

# FRANKFURT *aktuell*

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

## Mobiles Arbeiten

Gewerbetreibende  
setzen aufs Rad



**10€  
Gutschein**

Gültig für Sachsenhausen

# Morgens gebracht, abends gemacht.



Termin online buchen und Zeit sparen  
Jetzt auch in Sachsenhausen



# RMS BIKES FAHRRAD WERKSTATT

RMSBIKES.DE

BOCKENHEIM

NORDEND

SACHSENHAUSEN

# Editorial

Wer hin und wieder Radfahrende im Stadtverkehr fotografiert, wundert sich womöglich, dass sie selten lächeln. Obwohl das Radfahren doch als eine so entspannte und entspannende Fortbewegungsart gilt – von starken Anstiegen einmal abgesehen. Vielleicht liegt es ja daran, dass Radfahrende in Ermangelung einer sie umgebenden Knautschzone ständig aufmerksam sind, permanent bedacht, nicht in eine gefährliche Situation zu geraten. Dazu gehört es nicht nur, eigene Fehler zu vermeiden, sondern auch auf Fehler anderer, etwa die des motorisierten Verkehrs, schnell und adäquat zu reagieren. Jederzeit. Wer sich in dieser Art konzentriert, lächelt eher selten. Radfahren im Mischverkehr hat in der Regel nichts Unbekümmertes. Leider.

Ganz anders Menschen, die in Autos unterwegs sind: Sie haben eine Knautschzone und ein ganzes Arsenal raffinierter Assistenzsysteme um sich herum. Beides vermittelt den Fahrenden: Sei ganz unbekümmert! Höre Musik, unterhalte dich mit den Mitfahrenden. Lächle! Schau' auch ruhig mal aufs Handy. Das bisschen Verkehr ist doch nicht so wild! Es wird schon nichts passieren – und falls doch, bist du gut geschützt. Sei also ganz unbekümmert!

Nur mit der Vorstellung dieser Unbekümmertheit der motorisiert Fahrenden als das „Normale“, wird begreiflich, wieso Radfahrende eigentlich „übersehen“ werden können. Warum motori-

sierte Unfallverursachende trotz schuldhaften Handelns nicht als Täter und Täterinnen erscheinen. Sie haben es ja nicht „gewollt“. Es ist ihnen quasi zugestoßen. Deshalb sind wir als Radfahrende immer schuld, wie es Ansgar Hegerfeld in seinem erhellenden Text zur Unfallsprache in den Medien (S. 12 – 14) beschreibt.

Von der Unbekümmertheit zur Fahrlässigkeit, auch im juristischen Sinne, ist es ein schmaler Grat. In den Straßenverkehr gehört keines von beiden.

Freitagabend, 7. Februar, Kreuzung Marbachweg/Eckenheimer Landstraße. Der Fahrer eines weißen Audi Q3 fährt bei Grün los, blinkt rechts und zieht über den rotmarkierten Radfahrstreifen auch direkt in diese Richtung. Auf der Radspur befindet sich ein geradeaus fahrender Radfahrer, der sich so zu einer Vollbremsung gezwungen sieht. Weder Kollision noch Sturz lassen sich vermeiden, die Folgen sind aber zum Glück glimpflich. Der Fahrer des Q3 fährt rechts ran. Wie der Radfahrer ist er kreidebleich und sehr erschrocken. Dass er sich mit seiner Beifahrerin unterhalten habe, sagt der Mann. Unbekümmert. Und dass die Stelle gefährlich und unübersichtlich sei.

Seit fünf Jahren steht an dieser Kreuzung ein Ghostbike. Gut, wenn kein weiteres dazu gestellt werden muss, findet

**Torsten für das Redaktionsteam**



Torsten Willner

## In diesem Heft ...

|  |    |   |    |
|--|----|---|----|
| Mobiles Arbeiten   |    | Oberursel radelt an   | 17 |
| – Gewerbetreibende setzen aufs Rad                       | 4  | Mobilitätsexperimente im Taunus                             | 17 |
| Bericht von der Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt | 6  | Rätselhafte Standortwahl für Abstellbügel in Usingen        | 18 |
| Neu im Vorstand  | 7  | Siedlung Heilsberg: Kein Ersatz für entfernte Abstellanlage | 19 |
| Bockenheimer Landstraße: Es geht weiter!                 | 7  | Aktivenportrait Ute Volz                                    | 20 |
| Abgesperrt   | 8  | Ausflugstipp: Historische Ölmühle Niederdorfelden           | 21 |
| Kidical Mass rollt ins siebente Jahr                     | 8  | Vollsperrung Hohe Straße                                    | 21 |
| Weniger Schrägparker in der Glauburgstraße               | 8  | Technik-Tipp Kettenpflege                                   | 22 |
| Bericht von der Gedenkfahrt für Natenom                  | 10 | Fernweh im Winter   | 23 |
| Warum wir ständig schuld sind                            |    | Neues Tourenprogramm  | 23 |
| – eine sprachkritische Analyse zur                       |    | Fünf Fragen an Bernd Wehking-Berges                         | 25 |
| Unfallberichterstattung in den Medien                    | 12 | Abgefahren  | 26 |
| Gründung Junger ADFC                                     | 14 |   |    |
| Sicher radeln auf der Emser Brücke?                      | 15 |   |    |
| <hr/>  |    | <hr/>   |    |
| Regional   |    | Termine   | 9  |
| Sechs Varianten für den Radweg Eppstein-Bremthal         | 16 | Kontakte, Impressum, Fördermitglieder                       | 24 |
| Neuer Planungsentwurf für Hofheimer Radbrücke            | 16 |   |    |

# Mobiles Arbeiten

Der Autoverkehr in Frankfurt nimmt weiterhin zu. Elende Staus überall, lautes Gehepe, schlechte Luftqualität für Anwohner und Passanten, für uns Radelnde oftmals nervenaufreibend. Auch häufig herausfordernd für Handwerksbetriebe mit Termindruck und Parkplatzproblemen. Aber es gibt tolle Vorbilder, die zeigen, wie es auch anders laufen kann.

Laut Wikipedia war der vermutlich erste Fahrradkurier der deutschen Geschichte ein gewisser Johann Baptist Ruhdorfer aus Hohenlinden. Er transportierte mit seinem selbstgebauten Hochrad schon Ende 1890 Ersatzteile für seine Kunden von München nach Rosenheim.

Mitte der achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts gründeten sich die ersten „neuzzeitlichen“ Fahrradkurierdienste. Seitdem kurven sie auf schnellen Rädern durch unsere Städte, um eilige Waren zügig von A nach B zu bringen. Sie sind nicht nur schneller als jedes Auto am Ziel, sondern auch ökologisch hoch effizient. Inzwischen nutzen auch andere Berufsgruppen lieber das Fahrrad für Transporte aller Art. E-Lastenräder sind dafür hervorragend geeignet. Unternehmen wie etwa die Post nutzen sie schon lange. Denn immer schon sind die Zusteller:innen traditionell mit dem Fahrrad unterwegs. Darüber hinaus nimmt das Lastenrad als Transportmittel für den Paketdienst insbesondere im innerstädtischen Bereich immer mehr an Bedeutung zu.

Auch Handwerks- und Gesundheitsberufe zeigen sich mittlerweile interessiert. Noch vor ein paar Jahren war es unvorstellbar, dass ein Steinmetz sein Arbeits-Equipment, Steine und Mörtel auf einem Fahrrad befördert. Kersten Droß, der Inhaber des Meisterbetriebs Steinmetz-Schüssler mit Sitz im Riederwald, hat sich 2010 entschieden, vom Kleintransporter auf ein Fahrrad für den Lasten-transport umzusteigen.

Nach langem Suchen hat er inzwischen für seinen Bedarf das optimale Lasten E-Bike gefunden:

Mit dem Fahrzeug direkt in die Werkstatt fahren – das Lastenrad macht's möglich!

Dagmar Berges



Ein kennzeichenpflichtiges S-Pedelec und 45 Stundenkilometer schnell. So pendelt er zwischen Werkstatt und Baustellen hin und her, logistisch oftmals eine Herausforderung. Aber gut vorbereitet fährt er mit schwerer Fracht im Gepäck. Werkzeug und Baumaterialien für Restaurierungsarbeiten an historischen Gebäuden, Mauerteile oder auch mal einen Urnenstein für Grabumrandungen verzerrt er professionell auf seiner Ladefläche eines Lasten-Pedelec in der „Long John“-Bauart. Diese einspurigen Lastenräder haben eine tief gelegene Ladefläche zwischen Lenker und dem weit vorne stehenden Vorderrad. Für schwere Lasten optimal, „das Fahrrad liegt wie ein Brett auf der Fahrbahn“, so Kersten Droß. Zwei Satteltaschen für weiteres Material werden bei Bedarf ergänzt. „Beim Laden von mehreren Sack Mörtel kämen die Verkäuferinnen im Fachgeschäft schon mal ins Staunen“, meint der Steinmetz. Grundsätzlich sollten sich Interessierte, die beruflich auf Lastenräder umsatteln möchten, genauestens informieren, denn es sollte am Ende das Richtige für den beruflichen Einsatz sein. Da kommen schon einige Kilometer zusammen. Immerhin

fährt Kersten Droß mit seinem „passgenauen“ Pedelec jährlich einige Tausend Kilometer bei Wind und Wetter in Frankfurt und Umgebung zu seiner Kundschaft.

## Das Rad als Alleinstellungsmerkmal

Die Physiotherapeutin Leonarda Tyralla hat sich vor ein paar Jahren selbstständig gemacht. Seit 2020 ist sie die erste mobile, klimafreundliche Physiotherapeutin, die ausschließlich auf dem Bike quer durch Frankfurt radelt, um ihre Patient:innen zuhause aufzusuchen. Dafür hat sie sich ein E-Lastenrad als Dienstfahrrad angeschafft und die anfänglichen Bedenken überwunden. „Am Ende muss man doch gar nicht so viel transportieren, wie befürchtet“, so Leonarda Tyralla. Im Gepäck sind unter anderem Laptop für Dokumentationszwecke, Desinfektionsmittel, Theraband, manchmal auch ein Massageaufsatz. Ihr Schwerpunkt ist der Hausbesuch, am Tag sucht sie ungefähr fünf Patient:innen auf. Wichtige Telefonate und Terminvereinbarungen werden unterwegs zwischendurch gemanagt. Darüber hinaus hat Leonarda Tyralla als Ergänzung einen Raum in einer Praxen-

gemeinschaft angemietet, für Büroarbeiten und in Ausnahmefällen auch für ambulante Behandlungen. Ein stationäres Büro als Ausgangsbasis zu haben, ist ihr sehr wichtig.

„Mein Auto habe ich verkauft, es stand immer herum, ich habe mich dann bei der Stadt Frankfurt für die Umweltprämie beworben und für ein Jahr das Deutschlandticket erhalten“, so Leonarda Tyralla. Das Auto vermisst sie nicht, lieber radelt sie auch bei miesem Wetter von Patientin zu Patient. „Allein die Vorstellung, auf der Berger Straße einen Parkplatz finden zu müssen, macht mir sofort schlechte Laune“, meint Leonarda Tyralla. „Ich werde auch deshalb häufig gebucht, weil ich DIE mit dem Fahrrad bin, da habe ich ein Alleinstellungsmerkmal.“

Weil sie viele Palliativpatient:innen betreut, ist der Beruf immer wieder belastend. Aber nach jedem Termin an der frischen Luft in Bewegung zu sein, tut gut und Leonarda Tyralla nutzt den Weg von A nach B um durchzuatmen. Sie fährt im Monat rund 600 Kilometer und hat inzwischen die 30.000 Kilometer in vier Jahren geknackt. Bisher ist es immer noch der erste Akku, und insge-

Jonas Lohse beim Abrichten eines Kontrabass-Griffbretts.

Mazin Alwan (3)



samt bleiben ihre Fixkosten sehr überschaubar. „Ich würde ganz gerne mehr Menschen motivieren, beruflich aufs Fahrrad umzusteigen.“ Die Physiotherapeutin sieht großes Potenzial bei Pflegediensten, Hebammen, Logopäd:innen, Ergotherapeut:innen, die klassischerweise Hausbesuche machen. „Die Materialien sind meistens vor Ort bei den Patient:innen, es muss in der Regel wenig transportiert werden“, meint Leonarda Tyralla.

Ganz Großes dagegen transportiert Jonas Lohse mit seinem speziellen Fahrrad-Anhänger. In seinem Ladengeschäft im Bahn-

hofsviertel baut, repariert und verkauft er Kontrabässe – seine zweite Berufung neben seiner Tätigkeit als Grafiker für Journal Frankfurt. Und bringt sie tatsächlich mit seinem Trailer und Fahrrad zur Kundschaft. Zwar nicht immer, manche Wege sind einfach zu weit, aber immer dann, wenn es möglich ist. Auch zu seinen Musikauftritten (sein dritter Beruf) nimmt er regelmäßig das Bike, das Instrument immer dabei. Den Trailer hat er selbst kreiert und gebaut, nach langer Planung mit Maßband, Stift, Papier und Photoshop, sozusagen maßgeschneidert. Das Chassis

ist aus Aluminium, der Trailer-Aufbau ein Styropor-Case, leicht und stabil. Es schützt den Bass sehr gut. Das Instrument kann einfach hineingelegt werden, ohne aufwendig festgeschnallt werden zu müssen. Alles in allem ein echtes Leichtgewicht, der Trailer samt Fahrgestell und Case wiegt nur 15 Kilogramm.

Von seiner Werkstatt in Friedberg radelt er, den Bass im Trailer verstaut, zum Bahnhof und lässt sein Fahrrad dort stehen. Weiter nimmt er mit dem Bass im Anhänger die Bahn zum Hauptbahnhof nach Frankfurt. Von dort aus zieht oder schiebt er den Trailer zu sei-

nem Frankfurter Standort, gibt dem Instrument den letzten Schliff oder übergibt den Kontrabass seiner Kundschaft. Das hört sich aufwendig an, aber unterm Strich ist es deutlich einfacher und entspannter als der Transport mit dem Auto – umwelt- und verkehrspolitisch genau die richtige Entscheidung.

Jonas Lohse weist wie auch Kersten Droß darauf hin, dass Selbstständige oder Firmen, die beruflich auf Transportbikes umstellen wollen, alle Transportoptionen genauestens durchdenken sollten. Denn am Ende muss das Lastenrad zum Unternehmen passen.

Der Zentralverband des Deutschen Handwerks hat 2020 Handwerksbetriebe zu „Fahrzeuge und Mobilität“ befragt, insbesondere, ob der Betrieb überlegt, zukünftig E-Lastenräder einzusetzen. Insgesamt sechs Prozent konnten sich das als Ergänzung ihres Fuhrparks vorstellen, aber kein Unternehmen wollte auf Kraftfahrzeuge gänzlich verzichten.

Unsere Beispiele jedoch zeigen: es geht! Wie heißt es so schön: wo ein Wille ist, ist auch ein Weg! Und zum Glück haben wir die EUROBIKE! Diese Messe lädt dazu ein, sich bestens beraten zu lassen und unterschiedlichste Fahrradoptionen zu testen. Also schon einmal vormerken: 25. bis 29. Juni 2025 EUROBIKE Frankfurt. *Dagmar Berges*



Im Spezialanhänger verstaut ...



... lässt sich ein Kontrabass auch mit dem Rad transportieren.



Leonarda Tyralla zwischen zwei Terminen

Angelika Lincoln



Eckehard Wolf (3)

Der neu gewählte Vorstand – von links: Joachim Schirmmacher, Birte Schuch, Klaus Schmidt-Montfort, Anke Bruß, Alexander Schulz, Dr. Susanne Neumann, Uta Fitzen und Michael Genthner. Nicht abgebildet ist Thomas Tomala.

# Konstruktiv. Erfolgreich. Harmonisch.

## Bericht von der Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt am 20. Februar im SAALBAU Gutleut

Um kurz vor 19 Uhr füllte sich der Raum mit vielen Mitgliedern, die von Susanne Neumann und Anne Wehr herzlich begrüßt wurden. Nachdem Alexander Schulz die Versammlung eröffnete, wurden Thomas Koch zum Versammlungsleiter sowie Sigrid Hubert zur Protokollantin gewählt. Weiterhin Elke Bauer, Christiane Beckort, Karl-Heinrich Muth, Sabine Schewitz und Anne Wehr zur Zählkommission.

Anke Bruß und Michael Genthner begannen mit dem Rückblick auf 2024 und präsentieren kurzweilig und anschaulich die Vorstandsarbeit. Beim anschließenden verkehrspolitischen Bericht von Ansgar Hegerfeld erfuhren selbst langjährig Aktive einiges Neues.

Als Schatzmeister gab Alexander Schulz eine Übersicht der Finanzsituation des Vereins. Marion Baur (Kassenprüferin gemeinsam mit Iris Nattermann und Egon Schewitz) bestätigte, dass die Kassenprüfung am 21. Januar 2025 in der Geschäftsstelle keine Beanstandung ergab. Sie empfahl die Entlastung des Schatzmeisters und

Vorstands, die anschließend von der Mitgliederversammlung beschlossen wurde.

Ebenso wurde der Haushalt 2025 beschlossen, der unter anderem weitere Investitionen in die Geschäftsstelle und die Vereinsarbeit vorsieht.

Es folgten die offene Wahl der Kassenprüferinnen (Iris Nattermann, Marion Baur und Sonja David) sowie die geheime des Schatzmeisters. Als einziger Kandidat wurde Alexander Schulz in seinem Amt bestätigt.

Vor den Wahlen zum Vorstand sprach Anke Bruß ein herzliches Dankeschön an Dagmar Berges und Hannah Kessler für ihr kreatives und empathisches Mitwirken im Vorstand aus. Beide hatten sich aus privaten Gründen entschieden, nicht erneut zu kandidieren. Es wird aber weiterhin viel von ihnen zu lesen sein. Denn treu bleiben sie dem Verein und Frankfurt aktuell auf jeden Fall. Bevor es zur zweiten geheimen Wahl kam, stellten sich neun Vorstandskandidatinnen und -kandidaten dem interessierten Publikum vor. Alle Mitglieder waren sodann aufgerufen, ihre Stimme abzugeben. Wie in Radkreisen üblich, wurden die Stimmzettel von der Zählkommission in den mitgebrachten Fahrradhelmen eingesammelt. Während die fünf Personen der Zählkommission akribisch die Stimmen auszählten, hatten die einzelnen AGs Gelegenheit, einen zweiminütigen Einblick in ihre Aktivitäten des vergangenen Jahres zu geben. Einschließlich der Stadtteiltreffs waren es 18 Gruppen, was die Vielfalt des Vereins und das Engagement vieler Aktiver noch einmal verdeutlicht.

Aus dem bisherigen Vorstand wurden sechs Mitglieder wiedergewählt. Neu in den Vorstand wählte die Versammlung Uta Fitzen und Joachim Schirmmacher.

Der offizielle Teil näherte sich langsam dem Ende, doch es mussten noch die Delegierten zur Landesversammlung 2025 des Landesverbands gewählt werden. Ansgar Hegerfeld in seiner Funktion als Landesvorsitzender klärte kurz über Inhalt und Organisation der Landesversammlung auf, so dass auch hier die Wahl reibungslos vonstatten ging und ausreichend Delegierte und Ersatzdelegierte gewählt wurden, um die dem ADFC Frankfurt zustehenden 11 Delegiertenplätze zu besetzen.

Anträge wurden im Vorfeld keine eingereicht. Simone Markl regte an, künftig die Mitgliederversammlung zu einem anderen Zeitpunkt stattfinden zu lassen, um Eltern von kleinen sowie von schulpflichtigen Kindern entgegenzukommen. Hier konnte direkt reagiert werden, denn bereits für 2026 ist ein Samstagvormittag vorgesehen. Thomas Koch beendete die Mitgliederversammlung pünktlich um 22 Uhr und Anke Bruß dankte allen an der Durchführung Beteiligten und den Teilnehmenden für ihren Einsatz. So konnte die Tagesordnung wie kommuniziert eingehalten werden und alle hatten die Möglichkeit, den Abend beim Austausch, Plausch, Getränk und Snack entspannt ausklingen zu lassen. Dies wurde gern angenommen – auch von ‚neuen Gesichtern‘, was besonders erfreulich war.

Ein abschließender Dank geht an Christiane Beckort, die nicht nur Mitglied der Zählkommission war, sondern auch das Catering mitorganisierte und dafür sorgte, dass alle Getränkeboxen und Utensilien unkompliziert den Weg zurück in die Geschäftsstelle fanden.

*Birte Schuch*

Das Protokoll der Mitgliederversammlung ist ab dem 21. März 2025 zu den Öffnungszeiten in der Geschäftsstelle einsehbar.

## Abschied aus dem Vorstand

Nach einigen Jahren im Vorstand sind wir, Hannah Kessler und Dagmar Berges, nicht mehr zur Wahl angetreten. Eigentlich schade, aber aus privaten Gründen haben wir uns dafür entschieden. Dabei hat uns die Vorstandsarbeit immer sehr viel Spaß gemacht, deshalb scheidet wir auch ein wenig wehmütig aus. Wir werden die gemeinsamen Sitzungen mit unseren engagierten und sehr netten Vorstandskollegen:innen vermissen. Denn es wurden immer neue und sehr interessante Themen diskutiert. Wir wünschen dem neuen Vorstand viel Erfolg, gutes Gelingen und weiterhin viel Spaß bei der Vorstandsarbeit.

Wir beide bleiben dem ADFC Frankfurt natürlich weiterhin treu und verbunden. Vor allen Dingen werden wir auch in Zukunft im Redaktionsteam engagiert mitarbeiten und Frankfurt Aktuell mit Beiträgen unterstützen.

*Hannah und Dagmar*

## Uta Fitzen



Seit meiner Kindheit nutze ich das Fahrrad, erst als Verkehrsmittel, später auch für Touren und Radreisen.

Klimaschonende und gesundheitsfördernde Mobilität ist mir wichtig, und ich schätze Frankfurts Entwicklung hin zur fahrradfreundlichen Stadt. Mir liegen Sicherheit, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden und eine gerechte Flächenverteilung des Straßenraums am Herzen – deshalb engagiere ich mich beim ADFC. Seit zehn Jahren bin ich Mitglied, seit fünf Jahren Tourenleiterin. Zudem habe ich das Café auf der Radreisemesse mitgegründet und unterstütze gelegentlich Redaktion und Events. Im Vorstandsteam möchte ich dazu beitragen, die Bedingungen für Radfahrende weiter zu verbessern.

## Joachim Schirmmacher



Über mein Interesse am OpenBike-Sensor, einem Gerät zum Messen von Überholabständen, kam ich 2023 zum ADFC und wurde sehr

schnell für die Mitarbeit in der entsprechenden Arbeitsgruppe gewonnen.

Als Vorstandsmitglied will ich mich dafür einsetzen, dass sich mehr Menschen für das Radfahren begeistern und dass die Infrastruktur in der Stadt sowie im Umland verbessert wird. Ein besonderes Anliegen ist mir, durch gemeinschaftliches Engagement die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen. Ich möchte bessere Radwege, mehr Abstellmöglichkeiten und ein fahrradfreundlicheres Miteinander fördern, um das Fahrrad als nachhaltiges Verkehrsmittel zu stärken und so die Lebensqualität in der Stadt verbessern.

# Bockenheimer Landstraße: Es geht weiter!

*So könnte die umgestaltete Bockenheimer Landstraße einmal aussehen.*

Stadt Frankfurt am Main



## Nach langer Diskussion wurde Ende Januar endlich der Weg für die nächsten Schritte des Umbaus frei gemacht

Es waren aufreibende Monate, obwohl alles ganz unspektakulär startete: Eigentlich war sich die Römer-Koalition schon lange einig, dass sie den schon seit Jahren geplanten Umbau, inklusive zeitgemäßer Radwege, weiter voran treiben möchte. Und so wurden, wie üblich bei solchen Planungen, ohne großes Aufsehen

entsprechende Beschlüsse in den Fachausschüssen für Umwelt und Mobilität gefasst. Auch in der internen Abstimmung des Magistrats gab es keine Bedenken. Nach all diesen Beschlüssen gilt die Zustimmung in der großen Stadtverordnetenversammlung eigentlich nur noch als eine Formalie.

Eigentlich, denn im Dezember blockierte plötzlich die Frankfurter FDP das Projekt und wollte nicht mehr darüber in der Stadtverordnetenversammlung abstimmen – nachdem auch sie in den Fachausschüssen und im Magistrat bereits zugestimmt hatte. Der verkehrspolitische Sprecher der FDP, Uwe Schulz, wurde überraschend abberufen und ihm das Amt entzogen. In der Konsequenz trat er nach 40 Jahren Mitgliedschaft komplett aus der Partei aus.

Vor allem die Grünen machten seit der Blockade Druck und ließen sich auf ein einmaliges Schieben des Antrags ein, damit doch noch ein Beschluss der weiteren Planungsmittel im Januar erfolgen kann. Als Alternative wurde schon öffentlich ein Bruch der Römer-Koalition diskutiert.

Einen Tag vor der Stadtverordnetenversammlung dann die (Er-)Lösung: Dank eines ergänzenden Antrags konnte auch die FDP dem ursprünglichen Antrag zustimmen. Kurz zusammengefasst steht in diesem ergänzenden Antrag, dass die Bockenheimer Landstraße eine wichtige Straße ist, sich die Stadtverwaltung während der Bauphase an geltende Richtlinien halten möge und z. B. die Auswirkungen der Baustellen auf den Kraftverkehr und ÖPNV möglichst gering halten soll. Ein paar weitere Punkte sollen „geprüft“ oder „in Erwägung gezogen“ werden. Ob sich dieser Kampf mit Blick auf das Ergebnis für die FDP gelohnt hat, bleibt fraglich.

Für uns ist wichtig, dass die Planerinnen und Planer auch weiterhin den Auftrag und die finanziellen Mittel haben, damit diese auch für den Radverkehr enorm wichtige Straße zukunftsfähig umgestaltet wird.

*Ansgar Hegerfeld*

# ABGESPERRT

Auf der Darmstädter Landstraße gibt es, trotz der wichtigen Verbindungsfunktion, abschnittsweise noch keinerlei Radinfrastruktur. Dank einer Baustelle wurde aber auch hier gezeigt, dass man den zweiten Fahrstreifen auch in einen Radweg verwandeln kann.

Ansgar Hegerfeld



## Kidical Mass rollt ins siebente Jahr

„Macht Platz fürs Rad!“ Das ist eine der zentralen Forderungen der Kidical Mass. Bei dem Fahrradkorso bringen wir Kinder und Jugendliche zusammen mit ihren Eltern, Großeltern und Freunden aufs Fahrrad oder Laufrad, ins Lastenrad oder auf den Kindersitz.

Die Kidical Mass nimmt Frankfurter Straßen ein, die unsere Jüngsten im Alltag leider nicht gefahrlos nutzen können. Weil die Fahrt als Demonstration angemeldet ist, wird sie von der Polizei begleitet, Korkerinnen und Korker sichern die Kreuzungen – und alle

können gemeinsam auf breiten Straßen fahren. Mittlerweile gibt es in immer mehr Städten eine Kidical Mass, zwei Mal im Jahr finden bundesweite Aktionswochen statt (kinderaufsrad.org). Entstanden aus dem Radentscheid Frankfurt, rollt die Kidical Mass jetzt schon im siebten Jahr auf verschiedenen Routen durchs Frankfurter Stadtgebiet.

Auf einer rund fünf Kilometer langen Strecke fahren alle in kinderfreundlichem Tempo, quat-

schon miteinander und haben Spaß! Bevor die Demonstration losgeht, werden Flatterbänder und Fähnchen gebastelt, die die Kinder an den Rädern befestigen.

Nächster Termin ist der 25. Mai, Start ist um 15.30 Uhr voraussichtlich wieder an der Alten Oper mit dem Waldspielpark Louisa als Ziel. Die zweite Kidical Mass soll am 14. September zum Hafencity führen. Aktuelle Infos: radentscheid-frankfurt.de/kidicalmass

Anja Littig




**STADTRADELN**  
 Radeln für ein gutes Klima

**TSCHAU  
STAU**


**FRANKFURT**  
 1. – 21. Mai

**JETZT ANMELDEN: [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de)**

STADT FRANKFURT AM MAIN

Frankfurt Green City

KLIMA  
BÜNDNIS  
SERVICES

Fragen? Umwelttelefon 069 / 212-39 100 [stadtradeln@stadt-frankfurt.de](mailto:stadtradeln@stadt-frankfurt.de)

## Weniger Schrägparker in der Glauburgstraße

Fahrbahnen mit Straßenbahnschienen bedeuten eine Sturzgefahr für Radfahrende – insbesondere wenn sich wegen parkender Autos kein ausreichender Abstand zu den Gleisen einhalten lässt. Solch eine Gefahrstelle ist in der Glauburgstraße nun entschärft worden. Der Fahrbahnanteil zwischen Glückstraße und Lenastraße eine so geringe Breite auf, dass ein erhebliches Sturzrisiko bestand. Aber nicht nur auf der Fahrbahn führte das Schrägparken zu gefährlicher Platznot, auch die Gehwege wurden teils bis zur Unbenutzbarkeit verengt. Die gefundene Lösung bestand in parallel zur Fahrbahn angeordneten Parkständen, wobei die Autos nun zur Hälfte auf dem Gehweg und zur Hälfte auf der Fahrbahn parken. Dadurch verbreitert sich die befahrbare Fahrbahnfläche zwischen parkenden Autos und Straßenbahnschienen – und zum Schutz vor „Dooring“ konnte ein Sicherheitstrennstreifen markiert werden. Auch die nutzbare Gehwegbreite hat sich so deutlich verbessert.

Torsten Willner

Mit parallel ausgerichteten Parkplätzen gibt's mehr Platz auf Fahrbahn und Gehweg.

Torsten Willner





# Vogelgezwitscher im Fahrradmordor

## Zur Gedenkfahrt für Natenom am 2. Februar 2025



Ein Ghostbike erinnert an Natenom Ansgar Hegerfeld (2)

Normalerweise geht es in Frankfurt aktuell um lokale Verkehrspolitik und um Aktionen der ADFC-Ortsgruppen in und rund um Frankfurt. Am 30. Januar 2025 jährte sich der Todestag von Natenom zum ersten Mal. Natenom hatte auch einen bürgerlichen Namen, aber für mich war das nicht wichtig.

Mit seinem Tod wurde er für viele zu Andreas, aber für mich bleibt er Natenom. Ein 77-jähriger Autofahrer fuhr Natenom am 30.01.2024 mit seinem Auto auf der L 574 zwischen Neuhausen und Schellbronn in der Nähe von Pforzheim in Baden-Württemberg tot.

Im Jahr 2018 entdeckte ich seinen Blog, in welchem er unter anderem über die guten und schlechten Seiten des Radfahrens berichtete, aber auch über Open-Source-Software, Datenschutz und alles andere, das ihn beschäftigte. Bald nahm ich Kontakt zu ihm auf und seitdem waren wir immer wieder im Austausch miteinander. Ehrlicherweise wusste ich anfangs gar nicht so genau, wo Pforzheim, Natenoms Wohnort, liegt. Was er

von seinen alltäglichen Radfahrten berichtete, kam mir bekannt vor: völlig unzureichende Überholabstände, Hu-pen, dichtes Auffahren und generell die Missachtung der Straßenverkehrsordnung durch Autofahrende gegenüber Radfahrenden.

Allerdings schien dies in Pforzheim bis ins Absurde gesteigert zu sein. Irgendwann schlug ich ihm vor, Pforzheim nur noch Fahrradmordor zu nennen, benannt nach dem Reich des bösen Herrschers Sauron aus Tolkiens „Der Herr der Ringe“. Die Polizei und die Staatsanwaltschaft waren leider nicht daran interessiert, die Angriffe gegen ihn zu verfolgen. Vieles davon ist in seinem Blog dokumentiert. Die meisten Erlebnisse finden sich dort jedoch nicht. Man liest dort nicht, wie er beim Einkaufen aufs Übelste beschimpft wurde, nicht, wie drei Männer auf der Landstraße aus ihren Autos ausstiegen und ihn mit massiver körperlicher Gewalt bedrohten, nicht, wie es ihm ehrlich leid tut, dass er einen rücksichtslos überholenden Autofahrer mit Schimpfwörtern, die dieser nicht hören konnte, adressierte.

Am 1. Februar 2025 fuhr ich mit der S-Bahn nach Darmstadt und von dort mit dem Fahrrad nach Karlsruhe. Der Weg dorthin führte durch den Landkreis Bergstraße, vorbei an Mannheim durch Heidelberg. Dort wurde ich von einem Autofahrer samt Begleiterin in einem menschenleeren Gewerbegebiet nach einem Überholmanöver mit 50 Zentimetern Abstand zunächst ausgebremsst und schließlich zum Anhalten genötigt. Ich hatte den scheinbaren Fehler gemacht, die Rücksichtslosigkeit mit dem fragenden Heben des linken Armes zu beantworten. Es sollte wohl ein Vorgeschnack auf Fahrradmordor werden. Die Fahrt durch den Landkreis Karlsruhe war ein Kulturschock. Fahrräder existieren dort nicht mehr im öffentlichen Raum. Dies änderte sich erst wieder in der Stadt Karlsruhe. In vier Stunden Fahrt begegnete ich vielleicht fünf Menschen auf Fahrrädern. Dafür wurde ich von einer Geschwindigkeitsanzeige am Straßenrand in einer 30er-Zone rot blinkend darauf hingewiesen, dass ich mit 20 km/h viel zu langsam fuhr.

Am 2. Februar fand in Pforzheim die Gedenkfahrt für Natenom statt. Auch in einigen anderen Städten gab es am selben Tag ebenfalls Gedenkfahrten. Die Zubringertour von Karlsruhe nach Pforzheim wurde

nach einigen Kilometern plötzlich durch einen lauten Knall unterbrochen. Was ich zunächst für einen Schuss hielt, stellte sich als das Geräusch heraus, das ein Autofahrer macht, wenn er beim Missachten der Vorfahrt ein Velomobil in voller Fahrt rammt. Das hätte uns alle treffen können. Mit einem mulmigen Gefühl kam ich in Pforzheim am Bahnhof an. Wie ich später hörte, blieb der Velomobilfahrer glücklicherweise unverletzt.

Die Reden auf der Kundgebung vor der Gedenkfahrt in Pforzheim sind allesamt sehenswert und finden sich auf dem Youtube-Kanal des ADFC Frankfurt am Main. Besonders hervorheben möchte ich die Rede von Siggie von der Critical Mass Pforzheim, der eindrücklich die Todesumstände von Natenom beschrieb:

„Und ich schlage vor, dass wir zehn Sekunden gemeinsam schweigen und dabei die Augen schließen. Denn zehn Sekunden fährt man bei 90 km/h schnurgerade auf der Landstraße zwischen Neuhausen und Schellbronn von der letzten Kurve bis zur Unfallstelle. So lange wurde Andreas laut der Staatsanwaltschaft trotz ausreichender Beleuchtung, bei guten Sichtverhältnissen auf seinem Fahrrad – Zitat – ‚gänzlich übersehen‘. Zehn lange Sekunden! Ein Mensch musste deswegen sterben. Ein anderer darf zwei Monate lang nicht Auto fahren. So will es die Staatsanwaltschaft Pforzheim. Bitte schließt jetzt die Augen: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10. Ich danke euch.“

Siggie fuhr fort mit fünf bewusst provokant formulierten Vorschlägen:

1. Wir fordern wirksame Grenzkontrollen! Die Grenze für Radfahrende ist ein Überholabstand von zwei Metern.
2. Wir fordern Zurückweisungen ... von Fahrerlaubnissen! Wer andere Menschen mit einem Kraftfahrzeug verletzt oder tötet ist fahruntauglich bis zum Beweis des Gegenteils.



Natenoms Maskottchen Kagube privat



Eigentlich eine No-Ride-Area – die L 574

3. Wir fordern mehr Haftplätze ... für Kraftfahrzeuge! Autos, die als Waffe verwendet werden, müssen eingezogen und in Abschlepphaft genommen werden.
4. Wir fordern ein Ende der Verantwortungslosigkeit! Wir fordern die Halter:innenhaftung!
5. Wir fordern keine Abschiebeassistenten, wir fordern Abbiegeassistenten! Alle Lkw müssen verpflichtend damit ausgestattet werden! Gegen einen Betonmischer nützt kein Helm! Und von den Medien fordern wir nur eines: Hört endlich auf mit dieser verharmlosenden Berichterstattung! Menschen werden nicht von Autos touchiert, erfasst, gestreift, erwischt! Sie kollidieren auch nicht mit Autos! Nein, Menschen werden gerammt, zu Boden gestoßen, überfahren von anderen Menschen, die dabei ein Auto steuern."

Azetbur, bürgerlich Ulrike Medger, war ebenfalls nach Pforzheim gekommen und hielt eine Rede. Sie stand 2024 in Dresden vor Gericht, nachdem ihr auf einer Landstraße ein Autofahrer im Berufsverkehr über 30 Sekunden lang dicht auf-fahrend und dauerhupend gefolgt war, bis er über eine durchgezogene Linie illegal links abbog. Sie hatte einen Strafbefehl wegen Nötigung erhalten. Gegen den Autofahrer wurde das Verfahren wegen eines fehlenden öffentlichen Interesses eingestellt. Sie sagte: „Diese motorisierte Gewalt wird staatlich gefördert. Anzeigen werden entweder nicht bearbeitet oder

die Staatsanwaltschaften verneinen das öffentliche Interesse und stellen die Verfahren ein. [...] Ich bin nicht weiter bereit, das hinzunehmen! Ich habe es satt, jeden Tag aufs Neue gefährdet zu werden! Ich habe es satt, dass man sich in Abhängigkeit von Wetter, Rad oder Autofahrenden Routen aussuchen muss, um die No-Ride-Areas oder motorisierte Gewalt zu umfahren! Ich habe es einfach satt! [...] Und ich hätte gerne einen Wegbelag, der mich nicht zwingt, das Mountainbike zu nutzen oder [dass] man danach aussieht, als hätte man sich nass in einem Sandkasten gewälzt! Ich habe es satt, gefährdet zu werden!"

Wer Azetbur dabei helfen möchte, die Richtlinien für das Strafverfahren und das Bußgeldverfahren (RiStBV) zu ändern, damit in solchen Fällen nicht mehr das öffentliche Interesse verneint werden kann, ist aufgerufen, sich bei Azetbur auf Mastodon, Bluesky oder Youtube bzw. via E-Mail unter [oeffentlichesinteresse@gmx.de](mailto:oeffentlichesinteresse@gmx.de) zu melden.

Vorm Start übermittelte Falko Görres vom Leitungsteam der Gedenkfahrt den Wunsch der Polizei, die Teilnehmenden mögen zu ihrem eigenen Schutz einen Helm tragen. Nach einem kurzen Gesangstraining fuhren wir mit den Rädern durch die Pforzheimer Innenstadt. Besonders fiel mir dabei auf, dass keinerlei Infrastruktur für den Radverkehr vorgesehen war. Es gab einfach nichts, noch nicht einmal Gehwege, die durch blaue Schilder zu benutzungs-

pflichtigen Geh- und Radwegen umgewidmet wurden. Nichts. Am Platz für Radwege mangelt es definitiv nicht. Wir fuhren auf mehrspurigen Fahrbahnen durch eine Autostadt. Über den einwandfreien Asphalt der L 574 arbeiteten wir uns langsam den Berg empor, durchquerten Huchenfeld und legten einen Gesangsstopp in Hohenwart ein. Aggressive Anfeindungen, mit denen ich aufgrund der Berichte aus dem Vorjahr gerechnet hatte,

konnte ich nicht beobachten, dafür aber einige von so vielen Fahrrädern begeisterte Kinder, die uns zuwinkten. Nach rund 14 Kilometern erreichten wir Natenoms Ghostbike zwischen Schellbronn und Neuhausen. Wir legten unsere Räder auf den Asphalt und gedachten seiner. Lediglich das Gezwitscher der Vögel durchbrach die Stille auf der ansonsten stark frequentierten Landstraße. Natenom hätte das sicherlich gefallen. *Mario Holldack*

## Danksagung

Der ADFC Frankfurt wirkte unterstützend bei der Organisation der Gedenkversammlung für meinen Sohn Andreas Mandalka und alle anderen Menschen, die im Straßenverkehr getötet wurden. Es war für mich ein besonderes und ergreifendes Erlebnis, diese großartige Gemeinschaft mit so vielen wunderbaren Menschen zu erleben. Die Kundgebung mit den beeindruckenden Reden und die Gedenkfahrt zur Unfallstelle machten viele Menschen in Pforzheim und Umgebung aufmerksam auf das wichtige Thema „Sicherheit im Straßenverkehr für ALLE“ – das Herzensanliegen meines Sohnes. Dafür möchte ich mich von ganzem Herzen bedanken!

*Monika Mandalka*

**GEMEINSAM** unterwegs  
für die **ZUKUNFT**  
von **KINDERN**

24. - 30. August 2025      158 km      0 Cebreiro  
Santiago de Compostela

**Jetzt zum Spendenlauf anmelden oder Spender:in werden!**

**5+**  
Kinderzentren zur frühkindlichen Erziehung bauen

**25+**  
Schulen unterstützen

**500+**  
Kinder auf ein selbstständiges Leben vorbereiten

Gemeinsam möchten wir Kindern in Nepal Zugang zu guter Bildung ermöglichen.

Weitere Informationen zum Spenden-Projekt und zur Anmeldung bis 31. Mai 2025 gibt es hier:

[www.spendenlauf2025.de](https://www.spendenlauf2025.de)

[www.childaid.net](https://www.childaid.net)

„Mann von Messer erstochen“ oder „Frau von Pistole erschossen“ – das klingt seltsam? Zugegebenermaßen sind diese beiden Überschriften erfunden. Dabei sind Meldungen im Stil von „Kind von Auto überfahren“ ganz alltäglich. In allen drei Fällen fehlt etwas Entscheidendes: Der Mensch, der das Ereignis zu verantworten hat. Das ist kein Zufall und nur eine von vielen sprachlichen Verrenkungen in der öffentlichen Berichterstattung. Wir schauen uns einige davon an, weil Sprache ein sehr mächtiges, aber viel zu oft vernachlässigtes und wenig beachtetes Mittel ist.

Ein Blick in den „toten Winkel“ der Verkehrsunfallssprache – eine Analyse, wieso Radfahrende sich angeblich gerne selbst verletzen, unsichtbar sind und Berührungen oft tödlich enden



# Warum wir ständig schuld sind

Wir starten mit einem kleinen Test: Die fünf Überschriften sind nicht erfunden, sondern stammen aus echten Presseberichten. Überlegt nach dem ersten Lesen, wie viele Menschen beteiligt waren, wer wohl die Kollision verursacht hat und wer auf den ersten Blick Opfer und wer Täter ist. Zu jeder Überschrift erklären wir dann die sprachlichen Besonderheiten und den tatsächlichen Ablauf.

## Was steckt hinter diesen Schlagzeilen?

**Auto touchiert Radfahrer – 82-Jähriger tot<sup>1</sup>**

Der erste Teil dieser Überschrift klingt noch recht harmlos. „Touchieren“ hat etwas von sanften Berührungen. Aber wie kann ein Auto, also ein Gegenstand, jemanden aktiv berühren? Und wieso ist danach plötzlich ein Mensch tot? Das steht, äußerst verklausuliert, im weiteren Text: Ein Autofahrer oder eine Autofahrerin (das bleibt unklar, es wird auch im weiteren Text konsequent nur von „einem Auto“ geschrieben, das scheinbar ohne Mensch am Steuer unterwegs war) hat auf einer Bundesstraße den Radfahrer beim Überho-

len mit dem Außenspiegel gerammt, in dessen Folge der Radfahrer stürzte und kurz darauf im Krankenhaus seinen Verletzungen erlag. Kein Wort zum offensichtlich nicht eingehaltenen Überholabstand. Der verantwortliche Mensch am Lenkrad bleibt völlig ungenannt.

**Pforzheimer Fahrrad-Aktivist „Natenom“ stirbt bei Unfall mit Auto<sup>2</sup>**

Diese Überschrift wirft die Frage auf, wieso ein Fahrrad-Aktivist einfach „stirbt“. Hatte der Radfahrer in der Nähe eines zufällig dort stehenden Autos einen Herzinfarkt?

Solche Fälle gibt es zwar auch, sie sind aber sehr selten. Tatsächlich wurde in diesem Fall der Radfahrer von einem Autofahrer auf einer Landstraße mit 80 – 90 km/h von hinten gerammt und getötet. Sterben kann man alleine und ohne Fremdeinwirkung, bei einer Tötung wird aber von einer anderen Person Gewalt ausgeübt. Dabei spielt es keine Rolle, ob diese vorsätzlich oder nicht durchgeführt wird. Menschen sterben in der Regel nicht einfach so im Straßenverkehr, sondern es gibt eine Ursache dafür. Inzwischen wurde der Autofahrer wegen fahrlässiger Tötung verurteilt (150 Tagessätze, 2 Monate Fahrverbot).

Auch bei dieser Überschrift wurde zusätzlich der Autofahrer nicht erwähnt, lediglich sein Fahrzeug. Dieses fuhr aber nicht autonom, sondern wurde aktiv von einem Menschen gesteuert. Der Täter bleibt somit ungenannt. Diese sogenannte Entpersonalisierung ist ein übliches sprachliches Mittel, um die Verantwortung von dem eigentlich verantwortlichen Menschen weg zu lenken und ein menschliches Fehlverhalten zu verschleiern. Auffällig ist allgemein, dass diese Entpersonalisierung fast ausschließlich bei der Beteiligung von Menschen durchgeführt wird, die ein Auto oder LKW steuern. Bei Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad fahren, wird diese Technik praktisch nie angewendet. Bei diesen Personengruppen wird der Mensch in den Vordergrund gerückt, der aktiv etwas (falsch) macht.

**Unfall bei Bramsche: Trecker nimmt Auto die Vorfahrt<sup>3</sup>**

Hier wurde die Verschleierung der menschlichen Verantwortung auf die Spitze getrieben. Auch in diesem Fall dürften Menschen am Steuer der Kraftfahrzeuge gesessen haben, laut Überschrift führen diese aber beide selbstständig. Schuldig scheint der Trecker zu sein (dieser hat aktiv etwas getan), Menschen waren nicht an der Kollision beteiligt. >>



Frank Schwichtenberg, CC BY 3.0

## 45-jährige Radfahrerin stürzt in abbiegenden Lkw<sup>5</sup>

Für diese Schlagzeile kassierte das verantwortliche Online-Magazin laut *Tagesspiegel* sogar eine Rüge des Deutschen Presserates, weil auch in diesem Fall die Verantwortung in der Überschrift völlig verdreht wurde. Sie suggeriert, dass die Radfahrerin (aktiv) in einen abbiegenden LKW (passiv) gestürzt wäre. Tatsächlich hat aber der LKW-Fahrer der Radfahrerin beim Abbiegen die Vorfahrt genommen und sie gerammt. Die sowohl von der Polizei als auch vielen Journalistinnen und Journalisten verwendeten Sprachmittel kann man grob in drei Kategorien einteilen:

- Verwendung von verharmlosenden (Passiv-)Formulierungen
- Verschweigen der beteiligten/verantwortlichen Menschen (Entpersonalisierung)
- Versuche, den Opfern zumindest eine Teilschuld zuzuschreiben

Bei allen soll das Gefühl vermittelt werden, dass die Autofahrerinnen und Autofahrer keine Schuld an den Kollisionen zu haben. Dadurch soll der Eindruck entstehen, dass es keine schuldige Person gibt und es damit auch keinen Grund gibt etwas an den systemischen Problemen (z. B. hohe Regelignoranz und fehlende Kontrollen) zu ändern.

Zusätzlich gibt es leider immer wieder Formulierungen der Polizei, mit denen die Verursacherinnen und Verursacher noch in der ersten Pressemitteilung direkt nach einer Kollision in Schutz genommen werden.

## Der angeblich schuldige „tote Winkel“

Ein sehr beliebtes Beispiel für Letzteres ist der Verweis auf den „toten Winkel“, der besonders häufig bei LKW als vom Lenkrad aus angeblich nicht einsehbarer Bereich ins Spiel gebracht wird. Beispiel: Nachdem per Überschrift schon

die Schuld auf die Radfahrerin übertragen wurde („Vreden - Radfahrerin stößt mit Lkw zusammen“<sup>6</sup>, Radfahrerin macht aktiv etwas, LKW war passiv), wird im weiteren Text der LKW-Fahrer zunächst entlastet: „Der Lkw-Fahrer [...] war nach rechts in die Winterswyker Straße abgebogen. Dabei übersah er die Radfahrerin, die auf der Winterswyker Straße [...] unterwegs war. Nach bisherigen Erkenntnissen hatte sich die Zweiradfahrerin im toten Winkel vor dem Lkw befunden“. Der LKW-Fahrer konnte die Radfahrerin also angeblich gar nicht sehen, weil sie sich im „toten Winkel“ befand. Kleiner Haken an dieser Theorie: diesen „toten Winkel“ gibt es nicht mehr. Seit 2009 sind EU-weit für alle LKW weitere Spiegel vorgeschrieben, die u. a. den Bereich direkt vor dem Fahrzeug abdecken. Normalerweise ist an dieser Stelle die Pressemeldung vorbei, in diesem außergewöhnlichen Fall folgt aber noch ein wichtiges Detail als Fortsetzung des Satzes: „[...] als dessen Fahrer, nach eigenen Angaben vom Navigationsgerät abgelenkt, mit dem Sattelzug anfuhr und abbog.“ Aha! Es lag also gar nicht am „toten Winkel“, sondern daran, dass der LKW-Fahrer abgelenkt war und deswegen offensichtlich nicht in seine Spiegel schaute. Wieso hier erst eine völlig andere Ursache in den Raum gestellt wurde, bleibt leider offen.

## „übersehen“ oder Regeln missachtet?

Weltweit rammen auch immer wieder Menschen ihren mit Kraftfahrzeugen Straßen- bzw. U-Bahnen. Die Folgen sind oft schwerwiegend, die Texte lesen sich aber in der Regel sehr ähnlich: Die riesigen Züge seien schlichtweg „übersehen“ worden. Dass in aller Regel extra die vorhandenen Ampeln Kollisionen zuverlässig verhindern sollten, wird dabei nicht immer erwähnt. >>

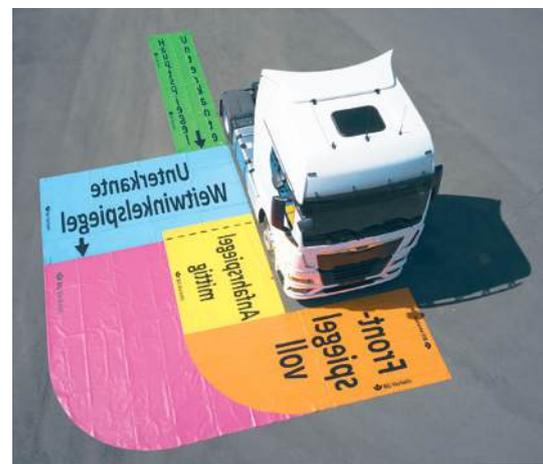
## Radfahrer verletzt sich bei Unfall in Lauterbach schwer<sup>4</sup>

>> Sehr beliebt sind auch Formulierungen, bei denen dem Opfer in der Überschrift die Verantwortung zugeschrieben wird. Bei dieser stellt sich die Frage, wieso der Radfahrer sich [selbst] verletzt haben soll. Erst im weiteren Text folgen etwas mehr Informationen: „Wie die Polizei am Dienstag mitteilte, wurde das Fahrrad von einem dahinter fahrenden Auto touchiert. Der Fahrradfahrer verlor demnach den Halt und stürzte in einen Graben.“ Auch hier war offensichtlich ein autonom fahrendes Auto ohne Mensch am Steuer unterwegs, das selbstständig ein Fahrrad „touchierte“.

Der Radfahrer hat sich also gar nicht selbst verletzt, sondern er wurde auch in diesem Fall von einem anderen Menschen mit dessen Auto gerammt, stürzte in der Folge und wurde somit durch eine gewaltsame Einwirkung von außen verletzt.

### Quellen

- 1 <https://www.braunschweiger-zeitung.de/niedersachsen/article407234775/35-jaehrige-frau-stirbt-bei-autounfall-auf-der-b65.html>
- 2 <https://bnn.de/pforzheim/enzkreis/pforzheimer-fahrad-aktivist-natenom-stirbt-bei-kollision-mit-einem-auto>
- 3 [https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck\\_emsland/Unfall-bei-Bramsche-Trecker-nimmt-Audie-Vorfahrt,aktuell-osnabrueck12502.html](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck_emsland/Unfall-bei-Bramsche-Trecker-nimmt-Audie-Vorfahrt,aktuell-osnabrueck12502.html)
- 4 <https://www.hessenschau.de/panorama/hubschrauber-im-einsatz-radfahrer-verletzt-sich-bei-unfall-in-lauterbach-schwer-v1,kurz-unfall-radfahrer-134.html>
- 5 <https://www.tagesspiegel.de/berlin/wie-polizeimeldungen-autounfalle-verharmlosen-4136413.html>
- 6 <https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/24843/5711791>
- 7 <https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/12726/5952053>
- 8 <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/deutschland-780-000-verkehrstote-seit-1950-31-millionen-verletzte-a-1183544.html>, ergänzt durch eigene Berechnung



Die Plänen zum Einstellen der LKW-Spiegel der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zeigen sehr schön, welche Bereiche aus einem LKW heraus einsehbar sind.

Quelle: BG Verkehr/Jan Christiani



Eine Straßenbahn der VGF mit auffälliger Farbgebung. Ob die reicht, um nicht „übersehen“ zu werden?

Ansgar Hegerfeld

>> „übersehen“ ist in diesem Bericht bewusst in Anführungszeichen gesetzt, denn eigentlich ist auch dieser Begriff irreführend und verharmlosend. Er wirkt entschuldigend und klingt nach einer alltäglichen Kleinigkeit, nach dem Motto „ups, kann ja mal passieren“. Angebracht ist diese Formulierung bei Kollisionen mit Verletzten und getöteten Menschen nicht. Gemeint ist schließlich, dass Menschen zum Beispiel keinen Schulterblick machen, Verbote beim Abbiegen ignorieren, durchs Smartphone abgelenkt waren oder „nur noch schnell“ bei rot über eine Ampel fahren wollten und dadurch selbst große Bahnen nicht wahrnahmen.

Wenn also selbst solche großen Bahnen immer wieder „übersehen“ werden, was machen dann erst Menschen mit deutlich kleineren Fahrzeugen (zum Beispiel Fahrrädern)? Spätestens an diesem Punkt merkt man, dass man zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eigentlich die Ursache angehen und nicht die Verantwortung auf die oft vulnerablen Opfer im Straßenverkehr schieben sollte. Typischerweise wird in Polizei- und Presseberichten aber an die potentiellen Opfer appelliert, damit diese buntere Kleidung oder Helme tragen.

## Wer getötet wurde, sagt nicht mehr aus

Ein weiteres Problem bei der Unfallberichterstattung ist, dass diejenigen, die schwer verletzt oder direkt getötet wurden, der Polizei gegenüber keine Zeugenaussage tätigen können. Somit steht direkt nach einem Unfall oft nur die Sichtweise der autofahrenden Person zur Verfügung. Diese Aussagen sind naturgemäß nicht neutral und in der Regel auch noch von einem Schock beeinflusst. Das ist nachvollziehbar und auch nicht zu ändern.

Nicht nachvollziehbar dagegen ist, dass solche Aussagen von der Polizei gerne ungeprüft übernommen und als vermeintlich neutrale Polizeimeldung veröffentlicht werden. Diese werden

dann nicht selten ungeprüft von Journalistinnen und Journalisten im Wortlaut übernommen. Dadurch kommen entschuldigende Formulierungen wie „[...] übersah er auf Grund tiefstehender Sonne einen vor ihm fahrenden Radfahrer und touchierte dessen Hinterrad“<sup>7</sup> oder die häufige Formulierung im Stil von „konnte nicht mehr bremsen“ zustande. Ob z. B. die Geschwindigkeit den Verhältnissen angemessen bzw. angepasst war oder (wie man häufig sehen kann) ein Smartphone in der Hand gehalten wurde, wird in der Regel dabei nicht erwähnt und erst später per Gutachten ermittelt. Über diese späteren Erkenntnisse wird dann aber auch nur noch berichtet, wenn jemand getötet wurde.

## Wie es besser geht

Aus unserer Sicht ist es daher sinnvoller, wenn die Polizei bei der ersten Berichterstattung auf Details zum Unfallhergang verzichten würde – das vermeidet die Verbreitung von später durch die Unfallgutachten widerlegten Vermutungen und reduziert nebenbei auch die Beeinflussung der Zeuginnen und Zeugen, die häufig zu diesem Zeitpunkt noch per öffentlichem Aufruf gesucht werden. Für so einen Aufruf reichen auch Informationen zum Ort, Datum und den beteiligten Personen.

Was bei Menschen hängen bleibt, ist häufig nur die Überschrift. Natürlich ist es mit etwas Denksport verbunden, wenn man knackig kurze Überschriften als Ziel hat, aber gleichzeitig in der Sache korrekt bleiben möchte. Diese Energie ist aus unserer Sicht aber sinnvoll investiert und sollte von nach journalistischen Standards arbeitenden Journalistinnen und Journalisten gerne aufgebracht werden.

Und anstatt der von der Polizei und Presse an die Opfer gerichteten Hinweise wünschen wir uns Hinweise an diejenigen, die mit den besonders gefährlichen Fahrzeugen im Straßenverkehr unterwegs sind. Auch pressewirksame Aufklä-

rungsaktionen sollten sich primär an die Verursacherinnen und Verursacher richten und nicht an die Opfer.

## Die Gründe für die Verschleierung

Wieso sind diese Formulierungen aber überhaupt so wichtig? Erst wenn ein Problem klar benannt und damit von der Bevölkerung verstanden werden kann, rücken Lösungen in greifbare Nähe. Wenn aber vermeintliche Einzelereignisse „einfach passieren“, „Menschen sterben“ oder sie „sich [selbst] verletzen“, gibt es für die politisch Verantwortlichen keinen Grund, etwas an den scheinbar nicht vorhandenen Ursachen zu ändern. Wenn wir aber tagtäglich lesen würden, dass auch heute wieder die üblichen acht Menschen aus unserer Gesellschaft teilweise direkt vor unseren Haustüren von anderen Menschen im Straßenverkehr getötet wurden und es hierfür systemische Ursachen gibt, würde das Thema eine ganz andere Aufmerksamkeit bekommen.

Viele Menschen dürften auch dank der geschickten Nutzung von Sprache gar nicht mitbekommen haben, dass alleine der Straßenverkehr in Deutschland seit 1950 ca. 800.000 Todesopfer gefordert hat. Dazu kommen weit über 30 Millionen Menschen, die verletzt wurden.<sup>8</sup> In diesen Zahlen enthalten sind auch Alleinunfälle, die z. B. durch medizinische Notfälle, technische Defekte usw. verursacht wurden.

*Wir bedanken uns bei Marcel Löwen, der mit seiner Bachelorarbeit mit dem Titel „Sprache als Katalysator: Die Rolle der medialen Berichterstattung über tödliche Verkehrsunfälle im Kontext der Verkehrswende“ viele wertvolle Informationen beisteuerte. Seine Bachelorarbeit kann heruntergeladen werden unter:*

[adfc-frankfurt.de/loewen](http://adfc-frankfurt.de/loewen)

## Junger ADFC – Gründung in Frankfurt

Nach der im November beschlossenen Satzungsänderung ist der Weg frei für die Gründung des Jungen ADFC. Vom 25. bis 27. April treffen sich junge ADFC-Mitglieder aus ganz Deutschland in Frankfurt, um dieses neue Kapitel gemeinsam zu gestalten.

Im Mittelpunkt des als ADFC-Jugendforum betitelten Wochenendes steht die erste Bundesju-

gendversammlung mit Workshops und Aktionen, bei denen die Teilnehmenden die Zukunft des Jungen ADFC aktiv mitgestalten. Das Forum richtet sich an ADFC-Mitglieder von 16 bis 26 Jahren. Diese erhalten eine Postkarte mit Infos zur Anmeldung. Mehr zum ADFC-Jugendforum unter [adfc.de/jugendforum](http://adfc.de/jugendforum)

Die Bundesjugendversammlung findet am Samstag, 26. April, in hybrider Form statt. Neben den Teilnehmenden des ADFC-Jugendforums in Frankfurt können also auch alle anderen ADFC-Mitglieder von 10 bis 26 Jahren online daran teilhaben und mitentscheiden. Bei der Bundesjugendversammlung wird auch der erste Vorstand des Jungen ADFC gewählt. Wer an einer Kandidatur hierfür interessiert ist, wendet sich für weitere Infos an [junger@adfc.de](mailto:junger@adfc.de)

Matthias Rohr



Harry Bellach

# Sicher radeln auf der Emser Brücke?

Anträge von zwei Ortsbeiräten könnten für Bewegung sorgen

Im Norden gibt es mit der Robert-Mayer-Straße seit Kurzem eine weitere Fahrradstraße, im Süden ist an der Galluswarte eine neue Querungsmöglichkeit über die Mainzer Landstraße entstanden, zudem wurden weitere kleinere Verbesserungen am Bahnhof umgesetzt. Nur dazwischen ist die Radinfrastruktur alles andere als einladend: Der bunte Mix aus Fahrrad-Schutzstreifen, sehr schmalen Hochbordradwegen, nicht einsehbaren Wegen und einem freilaufenden Rechtsabbieger sind momentan nur etwas für Fortgeschrittene. Da auch die Wiedereröffnung der Camberger Brücke ansteht, wäre die Modernisierung der Emser Brücke für eine gut befahrbare Nord-Süd-Achse nur folgerichtig.

Da sich die Brücke über zwei Ortsbeiräte erstreckt, wurde dank zwei Anträgen in den beiden Gremi-

en die Prüfung einer Modernisierung der Radinfrastruktur diskutiert. Beschlossen wurde, nicht erst auf eine umfangreiche Kernsanierung zu warten, sondern den Einsatz der üblichen Elemente wie breiter Radfahrstreifen und Trennelemente zu prüfen und im Rahmen von Ortsterminen zu besprechen. Der Antrag im Ortsbeirat 2 (Bockenheim, Kuhwald, Westend) schließt auch eine Einbahnstraßenlösung für den Kraftverkehr explizit nicht aus. Bei Baustellen und auch der EUROBIKE-Messe funktionierte das problemlos.

Der Ortsbeirat 1 (Altstadt, Bahnhof, Europaviertel, Gallus, Gutleut, Innenstadt) beschloss den Antrag mit Stimmen von Grünen, SPD, Linke und ÖkoLinX-ARL, dagegen stimmten CDU und FDP. Im Ortsbeirat 2 stimmten Grüne und Linke sowie der Großteil der SPD dafür,



Keine einladende Infrastruktur zum Radfahren Ansgar Hegerfeld

auch hier CDU und FDP dagegen. Es gab eine Enthaltung aus Reihen der SPD.

Die Stadtverwaltung wäre gut beraten, die Bitte nach Ortsterminen,

Gesprächen und Lösungsvorschlägen aufzugreifen, damit wir zukünftig eine weitere sichere Verbindung mit dem Fahrrad nutzen können.

Ansgar Hegerfeld



**PERPEDALE**  **FAHRRAD FREUND**  
Fahrräder für alle Lebenslagen

## VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

### JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

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

**PERPEDALE.DE**  
**FAHRRADFREUND.COM**



**FAHRRAD BÖTTGEN**  
Große Spillingsgasse 8-14 60385 Frankfurt

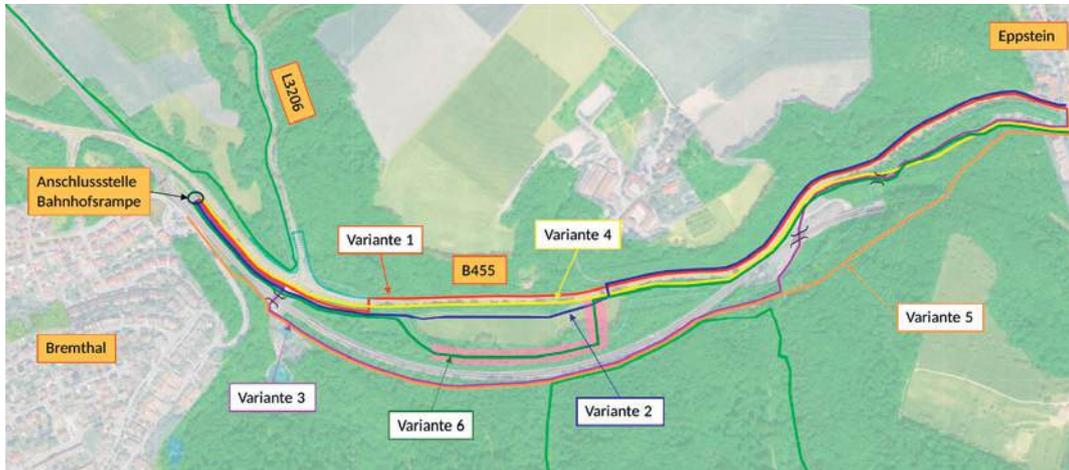





## Main-Taunus

# Sechs Varianten sind im Rennen

## Die Planungen für den Radweg Eppstein-Bremthal kommen voran



Screenshot aus einer Präsentation von Fischer Teamplan – mit freundlicher Genehmigung der Stadtverwaltung Eppstein

Am 11. Februar wurde in der Sitzung des Eppsteiner Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt der Sachstand zur Radwegplanung entlang der Bundesstraße 455 zwischen Eppstein und dem Stadtteil Bremthal vorgestellt. Der ADFC hatte erfolgreich angeregt, diese Verbindung im regionalen Flächennutzungsplan 2009 eintragen zu lassen. Nachfolgend nahm

der Main-Taunus-Kreis die Verbindung als Maßnahme in das Radverkehrskonzept Main-Taunus auf. Vor zwei Jahren hat dann die Stadt Eppstein per Verwaltungsvereinbarung mit Hessen Mobil die Planung dieser Maßnahme übernommen und jetzt wurde der aktuelle Sachstand

mit der Vorstellung von sechs Varianten präsentiert. Einige davon nutzen die von der Stadt Eppstein im Vorgriff geschaffenen Möglichkeiten bis zum Amstertal, die meisten nutzen das vom ADFC vorgeschlagene Ende an der Brücke des Bahnhofs Eppstein-Bremthal.

Bis zur Mitte des dritten Quartals soll die Variantenuntersuchung fertig gestellt sein und eine Vorzugsvariante benannt werden. Im Anschluss soll die Ausschreibung für die Kartierung Flora/Fauna sowie das Vergabeverfahren für Bodengutachten und Vermessung erfolgen. Die Kartierung von Fauna/Flora und Habitaten soll dann vom ersten Quartal 2026 bis zum ersten Quartal 2027 vorgenommen werden. Damit könnte im zweiten Quartal 2027 in die Entwurfsplanung auf Basis der vorliegenden Daten mit der dann gewählten Vorzugsvariante eingestiegen werden.

Der ADFC begrüßt sehr, dass die Planungen voran schreiten. Wir würden uns wünschen, dass der Straßen-Baulastträger Hessen Mobil selbst mit hoher Priorität solche Planungen vornimmt, zum Beispiel die Fortsetzung des Radwegs von Bremthal nach Naurod. Aufgrund der massiven Defizite bei Hessen Mobil weisen die hessischen Bundes- und Landesstraßen im Bundesländer-Vergleich einen sehr schlechten Ausstattungsgrad mit Radwegen auf.

Holger Küst



**Gefälliger und harmonischer**

Screenshot aus einer Präsentation von Weihermüller & Vogel / Ney + Partners – mit freundlicher Genehmigung der Stadtverwaltung Hofheim

## Neuer Planungsentwurf für die Rad- und Fußverkehrsbrücke zwischen Hofheim-Süd/Marxheim und der Kernstadt

Die Planungsbüros Weihermüller & Vogel sowie Ney + Partners haben einen überarbeiteten Vorschlag für eine Brücke zwischen dem Hochfeld und dem Schulzentrum vorgestellt. Dieser Vorschlag erscheint viel gefälliger als die bislang diskutierte Planungsvariante und fügt sich harmonischer in das Umfeld ein. Zudem müssen weniger Bäume gefällt werden, werden

enge Kurven vermieden (die alte Planung wies drei enge Kurven auf) und Radfahrende verlieren keine unnötig erklimmen Höhenmeter. Die Hofheimer Stadtverwaltung schätzt die Baukosten auf 20 Millionen Euro, mit einer Förderung durch das Land und/oder den Bund erscheint die Umsetzung realistisch.

Im Gegensatz zur Brücke der Rheingaustraße über L 3011 und

Bahnlinie mit einer Steigung von über 10 Prozent weist die vorliegende Planung eine mittlere Steigung von 4,4 Prozent und maximal 4,73 Prozent auf. Die etwa 250 Meter lange Steigungsstrecke mit über 4 Prozent hält der ADFC in Anbetracht der Topografie für akzeptabel.

Leider haben die Büros die vom ADFC angeregte Anbindung des

Mittelbahnsteigs sowie des Gleises 1 über Rampen nicht aufgegriffen. Dadurch werden Synergien zum Wechsel zwischen Fuß- und Radverkehr auf der einen Seite und schienengebundenem Nahverkehr auf der anderen Seite unnötig verschenkt. Personen, die ihr Rad mitnehmen wollen oder mit einem Rollstuhl unterwegs sind, können den Mittelbahnsteig daher nur über Treppen oder einen fehleranfälligen Aufzug erreichen. Damit einher gingen zwar aufwendigere Planungen, denen neben der erhöhten Nutzbarkeit auch höhere Fördergelder durch die damit erfolgte Verknüpfung mit dem ÖPNV gegenüber stünden.

Holger Küst

## Oberursel

## Oberursel radelt an

Zwei Premieren plant der ADFC Oberursel/Steinbach für dieses Frühjahr: Einen Flohmarkt für Lauf- und Kinderräder und eine Kidical Mass-Fahrraddemo.



So fröhlich und entspannt sollen Kinder am 11. Mai auch auf Oberursels Straßen radeln können.

ADFC Deckbar

Die erste Premiere findet am Samstag, 29. März statt: Die Veranstaltung „Anradeln“ ist diesmal nicht in der Innenstadt, sondern im Norden der Stadt, in Kooperation mit der Grundschule am Eichwäldchen auf dem Hof der Schule geplant. Es wird wieder einen Fahrradparcours geben, den die Jugendverkehrsschule des Hochtaunuskreises unterstützt. Neu sind zwei Aktionen: Ein Flohmarkt für Lauf- und Kinderräder und eine Fahrradhelm-Aktion.

Sollen die Jüngsten von klein auf lernen, Rad zu fahren und dies als Alltagsverkehrsmittel erfahren, müssen sie passende, sichere Räder haben. Das will der Flohmarkt fördern, zudem ist es nachhaltig, gebrauchte Räder zu nutzen. Das „Flickwerk“ des Vereins Windrose checkt, ob die Räder sicher sind. Damit gelegentliche Stürze glimpflich ausgehen, ist ein passender Helm wichtig. „Uns ist aufgefallen, dass viele Kinder, gerade aus den weniger begüterten Vierteln, oft ohne Helm fahren“, begründet Bengt Köslisch die neue Aktion. „Kinder wachsen rasch und brauchen dann größere Helme. Für manche Familie kann es eine Kostenfrage

sein, ob das Kind einen neuen Helm bekommt.“ Dem will der ADFC Oberursel/Steinbach abhelfen und ruft dazu auf, Kinderhelme zu spenden, die dann gegen den kleinen Obolus von 2 Euro an andere Familien abgegeben werden. Auch Spenden neuer Helme sind willkommen, die für 10 Euro abgegeben werden. Wer ein Rad verkaufen möchte, kann das auf der Anradeln-Seite, die unter „Aktuelles“ auf [oberursel.adfc.de](http://oberursel.adfc.de) zu finden ist, anmelden. Helm-Spenden können am 29. März bei der Veranstaltung oder vorher bei City-Zweirad in der Korfstraße 2 abgegeben werden.

Die zweite Premiere ist für den 11. Mai geplant. An diesem Sonntag soll die erste Kidical Mass auf einem knapp fünf Kilometer langen Rundkurs durch Oberursel rollen. Teilnehmen können Kinder ab vier Jahren, die diese Strecke aus eigener Kraft zurückzulegen können und von einer erwachsenen Person begleitet werden. Start und Ziel ist der Rathausplatz, wo vor dem Start ein kleines Kinderprogramm geplant ist. Die Kidical Mass ist bei der Stadt als Demonstration angemeldet, die Polizei sichert die Route ab.

Ulrike Heitzer-Priem

## Mobilitätslabor Taunus

Das Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) sucht Teilnehmende für zwei Mobilitätsexperimente im Taunus. In der ersten Studie will das ISOE gemeinsam mit dem Freilichtmuseum Hessenpark, dem Freizeitpark Lochmühle, der Stadt Königstein und dem Hochtaunuskreis herausfinden, wie die An- und Abreise zu Ausflugszielen nachhaltiger gestaltet werden kann. Dazu bekommen bis zu 20 Teilnehmende über mehrere Monate die Möglichkeit, kostenfrei Alternativen zum Pkw auszuprobieren, um damit mit Familie oder Freunden von Mai bis Oktober 2025 möglichst drei autofreie Ausflüge zu unternehmen. Interessierte (ab 18) aus Usingen, Königstein oder Frankfurt am Main, melden sich bis zum 15. März 2025 über eine Online-Umfrage an, die unter [isoe.de](http://isoe.de) zu finden ist.

In Friedrichsdorf führt das ISOE gemeinsam mit ivm und Regionalverband FrankfurtRheinMain ein zweites Experiment zum autofreien Berufspendeln durch. Auch hierfür werden Teilnehmende gesucht, die für mehrere Monate E-Bike, E-Lastenrad oder ÖPNV kostenlos nutzen können. Interessierte ab 18 müssen in Friedrichsdorf wohnen oder arbeiten beziehungsweise ihre Ausbildung dort machen und dazu bisher das Auto genutzt haben. Eine Infoveranstaltung findet am 13. März 2025 um 19 Uhr im Rathaus der Stadt Friedrichsdorf statt. Mehr Infos zum Experiment *Anders Pendeln* unter [transform-region.de/Unsere-Reallabore/Anders-Pendeln](http://transform-region.de/Unsere-Reallabore/Anders-Pendeln)



Beratung &amp; Service



Kinderräder



Jugendräder



Stadtfahrräder



Tourenräder



Gravelbikes



Trekkingeräder



Single-Speed-Räder



Mountainbikes

Pedelegs

Kompakt-Pedelegs

chike

Ersatzteile

Zubehör

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

[www.FahrradWagner.de](http://www.FahrradWagner.de)

**Fahrradhaus  
Wagner**

Familientradition seit 1929

Wooqstr. 21

Tel.: 069 - 952 948 44

60431 Ffm. - Ginnheim

Fax: 069 - 952 948 56

Öffnungszeiten:

Montag - Freitag:

9:00 - 12:00 Uhr

15:00 - 18:30 Uhr

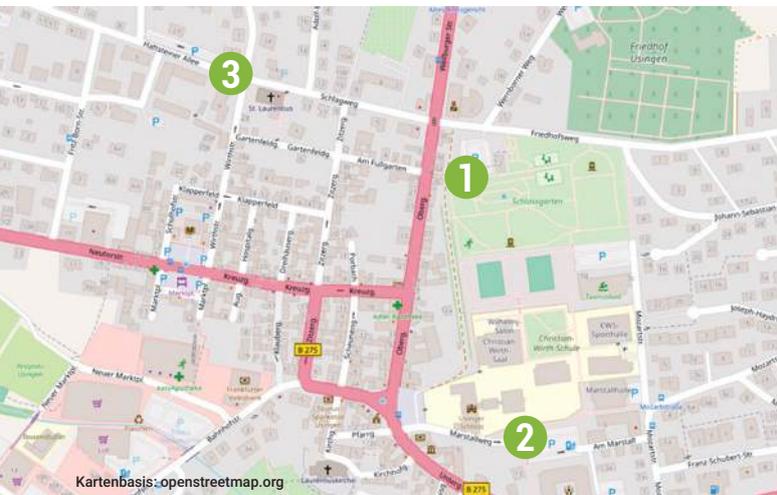
Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:

9:00 - 13:00 Uhr

## Usinger Land

## Rätselhafte Standortwahl



Fahrradabstellanlagen sollten vor allem dort errichtet werden, wo es relevante Ziele, also einen konkreten Bedarf gibt. Weil sie wenig Platz beanspruchen, ist das auch fast immer möglich. Warum sich Usingen bei der Standortwahl trotzdem an platzaufwändigen Auto-Parkplätzen orientiert, ist ein Rätsel.

In Usingen gibt es einige neue Radabstellanlagen, gefördert vom Land Hessen. Allerdings stellt sich den geneigten Radfahrer:innen die Frage, warum die Abstellanlagen neben Autoparkplätzen gebaut wurden. Wer mit dem Rad unterwegs ist, fährt bis zum Ziel. Autofahrer:

innen hätten das auch gerne, es ist aber nicht überall möglich. Daher sind die Parkplätze für Autos oft in einiger Entfernung zu möglichen Zielen. So auch in Usingen.

**1** Abstellanlage, *Parkplatz Am Gericht*. Bei diesem Namen könnte man meinen, es gäbe ein Gericht in der Nähe. Gibt es nicht. Im ehemaligen Gerichtsgebäude ist die Polizeistation Usingen untergebracht, und selbst bis zu deren Eingang sind noch rund 100 Meter zu laufen. Es gibt also kein Ziel in der Nähe, das das Rad abzustellen. Wer in den nahegelegenen Schlosspark geht, nimmt das Rad mit.



Parkplatz Am Gericht

Ecke Hattsteiner Allee und Schillerstraße  
Rüdiger Maas (3)

Parkplatz Am Marstall

**2** Abstellanlage, *Parkplatz Am Marstall*, überdacht. Auch hier sind keine Ziele erkennbar, die Radfahrende verleiten könnten, das Rad hier abzustellen. Außer vielleicht ein paar Schüler des nahegelegenen Gymnasiums, die bereit sind, für einen trockenen Sattel ein paar Meter zu gehen.

**3** Abstellanlage, Ecke *Hattsteiner Allee* und *Schillerstraße*, selbstverständlich neben einem Parkplatz für Autos, weit von jeglichem Ziel für Radfahrende entfernt. Die katholische Kirche gegenüber kann

nicht betreten werden, wegen möglicher Baumängel.

So fragen wir uns, wer diese Stellen ausgesucht hat, und ob diese Personen jemals Rad gefahren sind. An den ADFC Usinger Land e. V. hat die Stadtverwaltung jedenfalls keine Anfrage gestellt, ob die gewählten Plätze sinnvoll seien. Hier wurde öffentliches Geld sinnlos ausgegeben. Damit wurde nichts für den Radverkehr in Usingen getan.

Aber es gab im vergangenen Jahr auch Positives aus Usingen zu berichten. So sind fast alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben worden. Und auch auf einem Fußweg wurde das Schild „Rad frei“ angebracht. Aber Achtung: Dieser Fußweg war schon immer im Radroutenplaner Hessen und im Schülerradroutenplaner Hessen als Radverbindung ausgewiesen. Rüdiger Maas

## Beratung und Vertretung in folgenden Rechtsgebieten:

- Arbeitsrecht
- Bank- und Kapitalmarktrecht
- Baurecht
- Erbrecht (Testament, Erbvertrag)
- Familienrecht
- Handels- und Gesellschaftsrecht
- Immobilienrecht
- Internationales Vertragsrecht
- Luftverkehrsrecht
- Mietrecht
- Schenkungs- und Übergabeverträge
- Unternehmensnachfolge
- Verkehrsrecht
- Vorsorgevollmacht/ Patientenverfügung

## WSHP | Rechtsanwälte Notare

BAD VILBEL · FRANKFURT AM MAIN · BERLIN

**61118 Bad Vilbel**  
Frankfurter Straße 35  
Telefon +49 (0)6101 58 38 60  
Telefax +49 (0)6101 1 22 29

**60325 Frankfurt am Main**  
Friedrich-Ebert-Anlage 56  
Telefon +49 (0)69 75 699-0  
Telefax +49 (0)69 75 699-105

info@wshp.law

www.wshp.law

## Bad Vilbel / Karben

## Kreuz und quer

## Eine Fahrradabstellanlage musste Bauarbeiten weichen – leider ohne Ersatz

Seit einigen Monaten sind in der Siedlung Heilsberg großangelegte Baumaßnahmen im Gange – zum einen zur Umgestaltung der Alten Frankfurter Straße und zur Verlegung neuer Leitungen in ihrem gesamten Verlauf, zum anderen wegen des Neubaus des Bürgerhauses neben dem Feuerwehrstützpunkt. Leider haben diese im Grunde begrüßenswerten Projekte nicht nur positive Auswirkungen.

An der Litfaßsäule wäre Platz für Ersatz Ute Gräber-Seißinger



So wurde die reguläre Haltestelle Alte Frankfurter Straße für die Busse der Linien 30 und 551 auf weiter entfernte, nicht barrierefreie Ersatzhalteplätze verlegt. Im Fall der Linie 30 ist die Verlegung nachvollziehbar, denn deren Busse sind überlang, sodass sie einen entsprechend großen Wendekreis benötigen. Anders verhält es sich im Fall der Linie 551: Keine der zuständigen städtischen Stellen konnte auf Nachfrage einen Grund nennen.

Sehr ärgerlich ist, dass den Bauarbeiten am Bürgerhaus gleich zu Beginn im September 2024 die Fahrradabstellanlage gegenüber der regulären Haltestelle zum Opfer fiel. Seitdem werden die Zweiräder der

Pendlerinnen und Pendler auf dem Weg zur Ersatzhaltestelle kreuz und quer an Masten angeschlossen. Bemühungen von ADFC-Mitgliedern, die Stadt zur Einrichtung eines angemessenen Ersatzes zu bewegen, waren zwar langwierig, liefen letztlich aber ins Leere. Dabei wäre im Bereich der regulären Haltestelle neben der Litfaßsäule Platz für mindestens zwei Anlehnbügel, die vier Fahrräder aufnehmen könnten. Laut Aussagen städtischer Mitarbeiter könnten diese Bügel den barrierefreien Ausstieg aus dem Nachtbus n96 behindern. In Anbetracht der nicht barrierefreien Ersatzhaltestellen erscheint diese Argumentation etwas befremdlich.

Christina Romeis



Mangels Abstellanlage: wildes Abstellen auf dem Weg zur Ersatzhaltestelle

Christina Romeis (2)



FAHRRAD  
FREUND

PER PEDALE  
Fahrräder für alle Lebenslagen

VERKEHRSWENDE?  
AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

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

FAHRRADFREUND.COM  
PERPEDALE.DE

Der ADFC Bad Vilbel/Karben sucht eine:n

### Koordinator:in Veranstaltungen

insbesondere zur Unterstützung unserer Sommerfeste sowie unserer Weihnachtsfeiern.

Deine Aufgabe: Organisation – das heißt Vorbereitung, Leitung des Teams und Beteiligung bei der Durchführung – der Veranstaltungen in Abstimmung mit dem Vorstandsteam.

Interesse? Gerne informieren wir über die Details. Dazu einfach melden unter 0175 203 2219 oder [info@adfc-badvilbel-karben.de](mailto:info@adfc-badvilbel-karben.de)

## Bad Vilbel / Karben

# Fahrrad? Aber immer!

## Aktivenporträt Ute Volz



Wo Ute Volz ist, ist das Rad meistens nicht weit entfernt. Ute Gräber-Seißinger

„Meine Eltern waren radfreundlich. Jeder in meiner Familie hatte ein funktionierendes Fahrrad, und schon als ich klein war, fuhren wir erste Touren. Zwei Urlaube waren sogar Touren mit meinem Vater von Jugendherberge zu Jugendherberge. Außerdem hat sich der Moment eingebrannt, als ich endlich auf dem Damensportrad meiner Mutter fahren durfte: ein wunderschönes Peugeot in Grünmetall mit zwei Schalthebeln am Rahmen.“

Bei diesem persönlichen Rückblick überrascht es nicht, dass es Ute zum ADFC gezogen hat. Sie zählt zu denjenigen ADFC-Mitgliedern in unseren Reihen, die erst seit recht kurzer Zeit – genauer gesagt, seit drei Jahren – im Verein sind. Bald nach ihrem Eintritt beschloss sie, die sich selbst als „sympathisch-verrückt“ beschreibt, für den ADFC Bad Vilbel/Karben aktiv zu werden. Die Bezeichnung „verrückt“ bezieht sich dabei nicht nur auf das

Radfahren, sondern auf alle möglichen ihrer sympathisch-verrückten Ideen.

Neben der Arbeit und ihrer Fernbeziehung ist Ute im Kirchenvorstand und einem weiteren Verein aktiv. Und jetzt noch ein Ehrenamt im ADFC? Ein regelmäßiges Engagement im Vorstand des ADFC schließt sie bislang aus. Trotzdem wollte sie den ADFC irgendwie unterstützen und ließ sie sich vor zwei Jahren zur Kassenprüferin wählen – ein Amt, das im Regelfall nur einmal im Jahr Zeit in Anspruch nimmt. Außerdem ist sie die Hauptperson im dreiköpfigen Instagram-Team des ADFC Bad Vilbel/Karben. Dieser „Job“ lässt sich gut in ihren Lebensrhythmus eingliedern, denn das Handy habe sie schließlich immer dabei, auch am Wochenende.

Ute ist Volkswirtin und sitzt berufshalber fast den ganzen Tag am Schreibtisch. Nicht zuletzt deshalb fährt sie gerne und viel Fahrrad. Das Fahrrad ist ihr Alltags-Fortbewegungsmittel, sofern nicht gerade im Winter die Wege gefährlich vereist sind. In Bad Vilbel-Heilsberg aufgewachsen, wohnte sie später zehn Jahre in Frankfurt – da war ihr das Fahrrad das flexibelste und schnellste Fortbewegungsmittel. Mit ihrer Rückkehr nach Bad Vilbel wurde sie allerdings kalt erwischt von der Ignoranz, Arroganz und Unkenntnis vieler Bad Vilbeler Autofahrer:innen. Zuvor war für sie undenkbar, dass sie sich in Frankfurt auf dem Fahrrad sicherer fühlen würde als in Bad Vilbel. „Aber so ist es. Ich war – und bin nach wie vor – empört über diese Situation.“ Grund genug, die Lobby der Radelnden zu stärken – und das geht, sagt sie, am besten über den ADFC.

In ihrer Jugend war das Fahrrad für Ute ein Stück Autonomie. Sie musste weder ihre Eltern fragen, ob sie sie von A nach B fahren kön-

nen, noch musste sie sich an den kaum zumutbaren Takt einer Busverbindung anpassen. „Das Gefühl von Freiheit stellt sich noch heute ein, wenn mir die Sonne aufs Gesicht scheint und der Fahrtwind die Haare verwirbelt.“ Mittlerweile schätzt sie am Fahrrad auch, dass die Parkplatzsuche entfällt, der Alltag sportlich bereichert wird und dass sie im Berufsverkehr schneller und besser planbar durchkommt.

Folgerichtig nur, dass Ute mehrere Fahrräder ihr eigen nennt. Im Alltag nutzt sie ihr Trekkingrad. Zwei weitere, ältere Trekkingräder stehen für ihre Gäste bereit, denn auch mit ihnen nimmt sie kurzerhand das Rad, etwa zum Besuch des Eiscafés. Für ihre Patentochter hat sie zwei Jugendräder besorgt; eines davon steht in Bad Vilbel, das andere bei ihrem Lebensgefährten, so dass das Patenkind da wie dort mobil ist.

Als ihr Freund wegen einer Knieoperation mit dem Radeln pausieren musste, vergrößerte Ute den Fuhrpark um ein gebrauchtes Tandem. „Ein Sommer ohne Radtour zum Eiscafé geht gar nicht“, sagt sie. Zuerst war es dem Freund peinlich, sie die Haupt-Tretlast tragen zu lassen. Doch als er bemerkte, wie sich insbesondere Kinder über den Anblick eines Tandems freuten, konnte er die Situation genießen. Nachdem das Knie verheilt war, kaufte er ein E-Bike – und sie selbst dann auch. Bergige Touren mit ihm auf dem E-Bike und sie selbst auf dem Muskelkraftrad? Nein, das machte auf Dauer keinen Spaß!

Ute fährt zwar super gerne Auto, besitzt jedoch keines. Ihr einziges eigenes Kraftfahrzeug ist ein Motorrad. Doch da sie so viel häufiger Fahrrad fährt als Motorrad, muss sie sich zu Beginn der Motorradsaison immer streng ermahnen, mit dem Motorrad NICHT auf die Fahrradspur zu wechseln.

Ute Gräber-Seißinger



## ... und im Zweifel noch eines mehr

## Region

# Die historische Ölmühle

Ein Ausflug zu einem besonderen Denkmal in Niederdorfelden

Am Sonntag, den 8. September 2024, haben wir den Tag des offenen Denkmals auf eine ganz besondere Weise erlebt: Wir besuchten die historische Ölmühle aus dem Jahr 1799 in Niederdorfelden. Diese Mühle, eingebettet in die malerischen Nidderauen, neben der geheimnisvollen Ruine der alten Wasserburg, öffnet nur selten ihre Tore für Besucher. Doch an diesem Tag hatten wir das Glück, einen Blick hinter ihre jahrhundertealten Mauern werfen zu dürfen. Trotz

des kühlen Wetters und teils heftiger Regenschauer ließen sich 15 unerschrockene RadlerInnen nicht davon abhalten, diese Gelegenheit zu nutzen. Neben einem großen Angebot an Kaffee und leckerem Kuchen sowie selbst gebackenem Brot wurden sehr anschauliche Führungen über die Geschichte, das Handwerk und die Architektur der Ölmühle angeboten. Die Führungen waren lebendig und packend: Wir erfuhren, wie der Müller damals lebte, wie aus heimischen Früchten Öl gewonnen wurde und wie das Haus, in dem all dies geschah, gebaut wurde.



## Details zum Tagesablauf als Halbtagestour \*\*

Um 12 Uhr starteten wir an der Praunheimer Brücke und rollten entlang der Nidda bis Bonames. Über Feldwege und ruhige Straßen ging es mit ein paar Steigungen nach Nieder-Erlenbach und Dortelweil, ab Gronau schließlich entlang der Nidder. Von 14 – 16 Uhr pausierten wir an der Ölmühle für die 60-minütige Führung und Stärkung. Mit vielen neuen Eindrücken ging es zurück über Feldwege bis kurz vor den Bad Vilbeler Stadtwald, dann durch Bad Vilbel und zurück zur Praunheimer Brücke um kurz vor 18 Uhr.



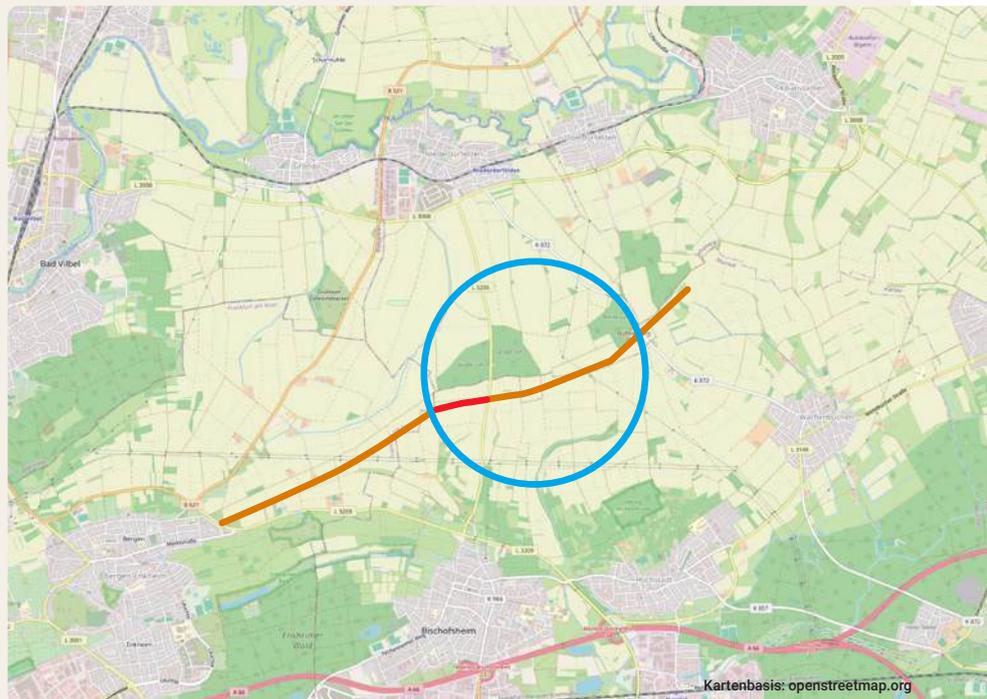
Diese Route mit einer Länge von 40 km ist in Komoot veröffentlicht: <https://www.komoot.com/de-de/tour/1851315575>

Für alle, die diesen Tag verpasst haben: Am Mühltage 2025 (Pfungstmontag, 9. Juni 2025) öffnet die Mühle erneut ihre Türen und lädt dazu ein, in diese Welt einzutauchen. Mehr Infos gibt es unter: [www.oelmuehle-niederdorfelden.de](http://www.oelmuehle-niederdorfelden.de)

Uta Fitzen

# Vollsperrung auf der Hohen Straße

Wegen Arbeiten zum Bau einer neuen Starkstromleitung zwischen Karben und Fechenheim ist die Hohe Straße südlich von Niederdorfelden seit 25. Februar bis mindestens Ende April voll gesperrt. Eine sinnvolle Umleitung war bis Redaktionsschluss nicht bekannt. Nach Aufhebung der Sperrung findet voraussichtlich bis ins Jahr 2026 täglich außer sonntags Baustellenverkehr auf der Hohen Straße statt. Trotz vorgesehenem Kehrfahrzeug kann es zeitweise zu Verschmutzungen und Verzögerungen kommen. Ansgar Hegerfeld





## Hätte, hätte ...



Technik-Tipp

## ... hätte ich sie doch gepflegt, die Kette

Ungeliebt fristet sie Ihr Dasein, dort wo es dreckig und schmierig ist. Wenn man sie erst einmal wieder geölt hat, merkt man, wie superleicht das Rad läuft, wie ungehindert die Muskelkraft in Fortbewegung umgesetzt wird und nicht in der Reibung der Kette verschwindet.

Also mit Putzlappen und gutem Kettenöl an die Arbeit. Zuerst wird die Kette mit dem Lappen von Schmutz und alten Ölresten befreit. Dazu das Rad auf den Ständer stellen und mit der rechten Hand langsam die Tretkurbel gegen den Uhrzeigersinn drehen. Der untere und gut zugängliche Teil der Kette läuft dabei leicht durch die linke Hand mit dem Lappen. Danach mit dem Kettenöl in der linken Hand jedem Kettenglied ein Tröpfchen Öl gönnen, dabei wieder mit der rechten Hand die Kurbel zum Fortbewegen der Kette nutzen. Das Öl zieht sich durch die Kapillarwirkung jetzt zwischen die Kettenglieder und Kettenrollen und entfaltet dort seine Wunderwirkung. Wenn man zwei Umläufe der Kette geschafft hat, dann nochmals mehrere Runden drehen, um dem Öl auch die Zeit zu geben, sich besser zu verteilen. Danach kommt der wichtigste Teil: die Kette jetzt mit einem sauberen Lappen vom überschüssigen Öl auf den Gliedern und Rollen befreien. Dies verhindert, dass sich dort gleich wieder der Dreck ansammelt.

Wer eine Kettenlehre besitzt, sollte darüber hinaus von Zeit zu Zeit den Verschleiß der Kette prüfen. Nichts hält ewig. Selbst die bestens geschmierte Kette ist irgendwann so gelängt, dass sie beginnt auch die Ritzel abzunutzen. Fällt die Lehre zwischen die Kettenglieder, so ist es Zeit die Kette zu wechseln. Ob dann das Ritzelpaket auch mit dran ist, entscheidet bei mir die Fahrradwerkstatt.

*Bernd Wehking-Berges, AG Klaunix*

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](http://zweirad-ganzert.de)

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

MO, DI, DO & FR 09.00-13.00 UHR + 14.30-18.00 UHR / SA 09.00-13.00 UHR MI. GESCHLOSSEN

Facebook icon: [www.facebook.com/zweirad-ganzert](https://www.facebook.com/zweirad-ganzert)  
Tel: 069/734886

# Fernweh im Winter

Die Radreisen-Vortragsreihe des ADFC Frankfurt im Winter

Saalbau Bornheim, Arnsburger Straße 24,  
60385 Frankfurt am Main,  
U4/Bus 32 „Höhenstraße“

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

Eintritt frei, Spende erbeten

Weitere Informationen:  
[adfc-frankfurt.de/fernweh-im-winter](http://adfc-frankfurt.de/fernweh-im-winter)



Jürgen Orth

Donnerstag, 27. März 2025, 19.30 Uhr

Jürgen Orth

ADFC Frankfurt, AG Kartographie & GPS

## Die Radrunde Allgäu. Eine Radtour auf einem 4-Sterne-Radfernweg

Rund 475 km durch die Allgäuer Alpen. Ob sportlich oder gemütlich, die Tour durch das Allgäu lohnt sich. Memmingen, Wangen, Isny, Oberstaufen, Immenstadt, Sonthofen, Füssen, Marktoberndorf oder Bad Wörishofen sind Perlen entlang der Strecke.

## Gute Aussichten

Das neue Tourenprogramm ist da. Unsere Tourenleiter:innen bieten dieses Jahr rund 300 Touren an – so viele waren es noch nie. Das Angebot ist wieder breit aufgestellt, für die unterschiedlichsten Interessen und sportlichen Ansprüche ist etwas dabei.

Iris Nattermann



## Fahrradtouren 2025

Frankfurt - Offenbach - Bad Vilbel/Karben



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

## 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  
komooot: adfc-ffm.de/=BEf2

**Öffnungszeiten Geschäftsstelle**

freitags 17.15 – 19 Uhr  
samstags 11 – 13 Uhr

### Vorstand

Anke Bruß  
Uta Fitzen  
Michael Genthner  
Dr. Susanne Neumann  
Joachim Schirrmacher  
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:**  
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 Verkehrspolitischer  
Sprecher:** Ansgar Hegerfeld  
verkehr@adfc-frankfurt.de

**AG bike-night:** Falko Görres  
bike-night@adfc-frankfurt.de

**FrauenAktiv:** Verena Reddig  
frauenaktiv@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  
Anke Bruß  
anke.bruss@adfc-frankfurt.de  
Claudia Nora Fischer  
claudia.fischer@adfc-frankfurt.de  
Uta Fitzen  
uta.fitzen@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

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.preisung@adfc-frankfurt.de

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

Joachim Schirrmacher >0175 2763826  
joachim.schirrmacher@  
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: Jürgen Ahl; ADFC Bad Vilbel:

Ute Gräber-Seißinger; ADFC Offenbach: Henning Kühl

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

**Anzeigen:** werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de

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

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

**Redaktionsschluss** für die Mai/Juni-Ausgabe: 9. April 2025

## Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

**Fahrrad Böttgen GmbH**  
Große Spillingsgasse 8–14  
(Anzeige Seite 15)  
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 22)  
www.zweirad-ganzert.de

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

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

**Radsporthaus Kriegelstein**  
Hofheimer Straße 5 (F-Zeilsheim)  
(Anzeige Seite 28)  
www.radsporthaus-kriegelstein.de

**Main Velo**  
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 0)  
www.mainvelo.de

**Montimare**  
Hanauer Landstraße 11 – 13  
www.montimare.de

**Per Pedale**  
Adalbertstraße 5  
(Anzeige Seiten 15 + 19)  
www.perpedale.de

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

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

**Fahrradhaus Wagner**  
Woogstraße 21  
(Anzeige Seite 17)  
www.fahrradwagner.de

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

# Fünf Fragen an ...

## Bernd Wehking-Berges



## „Im Norden bekommt man das Rad neben die Wiege gestellt“

In einfachen Verhältnissen in Norddeutschland geboren, „erfuhr“ sich Bernd Wehking-Berges viele Gebiete auf der ganzen Welt mit dem Fahrrad. Denn als Ingenieur konnte er zahlreiche Länder bereisen und war dort teilweise über mehrere Jahre stationiert. Auch seinen Sohn brachte er konsequent mit dem Fahrrad in die Frankfurter Kita. Heute ist es dem aufgeschlossenen Rentner wichtig, auch etwas zurückzugeben. Er engagiert sich seit fünf Jahren aktiv in der KlauNix AG und hilft sowohl bei Codieraktionen an Ständen als auch bei Fahrrad-Checks in Firmen, die sich großer Beliebtheit erfreuen. Darüber hinaus arbeitet er ehrenamtlich im Jazz-Archiv Darmstadt und ist als Lesepate für Kinder aktiv. Daneben bleibt aber immer noch Zeit für Fahrradtouren und ausgiebige Reisen mit seiner Frau Dagmar in nahe und ferne Länder.

### Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Offen, kommunikativ, sportlich.

### Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Als in Norddeutschland Geborener macht die Frage keinen richtigen Sinn. Man bekommt dort das Fahrrad neben die Wiege gestellt. Und wenn man erst mal das Fahren gelernt hat, dann will man das Rad nicht mehr hergeben. Ob Gegenwind oder waagerechter Regen, nichts kann einen aufhalten. Und als Kind durch Matsch und Pfützen zu fahren, ist super. Dieses Spaßgefühl hat mich nie verlassen. Das sollte man den heutigen Kindern auch ermöglichen. Später bin ich dann einfach immer mit dem Rad zur Arbeit gefahren, ob in Frankfurt ohne die heutigen Luxusradwege, in Singapur bei tropischer Hitze oder in den USA bei bitterer Winterkälte. Nur in China war's mir zu chaotisch und gefährlich.

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

Als Mitglied der Codier- und Fahrradcheckgruppe kommt man weit in den Frankfurter Stadtteilen und den dortigen Unternehmen herum und lernt viele verschiedene Leute kennen. Aber der verrückteste von allen in unserer Gruppe war Wehrhart Otto mit seiner schillernden politischen Vergangenheit. Er stieg gerne vom Rad dadurch ab, dass er sein Bein über die vordere Stange des Herrenrades schwenkte. Klappte nicht immer.

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

Haltet euer Fahrrad technisch in Schuss (wenn's klappert, stimmt was nicht) und bleibt beim Fahren immer locker (ist in Frankfurt nicht immer einfach, aber machbar). Und verliert den Spaß am Fahren nicht. Manchmal ist langsames Cruisen einfach genussvoller als hektisches Gestampel. Und bitte benutzt die Fahrradwege immer in die richtige Richtung und fahrt nicht auf den Bürgersteigen. Wir hören bei den Codierungen immer wieder solche Beschwerden, das stört und nervt einfach.

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

Vielleicht erlebe ich es noch: den komplett ausgebauten Radschnellweg nach Darmstadt. Oder nach Eschborn und Oberursel. Bei diesen Vorhaben ist einfach das Ankündigungstempo deutlich höher als das Realisierungstempo. Besser wäre es anders herum.



Abhaken am Checkpoint bei einem Alley Cat Rennen in Barcelona.

Jordi Tamayo, Wikimedia Commons

Was ist eigentlich ein

# Alley Cat Rennen?

**Schnelligkeit, Kombinationsgabe, Ortskenntnisse und Muskelkraft – all das ist gefragt bei der Schnitzeljagd auf zwei Rädern durch die Großstadt.**

Benannt nach streunenden Straßenkatzen wurden Alley Cat Rennen in den frühen 90er Jahren in der Fahrradkurier-Szene von Toronto erfunden. Dabei wollten Bike Messenger im meist spielerischen Rahmen ihre Fähigkeiten aneinander messen. Wer kommt am schnellsten von A nach B? Wer erkennt ein verstecktes Klingelschild? (Man bedenke, dass Google Maps noch lange nicht erfunden war). Aber wie läuft das genau ab? Zu Beginn des Rennens erhalten die Teilnehmenden ein sogenanntes Manifest, auf dem entweder verschiedene Checkpoints angegeben sind oder aber nur der erste. In diesem Fall

müssen die Fahrer:innen, dort angekommen, eine Aufgabe lösen, um die Location des nächsten Checkpoints herauszufinden. Dies simuliert die verschiedenen Aufträge, die ein Fahrradkurier über den Tag verteilt erhält. Die Herausforderungen können aus den Bereichen Denksport, Geschicklichkeit oder Kreativität kommen und werden bei erfolgreichem Erfüllen auf dem Manifest vermerkt. So hangeln sich die Teilnehmenden von Checkpoint zu Checkpoint bis zum Ziel. Sind im Manifest bereits alle Checkpoints vorgegeben, ist es spannend zu sehen, wer sich die effektivste Route überlegt. Bei beiden Varianten gewinnt die Person, die zuerst im Ziel ankommt und alle Aufgaben erfüllt hat.

Im Gegensatz zu offiziellen Wettkämpfen steht beim Alley Cat Rennen das Gemeinschaftsgefühl im Vordergrund. Es werden oft zusätzliche Preise für den letzten Platz vergeben, und im



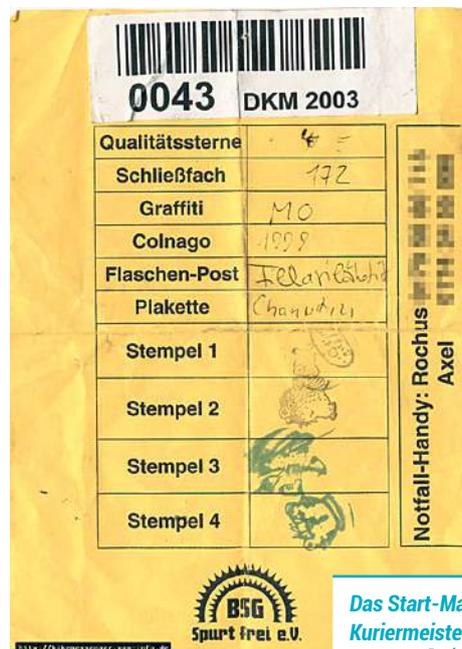
Spoke Card des Global Gutz Alley Cats, das weltweit an verschiedenen Orten stattfindet.

Mrdwal, Wikimedia Commons

Anschluss feiern alle Teilnehmenden gemeinsam. Auch werden die Rennen nicht bei der Stadtverwaltung angekündigt, finden also im laufenden Straßenverkehr statt, denn es soll ja der Alltag der Fahrradkuriere nachgestellt werden. So gibt es natürlich auch keine Trikot-Nummern, sondern kleine Karten, auf denen handschriftlich die Startnummer vermerkt wird und die man zwischen die Speichen des Vorderrads klemmt (spoke card). Ursprünglich kamen hier Tarot-Karten zum Einsatz, heute sind es oft aufwendig gestaltete Karten, die die Fahrer:innen auch nach dem Rennen als Trophäe am Rad lassen.

Wer sich einmal in den Adrenalin-Rausch eines Alley Cat Rennens begeben möchte, ohne von der Couch aufzustehen, dem sei der Film „Premium Rush“ aus dem Jahr 2012 empfohlen. Die Geschichte um einen New Yorker Fahrradkurier, der auf seinem Fixie Bike mit Vollgas in einen Gangster-Plot hineinrast, greift viele Elemente der Bike Messenger Szene auf. Und wer lieber gleich persönlich an einem solchen Rennen teilnehmen möchte, hat hier in Frankfurt die Möglichkeit dazu. Aufgrund des inoffiziellen Charakters, werden die Rennen nicht groß angekündigt, aber eine schnelle Google-Suche schafft Abhilfe. Die Checkpoints sind dann gerne mal traditionelle Wasserhäuschen und zur Überprüfung der Geschicklichkeit muss der „Ginnheimer Spargel“ skizziert werden. „Mainhattan“ kann also locker mit seinem amerikanischen Pendant mithalten.

Hannah Kessler



Das Start-Manifest der Deutschen Kuriermeisterschaften 2003.

Patrick G. Stöber, Wikimedia Commons

# RadReiseMesse

- » (Rad)Reiseanbieter
- » Radurlaub-Vorträge
- » Fahrradcodierung
- » Tourenprogramme
- » Informationsmaterial
- » Café-Theke

Sonntag, 16. März 2025, 11 – 17 Uhr

SAALBAU Bornheim, Arnsburger Straße 24  
Eintritt: 2,00 € (bis 18 Jahre frei)



Bild: Svea Birte Schuch

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

Radurlaub mit **EUROBIKE** heißt gemütlich Land und Leute entdecken, völlig stressfrei und **PERFEKT ORGANISIERT**. Möchten auch Sie ohne Gepäck Rad fahren?



**EUROBIKE**  
RADREISEN

**JETZT KATALOG BESTELLEN!**

[eurobike.at](http://eurobike.at)

Gratis-Infoline: 0800 070 6333



ELEKTRO - & FAHRRÄDER  
MEISTERBETRIEB SEIT 1925  
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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

Öffnungszeiten:

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

Mi: geschlossen

Sa: 09.00-14.00 Uhr

Reparatur Hol- und Bring-Service  
Tel. 069 / 36 52 38



[www.radsporthaus-kriegelstein.de](http://www.radsporthaus-kriegelstein.de)



# 10%

## Auf ihr nächstes Rad!

Sie bekommen von uns 10% Nachlass beim Kauf eines oder mehrerer vorrätigen Elektrofahrräder (ab 2500€) oder Fahrräder (ab 500€).

Dieser Gutschein ist nicht mit anderen Aktionen kombinierbar.

Nur bei Vorlage dieser Anzeige und nur bis zum 31.03.2025 gültig.

