren Nutzung eines Fahrrades fiel ihr auf, dass die Infrastruktur in der Mainmetropole deutliches Verbesserungspotential birgt, und sie begann, sich im ADFC zu engagieren. Neben ihrer Arbeit als Fachreferentin bei der Deutschen Bahn und dem Ehrenamt in unserem Verein ist sie auch Teil des autofreien Projektes AdAptiv zum gemeinschaftlichen Wohnen.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Neugierig. Engagiert. Reflektiert.

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Ich bin ja in der ehemaligen DDR aufgewachsen und – das darf man nicht vergessen – dort war es ganz normal, alles mit dem Rad zu fahren. Als ich klein war saßen bei meiner Mutter auf dem Rad vorne meine Schwester, hinten ich und so sind wir überall hingefahren. Später hatten wir dann unsere eigenen Räder für alle Strecken. Da bin ich auf einem Feldweg mal ganz schön hingefallen, aber auch das gehört dazu.

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

Ich schätze vor allem die Begegnungen mit tollen Menschen und die Freundschaften, die ich über den Verein schließen konnte. Ein zweiter wichtiger Punkt, ist, dass ich im ADFC Dinge ausprobieren kann, die ich mir vorher vielleicht nicht zugetraut habe und sehe, wie ich daran wachse. Und dieser Mut wird belohnt, denn ich habe viel positives Feedback von den anderen Mitgliedern bekommen. Ähnlich ist es mit dem Erfolgserlebnis, wenn ich jemand neues für den ADFC gewinnen konnte. Ich werde nie vergessen, wie ich bei einer Codieraktion bei Fahrrad Böttgen mit einer älteren Dame ins

Gespräch kam. Mein Argument für eine Mitgliedschaft war, dass der ADAC 20 Millionen Mitglieder hat und wir nur 200.000. Das zeigt doch die ungleiche Verteilung der Lobbykraft. Darauf hin ist sie sofort beigetreten. Solche direkten Erfolgserlebnisse für eine Sache, die mir am Herzen liegt, machen den ADFC für mich so besonders.

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

Ich bin sicher, die Leserinnen und Leser sind versierter als ich, denn ich bin ja „nur“ Alltagsradlerin. Aber ich kann berichten, womit ich sehr gute Erfahrungen gemacht habe. Und zwar mit einem Bikefitting. Dabei wurden Sattel und Lenker neu eingestellt und seitdem macht mir das Radfahren nochmal mehr Spaß. Für jeden Rennradfahrer ist das ganz selbstverständlich, aber ich finde, es lohnt sich auch bei einem Alltagsrad. Diese Investition kann man sich selbst mal gönnen.

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

Ich wünsche mir, dass wir die negative Emotionalität aus dem Thema raus kriegen. Es ist einfach Fakt, dass das Fahrrad in der Stadt oft das schnellste Verkehrsmittel ist, es eine gute Planbarkeit hat und zudem noch Spaß macht. Ich wünsche mir, dass wir mit diesen Fakten sachlich arbeiten können und die Vernunft die Unvernunft am Ende besiegt. Denn es tut mir in der Seele weh, dass so etwas Schönes wie Fahrradfahren mit soviel Negativität überschüttet wird.



Der Marktplatz in der „Lutherstadt“ Wittenberg

Der Radweg **Deutsche Einheit**

Oder: Wie Geld für die Radweginfrastruktur auch sinnlos ausgegeben werden kann

Der Radweg Deutsche Einheit (RDE) verläuft über 1.100 km von Bonn nach Berlin und passiert dabei zahlreiche geschichts- und kulturell-relevante Orte.

Beim RDE handelt es sich nicht um einen eigenständigen Radweg, sondern um eine Kopfgeburt aus dem Bundesministerium für Verkehr, das sich für die Streckenführung bereits vorhandener Radwege bedient und diese geschickt miteinander verknüpft hat. Der RDE taucht deshalb vor allem als zusätzliches Logo auf den Wegweisern schon vorhandener Radwege auf. Über das Ministerium kann man einen GPS-Track herunterladen. Der Esterbauer Verlag hat dazu ein Bike-line-Tourenbuch veröffentlicht und stellt GPS-Tracks zur Verfügung.

Um das Besondere am RDE herauszustreichen, hat sich das Bundesverkehrsministerium so genannte Radstätten einfallen lassen. Das sind Einrichtungen, die neben Schildern über Informationen zum Standort ein Touch-Panel-PC anbieten, dem man weitere Informationen zur Umgebung entlocken können soll. Die Screens, die ich gesehen habe, sind jedoch so angebracht, dass

man darauf bei hellem Wetter nichts außer dem eigenen Spiegelbild erkennen kann. Ferner findet man dort eine Lademöglichkeit für Pedelects, in einigen Fällen auch verschließbare Fahrradboxen, einen Witterungsschutz mit Sitzbank, ein Reparaturset mit Luftpumpe und einiges mehr. Es soll dort auch kostenloses W-LAN geben, was ich aber nicht ausprobieren

Die „Radstätten“ erweisen sich als komplett sinnfrei

biert habe. Das Netz der Radstätten ist noch nicht sehr dicht und es steht zu hoffen, dass die derzeitige und auch künftig absehbare Knappheit an Haushaltsmitteln dem weiteren Ausbau entgegenstehen wird. Denn die Radstätten erweisen sich meiner Meinung nach als komplett sinnfrei. Reparatursets und Luftpumpen bieten heute schon viele Gemeinden auf zentralen Plätzen und zu wesentlich geringeren Kosten. Man kann Haushaltsmittel für den Ausbau der Radwegeinfrastruktur deutlich sinnvoller ausgeben.

Der RDE startet in Bonn und führt zunächst über den Rheinradweg nach Koblenz. Von dort geht es auf der östlichen Rheinseite nach Nie-

derlahnstein und dann den Lahnradweg aufwärts bis Cölbe. Ich bin jedoch nicht in Bonn gestartet, sondern vor der Haustür in Frankfurt. Von dort ging es über Friedberg und Butzbach nach Gießen. Dort habe ich mich auf den Lahnradweg und damit auch auf den RDE eingefädelt. Die erste Etappe endete in Cölbe an der Lahn. Von dort ging es entlang der Mittellandrouten (D-Route 4) bis Bad Hersfeld. Zunächst folgt der Weg dem Tal der Ohm und führt dann durch die Schwalm nach Treysa und von dort auf dem Bahnradweg Rotkäppchenland 25 km aufwärts und dann 25 km abwärts über Hessens kleinstes Gebirge, den Knüll.



Am Ende erreicht man bei Niederaula das Tal der Fulda und folgt dem Fuldaradweg flussabwärts. Die dritte Nacht verbrachte ich in Melsungen. Von dort bis zum Zusammenfluss von Fulda und Werra zur Weser in Hann. Münden verläuft der schönste Abschnitt des Fuldarad-

wegs. Von Hann. Münden ging es dann den Weserradweg abwärts über das Kloster Bursfelde, Bad Karlshafen, Höxter und das Kloster Corvey nach Holzminden. Dort verlässt der RDE die Weser und folgt bis Berlin der Euroroute R1, die hervorragend ausgeschildert ist, an kritischen Stellen oft mit Markierungen auf dem Radwegbelag. Im Weserbergland sind die Wege noch asphaltiert. Doch mit dem Anstieg in den Harz und vor allem jenseits der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt werden die Wege schlechter. Unbefestigte Schotterpisten und vermatschte Waldwege appellieren an die Leidensfähigkeit des Radlers.

Bei der Harzdurchquerung werden die Etappen kürzer

Da ich die ersten fünf Tage jeweils zwischen 118 und 85 km gefahren bin und deshalb zunehmende Müdigkeit verspürte, entschied ich mich, den Harz in kürzeren Etappen zu durchqueren. Zunächst ging es von Holzminden über das sehr hübsche Einbeck nach Bad Gandersheim (67 km), dann nach dem sehr sehenswerten Goslar (45 km) und schließlich nach Wernigerode (40

km). Mein Plan, von dort per dampfgetriebener Schmalspurbahn auf den Brocken zu fahren und dort den Nachmittag zu verbringen, scheiterte daran, dass die Bahn werktags nur am Vormittag fährt.

Von Wernigerode führt der RDE über Blankenburg, wo man den Harz hinter sich lässt, und über Thale und Gernrode nach Ballenstedt (52 km) und von dort nach Bernburg (77 km). Dafür hatte ich zwei Tage vorgesehen, entschied mich aber dann aus terminlichen Gründen dazu, auf direktem Weg von Wernigerode über Quedlinburg nach Bernburg zu fahren (84 km).

Von Bernburg ging es am folgenden Tag nach Dessau (64 km). In Köthen habe ich mir Zeit für die Besichtigung der Museen im Schloss genommen, wo u. a. eine äußerst sehenswerte Dauerausstellung zur deutschen Sprache zu sehen ist. In Dessau kann man viel Zeit mit der Besichtigung des Bauhauses, der Gropius-Siedlung (Wohnsiedlung

In Dessau kommen auch Technikfans auf ihre Kosten

im Bauhausstil) und der so genannten Meisterhäuser verbringen, aber auch Technikfans kommen im Technikmuseum „Hugo Junkers“ auf ihre Kosten, wo sich eine originale JU 52 auch von innen besichtigen lässt. Mir war es noch wichtig, die Ausstellung über den Philosophen Moses Mendelssohn, einen Zeitgenossen Kants, zu besuchen, die in zwei Häusern der Gropius-Siedlung untergebracht ist.

Verlässt man Dessau in Richtung Lutherstadt Wittenberg (72 km), so

stößt man noch im Stadtgebiet auf den Schlosspark Georgium und damit auf einen Ausläufer des riesigen Gartenreichs Dessau-Wörlitz. Der Radweg führt von dort bis Wörlitz und Oranienbaum durch eine Gartenlandschaft, die in ihren Ursprüngen auf den Fürsten Franz von Anhalt-Dessau (1740–1817) zurückgeht. Die meisten Touristen dürften das Gartenreich per Eisenbahn oder per Gondel auf den Wörlitzer Seen erkunden. Die beste Möglichkeit zur Erkundung scheint mir jedoch das Fahrrad zu sein. Obwohl ich bei weitem nicht alles gesehen habe, was eines Besuchs wert gewesen wäre, war die Durchquerung des Gartenreichs doch ein eindrucksvolles Erlebnis.

Zwölf Kilometer hinter Oranienbaum kommt man nach Gräfenhainichen, der Heimat von Paul Gerhardt, der mitten im Dreißigjährigen Krieg und trotz eines schweren persönlichen Schicksals so viele hoff-

nungsfrohe Kirchenlieder komponiert hat, die noch immer in den Gottesdiensten beider großen Konfessionen gesungen werden. In Gräfenhainichen gibt es eine Kapelle, die an Paul Gerhardt erinnern soll. Aber die Kirche war versperrt und es fand sich nicht einmal ein Hinweisschild oder eine Informationstafel vor dem Gebäude.

Nach weiteren 27 km erreicht man Wittenberg, das sich offiziell „Lutherstadt“ nennt und in der tatsächlich wie wohl nirgendwo sonst die Reformation und ihre Geschichte präsent sind. Das Lutherhaus war wegen Renovierung geschlossen, aber eine sehr gut gemachte Ausstellung über Luther sowie ein Besuch im Melancthon-Haus und in der Stadtkirche entschädigte dafür.

Von Wittenberg führte die zweitletzte Etappe über 102 km schließlich nach Potsdam. Schon kurz hinter Wittenberg beginnt der Aufstieg in den Hohen Fläming, einem bis

200 m hohen Höhenzug. Die wenigen Dörfer, die zu passieren waren, schienen menschenleer zu sein. Schon bald überquert man die Grenze nach Brandenburg. Schlagartig sind die Wege wieder asphaltiert

Die Dörfer im Hohen Fläming scheinen menschenleer zu sein

und bleiben es bis zum Ende der Reise. Hinter Bad Belzig wird es wieder flach und schließlich erreicht man den Schwielowsee, eine der vielen Ausbuchtungen der Havel, die jeweils als See bezeichnet werden und einen eigenen Namen tragen. Von Potsdam sind es dann nur noch 37 km bis zum Brandenburger Tor in Berlin. Die Strecke führt durch den Grunewald und entlang des Wannensees, mündet dann auf die Heerstraße, von der es schnurgerade zum Pariser Platz geht – es sei denn, es findet eine EM statt und das Brandenburger Tor ist als Fanmeile ausgewiesen.

Eigentlich sollte die Tour hier nach 968 km zu Ende sein. Aber sowohl das Bikeline-Tourenbuch als auch der GPS-Track zeigen noch kein Ende an. Etwas verblüfft, aber auch neugierig, folge ich den Hinweisen. Es geht vom Pariser Platz in die Wilhelmstraße in nördlicher Richtung und dann geradeaus bis zur Kreuzung Invalidenstraße. Dort steht auf der anderen Straßenseite das beeindruckende Gebäude des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Ich fahre links am Gebäude vorbei, wo sich der Parkplatz befindet. Dort erspähe ich die letzte Radstätte des RDE. Der Bildschirm ist total verdreht und funktionslos – kein lohnendes Ziel für Radler, wohl aber ein schönes Thema für den Bund der Steuerzahler. Paul Tiedemann



Schicke Radstätten am Radweg Deutsche Einheit (hier in Schwalmstadt), leider mit technischen Mängeln Paul Tiedemann (3)



Das Brandenburger Tor, hier nicht in Berlin, sondern in Potsdam

Bahntrassen zwischen Nord- und Ostsee

Mit dem Tandem auf Radelurlaub in Dänemark

Wer regelmäßig *Frankfurt aktuell* liest, kennt mich als großen Freund von Bahntrassenradwegen. Da ich im Laufe der Jahre in Deutschland alle längeren und interessanten Wege erkundet habe, kommt zur weiteren Pflege des Hobbys das europäische Ausland ins Blickfeld.

Ein Zitat von www.bahntrassenradeln.de zu Dänemark hat die Entscheidung zum diesjährigen Urlaubsziel dann recht leicht gemacht: „Bereits aus der Ferne ergibt sich ein recht gutes Bild der rund 650 km umfassenden Bahntrassenwegelandschaft in Dänemark. Viele der Wege mit Streckenlängen von bis zu

70 km sind fest im landesweiten und regionalen Radroutensystem verankert und damit einem breiteren Publikum vertraut. Weit weniger bekannt dürfte außerhalb Dänemarks allerdings sein, dass es in Nord- und Mitteljütland inzwischen zur Bildung eines raumgreifenden Netzes von Bahntrassenwegen gekommen ist. Auffällig ist, dass mehrere der Langstrecken einen sehr hohen Trassenanteil bei nur wenigen Unterbrechungen aufweisen.“

In der Tat zeigte die Planung, dass sich 17 Bahntrassen mit einer Gesamtlänge von gut 500 km wunderbar zu einer Rundtour kombinieren lassen, womit sich bei den in zwei Wochen zurückgelegten gut 1000 km also ein Anteil von beachtlichen 50 % ergibt. Dänemark, geologisch geprägt durch verschiedene Eiszeiten, ist nur in Teilen flach, in Teilen aber durchaus hügelig. So führte uns eine Trasse von Meeresebene startend nur knapp vorbei am höchsten Punkt Dänemarks mit immerhin 170 m. Mit vollbeladenem Rad lernt damit also selbst hier Bahntrassenradwege mit den typischen geringen Steigungen sehr zu schätzen. Auf den auch genutzten klassischen Radwegen oder kleinen Nebenstraßen mussten wir verblüfft dagegen öfter auch mal vom kleinsten Gang Gebrauch machen.

Dass die Bahntrassenradwege Dänemarks nicht so aufregend sind wie beispielsweise der Milseburgradweg mit Tunnel und etlichen Brücken, war von vornherein klar. Zwei Kuriositäten sollen aber erwähnt sein: bei Horsens wurde 1929 eine Eisenbahnbrücke über ein Flüsschen zugeschüttet, weil an der Stelle ein Staudamm errichtet wurde. Als man sich 2014 entschied, im Rahmen von Renaturierungsmaßnahmen diesen Damm abzutragen, wurde die Brücke wiederentdeckt.

Eine Brücke wird wiederentdeckt

Nun kann die Ingenieurskunst wieder bewundert und mit dem Rad überfahren werden. In Viborg treffen in Summe drei Bahntrassenradwege aufeinander. Sie sind auch im Stadtgebiet durchgehend miteinander verbunden. Am nach wie vor in Betrieb befindlichen Bahnhof verläuft der Radweg dort, wo früher mal das Gleis 1 lag. Bahnreisende, die vom Bahnhofsgebäude zu den Bahnsteigen wollen, queren den Radweg über eine Brücke.

Unsere Runde begann und endete bei Verwandten etwa 20 km südlich der durchs Legoland bekannten Stadt Billund. Von dort ging es gegen den Uhrzeigersinn zunächst

über eine Stippvisite an der Ostsee nach Aalborg. Aus Zeitgründen unterbrachen wir unsere Radreise mit einem Tagesausflug per Bus und Bahn nach Skagen, wo Nord- und Ostsee zusammentreffen und sich schon Ende des 19. Jahrhunderts die Maler aufgrund der Faszination von rauer Landschaft und den besonderen Lichtverhältnissen einfanden. Von Aalborg ging es weiter nach Westen bis Klitmøller, bei Surfern auch bekannt unter dem Spitznamen kaltes Hawaii, und dann dem Limfjord folgend ins Landesinnere und mit leichtem Zickzack nach Süden zum Ausgangspunkt. Die meisten Radreisenden entscheiden sich für Ostsee- und /oder Nordseeküstenradweg. Im Landesinneren werden die Begegnungen mit Gleichgesinnten dann doch seltener. Allerdings sind uns einige doppelt begegnet, da sich in Jütland mit soviel Küstenlinie ein Rundkurs quasi aufdrängt. Geschätzt haben wir die Begegnung und den Austausch mit einem Paar aus Schweden und einem aus Neuseeland, beide für jeweils drei Monate durch Europa unterwegs. Da fühlten wir uns mit unseren zwei Wochen Reisezeit doch etwas amateurhaft.

Dass wir unsere Regenjacken die ganze Zeit umsonst dabei hatten, war bei dem Reiseland nicht zu er-



Hier könnte übernachtet werden: einfacher Shelter am Bahnradweg

warten, dass wir die ganze Zeit bei angenehmen Radeltemperaturen unterwegs waren, auch als wir von Hitzetagen daheim hörten, nahmen wir erfreut wahr und dass wir mit Mitte/Ende August genau die Zeit der Heideblüte erwischten, was bei der Planung gar nicht auf dem Schirm war, erhöhte den Genuss. Die dänischen Schulferien waren auch schon vorbei und damit die Touri-Hot Spots nicht mehr überlaufen. Dänemark, durchaus bekannt für klassischen Strandurlaub an der Küste, hat auch an den Fjorden und Seen im Landesinneren viele Bademöglichkeiten, so dass auch das tägliche Schwimmen nicht zu kurz kam.

Unsere Radwege waren teils asphaltiert, teils wassergebunden und bis auf kurze Stücke in ordentlichem Zustand, die Beschilderung manchmal ausbaufähig. Was am meisten störte, war die Liebe der Dänen für Drängelgitter, gerne auch mal etwas enger. Mit unserem vorne und hinten mit Packtaschen behängten Tandem waren etliche davon nur mit Absteigen zu bewältigen. Das schwere Gefährt jedesmal neu zu beschleunigen hat dann doch ein paar Körner extra gekostet.

Radeln hat hier meditativen Charakter

Die dänische Landschaft hat vor allem Heide, Dünen, Feuchtgebiete, großflächige Landwirtschaft und vereinzelte kleinere Waldgebiete im Angebot. Es mag woanders abwechslungsreicher sein, hier hatte das Radeln öfter schon einen meditativen Charakter.

Auffallend war die große Liebe der Dänen für ihre Rasenflächen. Wir staunten nicht nur über große Flächen um Gebäude, sondern auch über seitliche Streifen an den Radwegen, auch abseits von Ortschaften. Alles war top gepflegt wie ein Golfplatz. Wir sind überzeugt, dass die Dänen die Erfinder der Mähroboter sind. Bis zu vier sahen wir gleichzeitig ihr Werk verrichten. Mir wäre es wahrscheinlich gar nicht aufgefallen, aber meine Frau wies mich darauf hin, dass die Dänen auch große Hortensienfans sind. Die blühten tatsächlich in sehr vielen Gärten üppig in allen Farben.

Wie dieses Jahr in Deutschland haben wir auch auf den Wegen in Dänemark viele Nacktschnecken vorgefunden. Zudem säumten erstaunlich viele Mirabellenbäume

den Wegesrand. Deren reife Früchte ließen sich nicht immer umfahren und so fanden sich immer wieder Reste von beiden an Rahmen, Packtasche oder auch Schienbein – das hätte nicht sein müssen.

„mobile pay“ macht uns fast zahlungsunfähig

Als Touristen wurden wir von der weiten Verbreitung von *mobile pay* überrascht, einer Variante von Paypal, für die man sich aber nur mit dänischer Handynummer anmelden kann. Kleinere Imbisse und Straßenverkaufsstände akzeptieren weder Bargeld noch Karte, sondern nur dieses Zahlungsmittel, und so mussten wir manches Mal feststellen, dass wir im Prinzip zahlungsunfähig waren.

Immerhin war die Grundversorgung unproblematisch. Auch in kleineren Orten findet sich in der Regel ein Supermarkt. Grundsätzlich haben diese keine Mittagspause und sind an allen sieben Tagen geöffnet. Das Mitschleppen von größeren Vorräten konnten wir uns also sparen.

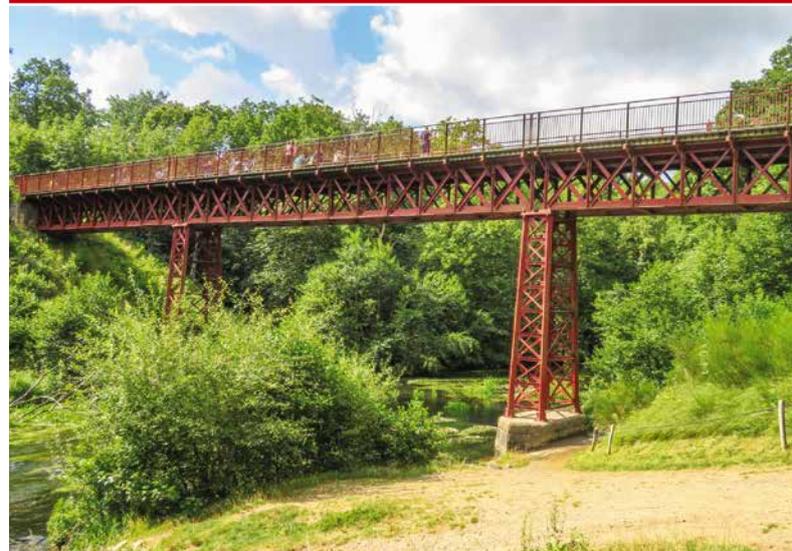
Unterwegs waren wir erstmals ausschließlich mit Airbnb, was uns die unterschiedlichsten Quartiere bescherte. Von altem Häuschen, Tinyhaus, ausgebauter Scheune bis zu einem Stadthaus war alles dabei. Dass ausgerechnet in der Beschreibung unseres letztes Quartiers darauf hingewiesen wurde, dass kommerzielle Fotoshootings erlaubt seien, hat für etwas Spannung gesorgt, was uns da wohl erwarten würde. Sagen wir es so: die Option war durchaus nachvollziehbar. Wir haben das Ambiente noch dahingehend individuell aufgewertet, dass wir unser Tandem mangels anderer Abstellmöglichkeiten im großzügigen Wohnbereich platzierten. Leider erst beim Vorbeiradeln und nicht schon bei unserer Planung haben wir entdeckt, dass es im Bahnhof in Skals Gästezimmer gibt. Das wäre natürlich auch 'ne schöne Option gewesen. Gegen Shelterübernachtung (in Dänemark übliche einfache Holzhütten mit minimaler Sanitäreinrichtung) hatten wir uns wegen des zusätzlichen Gepäcks entschieden, wobei der entdeckte Zugshelter schon Lust machte.

Postkarten sind uns in Dänemark übrigens nirgends begegnet. Die sind wohl ausgestorben aufgrund der Digitalisierung – vielleicht haben sie in Kopenhagen noch überlebt.

Christian Martens



Durchfahrt auf ehemaligem Gleis 1: Am Bahnhof Viborg liegen Radweg, Straße und Bahngleise dicht nebeneinander



Jahrzehnte in einem Staudamm verschwunden, nun wiederentdeckt und als Radpiste nutzbar: ehemalige Eisenbahnbrücke bei Horsens



Unverkennbar: Der Autor mit Gattin auf dem Tandem unterwegs auf dänischen Bahnradwegen

Christian Martens (5)



Büro mit Aussicht.
Gunnar Fehlau arbeitet,
wo ihn das Rad
hinbringt. Gunnar Fehlau

Workpacking: Ein Jahr lang auf zwei Rädern unterwegs

Gunnar Fehlau radelte 2023 quer durch Deutschland und kombinierte dabei mobiles Arbeiten und Bikepacking zum neuen Format Workpacking. Im Globetrotter Frankfurt gab er spannende Einblicke in sein Abenteuer.

Aber ich muss doch arbeiten. Aber ich muss doch für die Familie da sein. Mit dem Wort „müssen“ kann Gunnar Fehlau sich nicht gut anfreunden. Die passende Powerpoint-Folie zeigt ein Graffiti: Sollte. Hätte. Könnte. Machen. Davor steht sein voll bepacktes Lastenrad. „Bitte nicht“, denke ich kurz, „nicht so ein Vortrag, der dir sagt, dass alles möglich ist, wenn du es nur wirklich willst.“ Doch es kommt ganz anders. Sehr reflektiert beschreibt Gunnar, dass er sich durchaus bewusst ist, in einer privilegierten Situation zu sein. Er ist männlich, arbeitet selbstständig, seine Kinder sind gerade aus dem Haus und auch seine Frau findet die Idee gut. Faktoren, die ja nicht jedem gegeben sind. Und dennoch appelliert er an sein Publikum, sich zu fragen: „Was müssen wir im Leben wirklich?“

Am 02. Januar 2023 rollt er also los auf seinem Cargo E-Bike, bepackt mit gut 50 Kilo Gepäck, darunter die Wintercamping-Ausrüstung und alles, was er zum Arbeiten braucht. Die Idee ist, an sechs Tagen je sechs Stunden zu arbeiten

und dazwischen durch die Republik zu fahren und Freund:innen, Kolleg:innen und Bekannte zu treffen, geschlafen wird natürlich im Zelt. „Ich hatte nach Corona einfach Nachholbedarf und wollte Orte und Menschen wiedersehen.“ Gunnars Vorhaben stößt auf große Begeisterung und er erhält zahlreiche Einladungen, so viele, dass er sie gar nicht alle annehmen kann. Denn er arbeitet ja immer noch und ist durch Geschäftstermine, die er in die Tour einbauen muss, gebunden. Aber auch das Abenteuer-Feeling kommt nicht zu kurz, wie die Bilder des Vortrags beweisen. Ist zum Beispiel die Route durch einen Baum versperrt und kein Umfahren möglich, so packt er kurzerhand die Klappsäge aus und sägt sich den Weg frei. Relativ schnell stellt sich jedoch heraus, dass er zu viel Gepäck mitgenommen hat und so werden sukzessive etwa ein Dutzend Kilos der Ausrüstung wieder nach Hause geschickt. Auch verabschiedet Gunnar sich von der Idee, im eisigen Winter (der Frühling kam 2023 sehr spät) in seinem Zelt mit Titanofen zu arbeiten und stellt auf ein kleineres Modell um. Das spart Gewicht

und Zeit beim Aufbau. Dafür wird er großer Fan von Landbäckereien, die neben freundlichem Personal und leckeren Brötchen oft auch einen improvisierten Arbeitsplatz und W-Lan zur Verfügung stellen.

Auf seinem Abenteuer ist also Flexibilität gefordert. „Durch das Reisen werden die Schubladen im Kopf aufgemacht“, sagt Gunnar und illustriert diesen Satz mit einer herrlichen Anekdote. Eine der vielen Einladungen kommt von einer älteren Dame, die ihn bei sich zu Hause mit Kaffee und Kuchen bewirbt. Im Regal sieht er dort ein Souvenir des französischen Alpenpasses Col du Galibier, einen kleinen Grenzmarker, der die Höhe von 2.642 Metern angibt. Ohne Nachzudenken fragt er: „Wer hat Ihnen den denn geschenkt?“ Man kann sich denken, wie die Situation weitergeht. Seine Gastgeberin hatte den Stein bei der Überquerung des Passes natürlich selbst erstanden. „Die Reise war ein Lehrstück in Agilität, vor allem im Kopf“, resümiert Gunnar.

Ist er froh, das Abenteuer unternommen zu haben? Auf jeden Fall. Würde er die Reise in dieser Form nochmal machen? Eher nicht. „Ich war danach extrem müde. Es war wie nach einer geilen Party, aber der Sonntag ist dann trotzdem im Eimer.“ Diese Offenheit ist es, die den Vortrag so sympathisch macht. Da lässt man sich dann auch gerne auf die Frage ein, was man im Leben denn wirklich muss. „Es braucht ja nicht gleich so etwas Extremes. Für mich fängt Abenteuer schon ganz früh an.“ Und für mich dann vielleicht auf der nächsten ADFC-Tour. *Hannah Kessler*



Alles dabei? Mit dieser Ausrüstung ging es im Januar 2023 los. Kay Tkatzik

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

BRONZE-GEWINNER UMWELTORIENTIERTES
UNTERNEHMEN DES JAHRES

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

**Druck & Medien
AWARDS
2020
BRONZE**

Umweltorientiertes
Unternehmen des Jahres



Was ist eigentlich ein

Chainring Tattoo?

Sommer. Bestes Wetter. Nichts wie rein in die Radlerhose für eine Ausfahrt auf dem sportlichen Fahrrad. Herrlich. Nur am Abend ist es immer das Gleiche, denn an der Innenseite des rechten Beins prangt ein Abdruck des Kettenblatts. Ein so genanntes Chainring Tattoo. Auf Deutsch auch liebevoll „Hobbystreifen“ genannt.

Einige Menschen lassen sich diesen Abdruck tatsächlich als echtes Tattoo verewigen, als Ausdruck für die Freude am Radfahren. Man findet sie vor allem in der Messenger-, Critical Mass- oder Rennradscene. Oder in meinem Fall: zunächst gar nicht. Aber ähnlich wie beim Bonanzrad in der letzten Kolumne, macht Not ja bekanntermaßen erfinderisch...



Dieses Chain Ring Tattoo hat für Conras eine ganz besondere Bedeutung privat

Und so entdeckt meine Vorstandskollegin Anke auf der Eurobike zumindest ein aufgetätowiertes Kettenblatt. Es leuchtet auf dem Arm von Bernd, der am Stand von „The Gravel Club“ Kaffee verkauft. „Ich habe das Tattoo bereits seit über neun Jahren, es hat sich damals aus einer Idee der Tätowiererin ergeben, da Fahrradfahren eine wichtige Rolle in meinem Leben spielt“, erzählt der gebürtige Wetterauer. Er organisiert unter anderem ein Charity Ride von Frankfurt nach Berlin und hat gerade einen Radreiseführer über Wege entlang der Lahn veröffentlicht. Und noch ein weiteres Tattoo mit Velobezug hat Bernd aufzuweisen: ein abgebranntes Streichholz auf dem Knie. „Dadurch erinnere ich mich daran, dass die Energie in den Beinen irgendwann aufgebraucht ist.“

„Das Tattoo hat sich damals aus einer Idee der Tätowiererin ergeben, da Fahrradfahren eine wichtige Rolle in meinem Leben spielt“

Bernd von „The Gravel Club“

Aber zurück zum titelgebenden Motiv der Kolumne. Über fünf Ecken und Kontakte der „fahrstil“-Redaktion lerne ich Conrad kennen. „Mein Tattoo habe ich seit 2003, ich glaube sogar, ich war in Deutschland einer der Ersten damit“, berichtet der Vierzigjährige aus Dresden. Für ihn steckt allerdings eine ganz besondere und eher ernste Geschichte hinter der Körperverzierung. Er war als junger Mann in einen Unfall verwickelt, bei dem ein Autofahrer über Rot raste, als Conrad bereits Grün hatte und es zu einer schweren Kollision kam. Das Kettenblatt des Rades drückte sich in sein Bein. „Eine Woche vor dem Gerichtstermin ließ ich mir genau diesen Abdruck tätowieren“, berichtet er. „So werde ich immer daran erinnert, dass man als Fahrradfahrer ganz besonders auf der Hut sein muss und sich nicht darauf verlassen kann, dass

andere die Verkehrsregeln beachten.“ Vom Radfahren hat ihn der Vorfall zum Glück nicht abgehalten, es ist fester Bestandteil seines Alltags – sei es auf dem Cargo Bike für den Transport seiner Kinder oder bei Radtouren mit der gesamten Familie.



Die Liebe zum Fahrrad ist für Bernd immer präsent privat

Ob man die öligen Hobbystreifen nun als Erkennungszeichen unter Gleichgesinnten sieht, oder sie eher – wie angeblich in Profikreisen der Fall – als klaren Anfängerfehler bewertet, am Ende der Tour müssen sie abgewaschen werden. Und jeder, der schon mal ein Chainring Tattoo hatte, weiß: Wasser und Seife helfen da wenig. Am besten rückt man gleich mit Spüli und einem sauberen Tuch an. „Oder einfach die Kette regelmäßig pflegen und nicht zu viel Kettenfett verwenden“, gibt Bernd zum Abschluss mit auf den Weg.

Hannah Kessler

Hinterlässt manchmal Spuren an der Wade – das Kettenblatt ...

Kontakte im ADFC Frankfurt am Main e.V.



ADFC Frankfurt am Main e. V.

Bachmannstraße 2-4
60488 Frankfurt am Main
Tel. 069/94 41 01 96
Fax 069/94 41 01 93
kontakt@adfc-frankfurt.de

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

Öffnungszeiten Geschäftsstelle

freitags 18 – 20 Uhr
samstags 11 – 13 Uhr

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): FFBVDE33

Arbeitsgruppen / Themen

AG Aktionen: Claudia Nora Fischer
aktionen@adfc-frankfurt.de

AG Bachmannstraße: 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 RadReiseMesse: Svea Birte Schuch
radreisemesse@adfc-frankfurt.de

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

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

AG bike-night: Falko Görres
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
Bluesky: Dr. Susanne Neumann
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 Pellerinshoff
Süd: Erich Lücker

Beauftragte

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

Kontakte

Elke Bauer
elke.bauer@adfc-frankfurt.de
Dagmar Berges >0151 65 71 94 02
dagmar.berges@adfc-frankfurt.de
Anke 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
Falko Görres
falko.goerres@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 Pellerinshoff
christa.pellerinshoff@
adfc-frankfurt.de

Wolfgang Preisung >061 92/9 517 617
wolfgang.preising@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

Thomas Tomala >0179 909 37 59
thomas.tomala@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

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., Bachmannstraße 2-4
60488 Frankfurt am Main, © 069 / 94 41 01 96, Fax 069/94 41 01 93
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

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

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

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

Vertrieb: Elke Bauer elke.bauer@adfc-frankfurt.de

Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de

Satz und Layout: Peter Sauer

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

Redaktionsschluss für die Nov./Dez.-Ausgabe: 09. Oktober 2024

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 18)
www.fahrrad-boettgen.de

Advanced Bikes GmbH
Hafenallee 61, 63067 Offenbach
https://ebike-int.com

DZ BANK AG
Platz der Republik, www.dzbank.de

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 20)
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

Radsportthaus Kriegelstein
Hofheimer Straße 5 (F-Zeilsheim)
(Anzeige Seite 36)
www.radsportthaus-kriegelstein.de

Main Velo
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 18)
www.mainvelo.de

Montimare
Hanauer Landstraße 11 – 13
www.montimare.de

Per Pedale
Adalbertstraße 5
(Anzeige Seiten 6 + 21)
www.perpedale.de

MBV-RTO GmbH
Hanauer Landstraße 439
www.rto.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH
Am Hauptbahnhof 10
www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc

Fahrradhaus Wagner
Woogstraße 21
(Anzeige Seite 6)
www.fahrradwagner.de

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

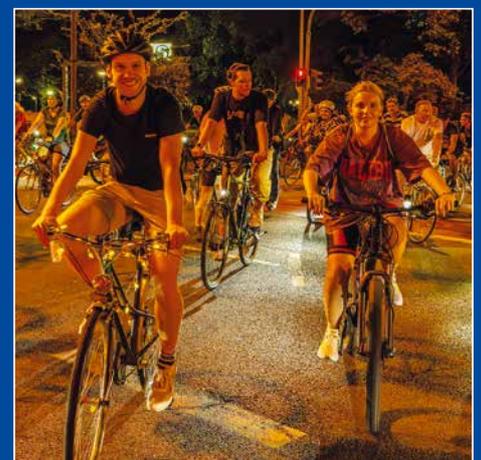
Bunt, laut, friedvoll

Die 14. Frankfurter ADFC bike-night brachte Spaß und Protest perfekt zusammen

Außergewöhnlich warmes Spätsommerwetter motivierte gut 2.800 Radfahrende, selbst Teil der „bunten, lauten und friedvollen“ Fahrradfahrt durch ganz Frankfurt zu werden“, wie es Versammlungsleiter Falko Görres ausdrückte. Tatsächlich schienen diesmal besonders viele farbig beleuchtete und mit Sound-Equipment ausgestattete Bikes am Start zu sein. Aber es ging nicht nur darum, Spaß zu haben bei der 14. Frankfurter ADFC-bike-night, lautet das Motto doch „Mehr Platz für Radler:innen – nicht nur heut' Nacht“. Den benötigten Platzzuwachs verhindern nicht zuletzt parkende Autos, die Amelie Döres vom ADFC-Bundesvorstand aus den Kommunen raushaben möchte. Für mehr Grün und sichere Radwege lohne es sich, die Politik zu stressen. Gar nicht gestresst, eher gut gelaunt wirkte Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert, der den Protestierenden den Radweg-Lückenschluss der Eschers-

heimer Landstraße (siehe Seite 4) als eine Art Gastgeschenk präsentierte. Helga Hofmann vom Vorstand des ADFC Hessen musste mit Blick auf den viel zu langsamen Radwegebau an hessischen Landesstraßen allerdings wieder Wasser in den Wein gießen: Bei dem Tempo dauere es 670 Jahre, bis wir flächendeckend Radwege haben. Der Landesverband will demnächst konkrete Vorschläge zur Planungsbeschleunigung vorlegen. Als verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Frankfurt forderte Ansgar Hegerfeld, Haushaltsmittel in den Bau von Radwegen an der Regionaltangente West statt in den Ausbau der A5 zu investieren. Einen Vorschmack auf die angekündigte Stopp-A5-Ausbau-Demo am 29. September (siehe Seite 2) bot der Abschnitt über die A66, über den die diesjährige bike-night führte. Viele Teilnehmende lobten am Ende Streckenführung und Organisation der Rad-Demo.

Torsten Willner



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

Der Masterplan Mobilität darf nicht untergehen

Der Masterplan Mobilität ist nach wie vor nicht politisch beschlossen (wir berichteten im letzten FFA), das ärgert nicht nur uns. Es war zwar auch in der Politik Sommerpause, aber in der Zwischenzeit hatte auch der Radentscheid-Beschluss sein fünfjähriges Jubiläum.

Beides zusammen wurde am 1.9.2024 für eine außergewöhnliche Schwimmdemo im Main genutzt: Etwa 80 Freiwillige schwammen quer durch den Main und zogen dabei ein riesiges Banner mit der Aufschrift „Der Masterplan Mobilität darf nicht untergehen“, eine Stoff-Straßen-

bahn, Fahrräder und menschliche Puppen mit sich von Ufer zu Ufer. Die eine Gruppe, mit roten Radentscheid-Badekappen und dem Banner, wurde dabei von einer anderen Gruppe mit gelben Kappen verfolgt – als Symbol für die Blockade des bisher fehlenden Beschlusses des Masterplan Mobilität durch eine Partei in der Römer-Koalition.

Natürlich kamen am Ende alle sicher am Südufer an, gaben der sehr interessierten Presse weitere Interviews und feierten die bisher erreichten und durchaus beachtlichen Erfolge.

Ansgar Hegerfeld



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 31.10.2024 gültig.

