

FRANKFURT *aktuell*

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



Prima Klima?

Problemstellen aufzeigen

Mit dem OpenBike-Sensor für mehr Sicherheit auf Hessens Straßen

Der OpenBikeSensor (OBS) misst, wie eng Radfahrende im Straßenverkehr überholt werden. Nach einfacher Montage am Fahrrad erfasst das Gerät mithilfe von Ultraschall und GPS die seitlichen Überholabstände – und dokumentiert gefährliche Stellen zuverlässig und anonymisiert. Die so gesammelten Daten helfen, Problemstellen im Radverkehr sichtbar zu machen, und fließen in Gespräche mit Kommunen ein, um Verbesserungen zu erreichen.

Zentrale Datenplattform und landesweite Koordination

Der ADFC Hessen koordiniert den Einsatz des OpenBikeSensors in den Regionen. Alle Messdaten werden gesammelt, analysiert und auf der offenen Plattform obs.adfc-hessen.de visualisiert. Dort ist nachvollziehbar, wo Radfahrende besonders häufig zu eng überholt werden – oft an bekannten Engstellen oder auf unzureichend geschützten Radwegen. Diese Informationen stärken die Argumentation in Gesprächen mit Städten und Gemeinden – auf sachlicher und datenbasierter Grundlage.

Jetzt mitmachen: Für dich und für bessere Radwege in Frankfurt

In Frankfurt am Main betreibt der ADFC eine eigene Verleihflotte mit derzeit 18 OpenBikeSensoren, die kostenlos ausgeliehen werden können. Der Einsatz des Gerätes ist kinderleicht. So können inter-



Der Marbachweg ist leider nicht die einzige Straße in Frankfurt, wo sich zu enge Überholvorgänge fotografieren – und messen lassen.

Torsten Willner

essierte Radfahrende den Sensor einfach im Alltag ausprobieren, eigene Messfahrten machen und so einen wertvollen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Deine Daten zählen: Egal ob du täglich oder nur gelegentlich fährst, ob du nur leihweise testen oder dich langfristig engagieren möchtest. Melde dich jetzt unter obs@adfc-frankfurt.de

In einem kommenden Workshop sollen zudem weitere 12 Geräte

gelötet und zusammengebaut werden. Schreibe an obs@adfc-frankfurt.de, wenn du dich beim Workshop einbringen oder ein-

fach mehr erfahren möchtest! Gemeinsam schaffen wir mehr Sicherheit auf Frankfurts Straßen!

Joachim Schirmmacher



18 gibt's schon, 12 Sensoren sollen bald dazu kommen!



*Misst unauffällig und stört nicht:
Ein an der Sattelstütze montierter Sensor.*

Joachim Schirmmacher (2)

Technischer Hintergrund: Open Source mit starker Community

Der OpenBikeSensor e.V. (openbikesensor.org) entwickelt die Hardware und Software vollständig quelloffen. Mitglieder des Vereins sind häufig bei Workshops aktiv dabei und bringen wertvolles Know-how ein. Die Initiative lebt vom ehrenamtlichen Engagement und gegenseitiger Unterstützung – neue Mitmachende sind immer willkommen.

Forschung trifft Praxis: Datenpolitiken-Projekt der Goethe-Universität

Das Projekt datenpolitiken.uni-frankfurt.de untersucht, wie zivilgesellschaftliche Datenprojekte wie der OBS politische Wirkung entfalten. Dabei steht im Fokus, wie Bürger:innen durch Datensouveränität und Mitgestaltung zur Entwicklung einer faireren Mobilität beitragen können.

Editorial

Es war nicht das erste Mal, dass das Lastenrad des ADFC Frankfurt als Vehikel für die Produktion professioneller Bewegtbilder zum Einsatz gekommen ist. Anlässe, die Veränderungen im Frankfurter Radwegenetz in Filmbeiträgen zu dokumentieren, gab es bereits einige. Und so begaben sich immer wieder einmal wagemutige Kameralleute von HR, RTL oder dem ZDF in das praktische Kamerafahrzeug. Zuletzt Mitte Juni für eine Produktion des Mittagmagazins, das die neue Fahrradfreundlichkeit Frankfurts beleuchten wollte.

Da der Beitrag Minuten vor der offiziellen Ergebnisverkündung des ADFC Fahrradklima-Tests 2024 ausgestrahlt wurde, durfte darin auch noch nicht verraten werden, dass Frankfurt am Main – nach einem dritten und zweiten Platz – hier diesmal die beste Note unter den Großstädten mit über 500.000 Einwohnenden erhalten hat. Ein sehr schöner Erfolg, zu dem wir von Herzen gratulieren, wobei wir uns einerseits zu Gute halten, dass unsere konstruktive Kritik und intensive Begleitung des Veränderungsprozesses ein nicht unbedeutender Erfolgsfaktor gewesen sein dürfte, andererseits müssen wir mit einem Blick auf die an sich eher mittelpträgliche Note von 3,49 sagen, dass hier nicht von ungetrübtem Jubel die Rede sein kann.

Zu hoffen ist, dass die allmählich realisierten Verbesserungen in der Infrastruktur sich schließlich auch auf das Verkehrsklima – im Sinne eines besseren Miteinanders – auswirken. Denn hier ist allerorten und eben auch in Frankfurt noch viel Luft nach oben – seien es die seitlichen Überholabstände, Vorfahrtverstöße oder allgemein aggressives Fahrverhalten. Beides – eine Infrastruktur, die Rad- und Fußverkehr ausreichend Flächen bietet und eine Verkehrskultur des Respekts und Miteinanders – bilden die Fundamente einer echten Fahrradstadt.

Und natürlich gehören viele, viele, viele Radfahrende dazu! Wenn also Frankfurt wirklich eine Fahrradstadt sein möchte, darf es sich auch beim STADTRADELN nicht allein auf den ADFC verlassen. Tatsächlich haben es das KfW Radelteam und Roberts Team mit jeweils etwas über 102.000 Kilometern geschafft, die rund 78.500 Kilometer des somit drittplatzierten ADFC Frankfurt zu überflügeln. Insgesamt erradelten die Frankfurter:innen vom 1. bis 21. Mai rund 300.000 Kilometer. Wir gratulieren den erfolgreichen STADTRADLER:INNEN – und freuen uns darüber, dass unter den weiteren kilometerstärksten Teams ausgesprochen viele Schulen zu finden sind. Das lässt hoffen für die Zukunft, findet

Torsten für das Redaktionsteam



Torsten Willner

In diesem Heft ...

Problemstellen aufzeigen – das OpenBikeSensor-Projekt	2	Der eigene Antrieb: Ausstellung im MAK	19
ADFC-Fahrradklima-Test 2024: Frankfurts Bemühungen tragen Früchte	4	Mit der Straßenbahn Richtung Langen	21
SrV-Zahlen: Förderung des Rad- und Fußverkehrs verhindert Autostaus	5	Regional	
Man muss sich nicht alles gefallen lassen	6	Hochtaunuskreis: Fahrraddemo am 21. September	21
Interview: Wenn der Fahrstil nicht okay ist	8	Bad Vilbel/Karben: Kasseler Straße	22
Der Masterplan Mobilität ist in Kraft getreten	10	Bad Vilbel/Karben: Einbahnstraßen vs. Fahrradstraßen	23
Mehr Aufenthaltsqualität für die Töngesgasse	11	MTK: Jahresgespräche in Hofheim und Kriftel	24
Fahrradfreundliche Nebenstraßen – ein Zwischenfazit	12	MTK: Schotter im Wald, Infostände im Einsatz	25
Ehrenbrief des Landes Hessen für Sigrid Hubert	13	Abgefahren	26
Dauerbrenner: Baustellen zu Lasten des Radverkehrs	14	ADFC-Radtourismus-Kongress: Ausgezeichnetes Hessen	27
Von der Realität überholt	14	ADFC-Historie: Harald Braunewells Führer durchs Frankfurter Umland	28
Breite Radwege für Rettungskräfte am Hauptbahnhof	15	Fünf Fragen an Marco Prehler	29
Radfahrende Kundschaft im Nordwestzentrum unerwünscht?	15	Termine	9
ADFC Fahrradklima-Test 2024: Ein Blick ins Land und in die Region	16	Lesermeinung	25
Eine lange Geschichte – der Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt	18	Kontakte, Impressum, Fördermitglieder	30
Abgesperrt	20		

Die Bemühungen tragen Früchte

Frankfurt am Main ist fahrradfreundlichste Stadt ihrer Größe beim ADFC-Fahrradklimatest 2024

Die Stadt Frankfurt ist beim Fahrradklima-Test 2024 als fahrradfreundlichste Stadt aller Städte mit mehr als 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ausgezeichnet worden. Der ADFC Frankfurt freut sich über diese positive Entwicklung, sieht aber noch weiteren Verbesserungsbedarf.

Die Ergebnisse der bundesweiten Befragung zur Zufriedenheit der Radfahrerinnen und Radfahrer in ihren Städten und Kommunen zeigen, dass vor allem der politische Wille entscheidend dafür ist, ob Menschen die freie Wahl des Verkehrsmittels haben und aufs Fahrrad steigen können.

Wir freuen uns, dass sich die Bemühungen der Stadt Frankfurt beim Ausbau der Radinfrastruktur auch

in den Umfrageergebnissen wiederfinden und unsere wachsende Stadt nun auf den ersten Platz der Städte mit über 500.000 Einwohnenden vorrücken konnte. Frankfurt am Main hat die Gesamt-Schulnote 3,5 erhalten und durch eine leichte Verbesserung nun auch Bremen überholt, nachdem 2022 bereits Hannover auf Platz drei verdrängt wurde.

Insbesondere die Breite von Radwegen wurde mit Schulnote 4,2 nochmals deutlich besser bewertet als in den Vorjahren (2022: 4,5 / 2020: 4,8), aber auch die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2024: 2,2 / 2022: 2,4 / 2020: 2,6), allgemein das zügige Radfahren (2024: 2,5 / 2022: 2,7 / 2020: 2,8) und die Abstellmöglichkeiten (2024: 3,4 / 2022: 3,6 / 2020: 3,7) wurden positiver bewertet.



Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert und Radverkehrsbeauftragter Stefan Lüdecke nahmen die Auszeichnung in Berlin entgegen.

Dirk Michael Deckbar

Keinen Fortschritt gab es bei der Falschparkerkontrolle, die seit einer Verbesserung bei der Befragung 2020 nahezu stagniert und nach wie vor mit der Schulnote 4,7 (2022: 4,7 / 2020: 4,8 / 2018: 5,3) bewertet wurde. Auch Konflikte mit Kfz-Fahrerinnen und -fahrern werden weiter als Problem gesehen und mit Note 4,6 (2022: 4,7 / 2020: 4,7) bewertet. In der Sonderumfrage zum „Miteinander im Verkehr“ zeigte sich außerdem, dass die Überholabstände als zu gering empfunden und mit der Schulnote 4,6 bewertet wurden. Das lässt sich auch an den Messdaten des OpenBikeSensor-Projektes ablesen. Mit den Sensoren werden während der Fahrt die Überholabstände gemessen und die Daten anschließend anonymisiert unter

obs.adfc-hessen.de veröffentlicht (siehe auch Seite 2).

Wir wünschen uns, dass die Stadt Frankfurt den Weg in Richtung einer lebenswerteren und fahrradfreundlichen Stadt weiter geht. Damit können mehr Menschen überhaupt die freie Wahl des Verkehrsmittels bekommen und aufs Fahrrad steigen, was bisher vor allem vielen Kindern und auch älteren Menschen wegen der unzureichenden Rahmenbedingungen nicht möglich ist. Es ist daher wichtig, dass das Radwegenetz weiter ausgebaut und auch gefährliches Fehlverhalten im Straßenverkehr, wie Falschparken oder zu enges Überholen, endlich wirksam durch die Polizeibehörden sanktioniert und damit unterbunden wird.

Ansgar Hegerfeld



Landesgeschäftsführer Sofrony Riedmann, Vorstandsmitglied Silke Westermeier und Landesvorsitzender Ansgar Hegerfeld präsentierten die Ergebnisse hessischer Kommunen in der Landespressekonferenz in Wiesbaden.

Torsten Willner



PERPEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

FAHRRAD FREUND

VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

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

PERPEDALE.DE
FAHRRADFREUND.COM

Es ziehen immer mehr Menschen nach Frankfurt, die Stadt wächst. Das spricht auf der einen Seite für die Attraktivität der Metropole. Es bedeutet aber auch, dass mehr Menschen täglich unterwegs sind und mehr Wege zurückgelegt werden, egal ob zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit. Da der Verkehrsraum für diese Wege aber praktisch unverändert bleibt und nicht erweiterbar ist, stößt unsere Infrastruktur an ihre Grenzen. Eine wenig mehrheitsfähige Lösung wäre höchstens der Abriss von Gebäuden, die momentan bewohnt oder von Firmen genutzt werden.

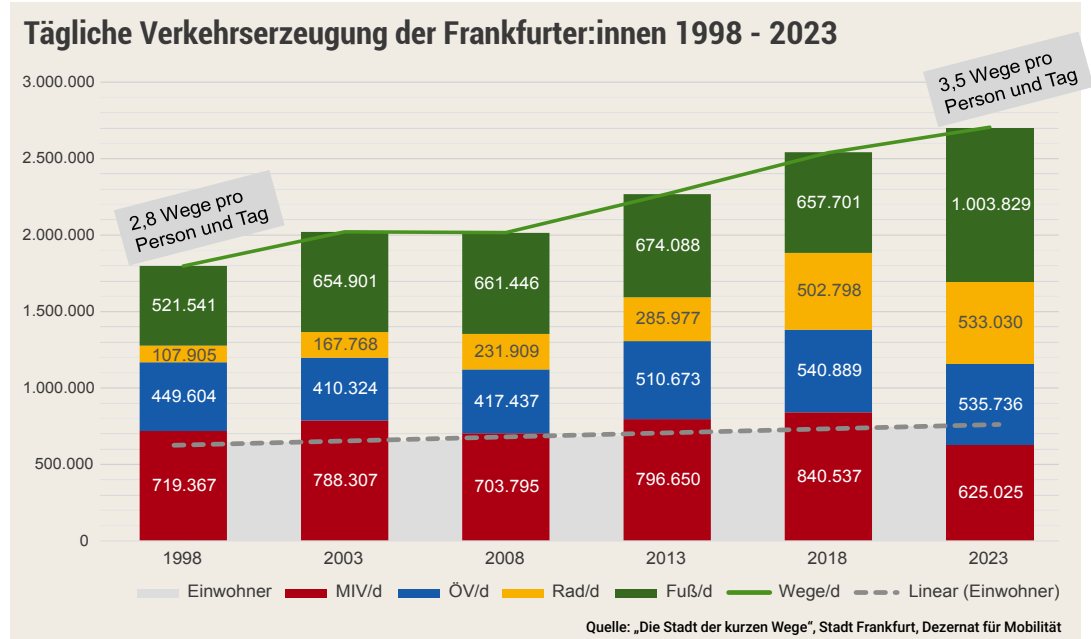
Wo stehen wir?

Alle fünf Jahre werden die in vielen deutschen Städten lebenden Menschen von der TU Dresden repräsentativ nach ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Auch Frankfurt nimmt seit 1998 an der Studie im „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) teil.

Bei den Ergebnissen der im Jahr 2023 erhobenen Daten gab es ein paar Überraschungen: Der Radverkehrsanteil blieb prozentual ziemlich konstant bei rund 20 %, durch die vielen zusätzlichen Menschen und auch mehr Fahrten pro Person und Tag in der Stadt stiegen die absoluten Zahlen an Radfahrten aber natürlich weiterhin an.

Dass der Fußverkehrsanteil nach der Corona-Hochphase gestiegen ist, wurde durchaus erwartet. Dass er aber sprunghaft um 11 % auf gleich 37 % anstieg, kam dann doch

Förderung des Rad- und Fußverkehrs vermindert den Autostau



etwas unerwartet. In einer kompakten Stadt wie Frankfurt ist es aber nur logisch, dass Menschen die oftmals sehr kurzen Wege zunehmend zu Fuß zurücklegen. Die Verkehrsleistung des Kraftverkehrs (MIV) sank erneut um 10 % auf nun 47 %.

Schon seit 1998 steigt vor allem die Anzahl der per Fahrrad zurückgelegten Wege spürbar an. Damit federte der Radverkehr das Wachstum der Stadtbevölkerung ab und sorgte dafür, dass der Kraftverkehr

nicht unter der eigenen Belastung kollabiert.

Was also tun?

Die einfachste Lösung ist: Die Verkehrsmittel fördern, die besonders wenig Platz brauchen. So können mehr Menschen auf denselben Flächen von A nach B kommen und die Stadt kann mobil bleiben. Sehr wenig Platz brauchen die eigenen Füße, das Fahrrad und der in Frankfurt recht gut ausgebaute und heute

schon viel genutzte Öffentliche Nahverkehr. Die Rechnung ist denkbar einfach: Jeder Weg, der statt per Auto mit Fahrrad, ÖPNV oder zu Fuß zurückgelegt wird, schafft Platz auf den Fahrbahnen und reduziert dort den Autostau. Insbesondere Autofahrende sollten eigentlich froh darüber sein, wenn Menschen nicht mit weiteren Kraftfahrzeugen den Stau verlängern. Das schafft Platz für diejenigen, die tatsächlich aufs Auto angewiesen sind. *Ansgar Hegerfeld*

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@ws hp.law

www.ws hp.law



Man muss sich **nicht alles** gefallen lassen

Wer sich mit einem Firmenfahrzeug im Straßenverkehr rücksichtslos verhält, sollte das auch den Vorgesetzten erklären können – beschweren lohnt sich!

Eigentlich sollte man davon ausgehen, dass gerade die Menschen besonders umsichtig im Straßenverkehr unterwegs sind, die am Fahrzeug gut sichtbar Werbung für ihren Arbeitgeber machen und beruflich auf ihren Führerschein angewiesen sind. Auch dürfte kaum ein Unternehmen ein Interesse daran haben, dass der eigene Name in Verruf gerät oder sogar mit schweren Unfällen in Verbindung gebracht wird.

Trotzdem kann man immer wieder erleben, wie man als radfahrender Mensch aus dem Auto heraus angehupt oder beleidigt wird oder Radwege kurzerhand zu Parkplätzen erklärt werden. Manche versuchen auch, unerwünschte Radlerinnen und Radler abzu-

drängen, obwohl diese (völlig legal!) auf der Fahrbahn fahren. Ein zunehmendes Problem ist zudem die Smartphone-Nutzung am Steuer, was nicht selten zu Fahrten im absoluten Blindflug führt.

Während die Anzeige von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten in diesem Bereich leider vor allem für die Statistik der eingestellten Verfahren gut ist, sind Beschwerden bei den betroffenen Unternehmen erfahrungsgemäß deutlich aussichtsreicher. Insbesondere bei größeren Unternehmen ist die Erfolgsquote recht hoch. Je nach verfügbaren Kontaktdaten kann man sich über die sozialen Netzwerke, die Pressestelle, den Vorstand oder das Fuhrparkmanagement an

die Firma wenden. Auch bei Behörden lohnt es sich, die Vorgesetzten zu kontaktieren. Wenn die verantwortliche Person bei dem Unternehmen nicht im Internet auffindbar ist, kann ein Anruf bei der Zentrale weiterhelfen. Erfahrungsgemäß sind die Menschen dort hilfsbereit und etwas schockiert, wenn man z. B. von Beinaheunfällen erzählt und fragt, wohin man sich bei ihnen am besten wenden soll. Wichtig ist bei Beschwerden, dass man sachlich die Vorfälle beschreibt, damit die Menschen am anderen Ende den Fall nachvollziehen können – sie waren schließlich in der Regel nicht dabei und können nicht direkt etwas dafür. Das fällt je nach Situation nicht unbedingt leicht, tief durchatmen kann aber helfen. *Ansgar Hegerfeld*

Positive Beispiele für Beschwerden

gesammelt von Ansgar Hegerfeld

Beleidigung aus dem Auto heraus – Fahrer von Unternehmen gesperrt

Der Fahrer eines bundesweit aktiven Lebensmittel-Lieferdienstes blockierte erst einen Radweg, um sich selbst einen Snack an einem Kiosk zu besorgen. Nachdem er bemerkte, dass ein Radfahrer ein Foto von der Situation geschossen hatte, verfolgte er diesen mit dem Auto und beleidigte ihn während der Fahrt aus dem Fenster heraus. Nach einer Anfrage an die Pressestelle seines Arbeitgebers wurde der Fahrer komplett gesperrt und wird nicht mehr für das Unternehmen fahren. ■

Am Steuer ins Smartphone vertieft – Personalgespräch angekündigt

In einem anderen Fall fuhr ein Mitarbeiter einer Baufirma über mehrere hundert Meter mit dem Firmentransporter auf einer Frankfurter Hauptstraße – mit dem Blick und den Gedanken vollständig ins Smartphone vertieft, das er gut sichtbar in der rechten Hand hielt. So konnte er leider weder blinken noch in die Spiegel schauen, als er ungebremst wegen des Rückstaus vor sich nach rechts auf den Fahrrad-Schutzstreifen auswich. Dass sich dort gerade ein Radfahrer befand, hatte er nicht mitbekommen. Selbst die Schläge gegen die Seitenwand seines Autos bewogen ihn nicht dazu, den Blick vom Smartphone abzuwenden. Erst an der nächsten Ampel konnte er per persönlicher Ansprache dazu gebracht werden, seinen Fokus wieder auf die Dinge außerhalb des nach wie vor fixierten Displays zu richten. Dieser Vorfall wurde vom Fahrer gegenüber seinen Vorgesetzten eingeräumt, die ihre jährlichen Schulungen in diesem Bereich ausbauen wollen. Zusätzlich gab es natürlich entsprechende Personalgespräche. ■

Ausweichmanöver auf Radstreifen – Video-Nachschulung durch Vorgesetzte

Dasselbe Ausweichmanöver vollzog auch ein LKW-Fahrer, der auf dieser Straße erst über 700 m einen Radfahrer in Sichtweite vor sich hatte, ihn nach einer Weile überholte und anschließend ohne zu gucken und blinken nach rechts auf den Fahrrad-Schutzstreifen auswich. Der Radfahrer war in dem Moment fast auf derselben Höhe und schlug gegen den LKW, was der Fahrer allerdings nicht hörte (siehe Foto links). An der nächsten Ampel wurde der LKW-Fahrer zur Rede gestellt und gab an, dass er den Radfahrer gar nicht bemerkt hätte – die 700 m fuhr er also im völligen Blindflug, auch beim Überholen hatte er offensichtlich nichts mitbekommen. Außerdem sei der Radfahrer schwarz gekleidet gewesen, sodass er ihn nicht hätte sehen können.

Dass der Radfahrer zwei Scheinwerfer und ein großes helles Rücklicht eingeschaltet hatte, spielte auch auf Nachfrage keine Rolle, obwohl der LKW-Fahrer sich entschuldigte. Das ist nett und nicht selbstverständlich, hätte aber einen weniger geübten Radfahrer auch nicht wiederbelebt. Da der Fall komplett auf der Fahrrad-Dashcam aufgezeichnet wurde, konnte nicht nur die ebenfalls vorgebrachte Schutzbehauptung des LKW-Fahrers widerlegt werden, dass er ungeplant einem anderen Autofahrer ausweichen musste, der ihn seitlich geschnitten hätte. Der Vorgesetzte konnte auch alle seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dem Video im Nachgang schulen und für das Thema sensibilisieren. Ihm war spürbar bewusst, wie gefährlich das Verhalten war. Außerdem wurde ein Personalgespräch geführt. ■

Abdrängen durch Hupen – Personalgespräch mit Androhung von Innendienst

Gute Erfahrungen bezüglich der Aufarbeitung haben wir mit einem großen bundesweit aktiven Dienstleistungskonzern im Gebäudemanagement gemacht. In einem Fall hatte einer der Fahrer u.a. versucht einen Radfahrer absichtlich mit seinem Firmenwagen seitlich abzudrängen, weil er der Meinung war, dass dieser nicht auf der Fahrbahn fahren dürfe. In einem anderen Fall hatte ein anderer Fahrer desselben Unternehmens versucht durch Hupen einen Radfahrer an den rechten Fahrbahnrand abzudrängen, weil er nicht noch wenige Sekunden mit dem Überholen warten wollte. In beiden Fällen gab es nach den Situationen noch kurze Gespräche vor Ort mit den Fahrern. Ersterer reagiert aggressiv und warf dem Radfahrer Straftaten vor, wollte aber gleichzeitig nicht die Polizei dazu holen. Zweiterer war bei der Ansprache sehr ruhig und entschuldigte sich sofort, meldete sich selbst aber trotzdem bei seinem Vorgesetzten, um der Beschwerde des Radfahrers zuvor zu kommen. In beiden

Fällen wurde das Fehlverhalten durch die Fahrer eingeräumt, die Vorgesetzten entschuldigten sich für das Verhalten ihrer Mitarbeiter. Auch wurde seitens der Firma angekündigt, dass man Fahrer bei mehreren solcher Verstöße aus dem Außendienst abziehen wird und ihnen das auch in den bereits geführten Personalgesprächen angedroht wurde. ■

Ohne Blaulicht mit Lautsprecher bedrängt – Branddirektion verspricht Weiterbildung

Besonders vorbildlich reagierte die Frankfurter Feuerwehr bzw. die Branddirektion. Nach der Entfernung der Radfahrstreifen auf der Schloßstraße und der Einrichtung eines Überholverbotes versuchte die Besatzung eines Notarzt-Wagens (nicht im Einsatz) per Lautsprecherdurchsage einen Radfahrer in die gefährliche Türzone zu drängen, weil dieser Bereich als Fahrrad-Schutzstreifen fehlinterpretiert wurde. Das Team wollte unbedingt überholen, obwohl es anschließend an den diversen Ampeln geduldig warteten. Die persönliche Ansprache an einer der Ampeln blieb leider erfolglos. Als Reaktion auf die eingereichte Beschwerde wurde das Thema Türzone sowohl in den Schulungen des betreffenden Krankenhauses als auch in die Weiterbildungen der Branddirektion aufgenommen. Außerdem gab es eine Nachschulung bezüglich des sachgerechten Gebrauchs der Lautsprecheranlage. Fehler passieren, der Umgang damit ist aber am Ende entscheidend! ■

Frei erfundene Verkehrsregeln der Polizei – Nachschulung der Beamten angekündigt

Erfreulich war auch die Reaktion der Landespolizei in Frankfurt in einem Fall, bei dem zwei Polizisten der Wachpolizei versuchten frei erfundene Verkehrsregeln gegen einen Radfahrer durchzusetzen – per Lautsprecherdurchsage und einem danach folgenden und von Anfang an sehr »

Meldung von aggressiven Taxifahrern

Immer wieder bekommen wir Beschwerden, weil sich Taxifahrer im Straßenverkehr rücksichtslos und gefährdend verhalten. Wer von einem Taxifahrer bedrängt oder anderweitig im Straßenverkehr angegangen wird, kann solche Vorfälle zukünftig einfach per E-Mail an verwarngeld@stadt-frankfurt.de melden. Videos können bei der Bearbeitung natürlich helfen.

Auslöser war ein von uns gemeldeter Fall, bei dem ein Taxifahrer einen Radfahrer vorsätzlich und mehrfach abdrängte und ausbremste. Der

Fall war komplett auf Video dokumentiert, trotzdem wollte die kontaktierte Taxi-Konzessionsstelle des Ordnungsamtes zunächst nicht aktiv werden. Es folgte eine erfolglose Diskussion bzgl. der Zuständigkeiten zwischen den Abteilungen. Erst nachdem wir den noch recht neuen Amtsleiter des Ordnungsamtes um Unterstützung baten, konnten die Zuständigkeiten zügig geklärt werden und wir bekamen die nun gültige Anlaufstelle bei der Bußgeldstelle genannt. Dort werden dann die Personalien der fahrenden Person ermittelt und weitere Maßnahmen eingeleitet.

Wenn der Fahrstil *nicht* okay ist ...

Oft sind es rot lackierte Transporter, die in und um Frankfurt herum immer mal wieder mit einem gelben Aufkleber am Heck auffallen: „Fahrstil okay?“ spricht dieser Aufkleber andere Verkehrsteilnehmende förmlich an – und darunter ist eine Telefonnummer angegeben. Ein unausgesprochener Hinweis, dass hier alle anrufen sollen, die den Fahrstil des Lenkenden im Wagen keineswegs als „Okay“ erlebt haben.



Wer diese Nummer wählt, um eine Beschwerde mitzuteilen, erreicht nicht direkt die Firma, die den Fuhrpark mit dem fraglichen Fahrzeug betreibt. Stattdessen meldet sich die bei München ansässige k-data GmbH. Das Unternehmen bezeichnet sich als „Fuhrparkassistent“ und bietet neben der Hotline auch Fahrsicherheitstrainings vor Ort an. Eine 24-Stunden-Hotline nimmt Beschwerde-Anrufe entgegen, filtert sie und leitet sie ans Management des betreffenden Fuhrparks weiter.

Frankfurt aktuell wollte wissen, ob und wie sich durch ein professionelles Beschwerdemanagement ein wirksamer Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten lässt. Dazu haben wir mit Ludwig Maximilian Hoffmann (Foto), Fahrsicherheitstrainer und Leiter der k-data GmbH gesprochen.

Herr Hoffmann, Ihr Unternehmen unterstützt Fuhrparkbetreibende, die Verbesserungsbedarf beim Fahrstil ihres Personals festgestellt haben. Mit welchen Vorerfahrungen und Erwartungen wendet sich so ein Klient typischerweise an Sie?

Nun, zunächst müssen wir uns die Bedingungen der Fahrdienste vor Augen führen. Zum einen leiden die Fahrer meist unter Zeitdruck und teilweise auch unter Ablenkung innerhalb des Fahrzeugs. Darüber hinaus ist die Außenwirkung bei größeren Flotten nicht zu unterschätzen. Wir

Menschen tendieren ja zu Verallgemeinerungen, und da heißt es ganz schnell: „Also die grünen Bullis fahren echt gefährlich, halte Dich davon bloß fern“.

Verantwortungsvolle Fuhrparkbetreiber wissen um die Problematik und sind darauf bedacht, ein positives Bild in der Öffentlichkeit abzugeben. Wer will schon sein Kind in ein „berüchtigtes“ Fahrzeug setzen?

Welche Branchen nutzen vor allem Ihr Angebot?

Hauptsächlich nutzen Behindertenfahrdienste und Schulbusse kleinerer Bauart unseren Service.

Welche Leistungen bieten Sie konkret an und wie beraten Sie die Firmen, damit das Verhalten der Fahrerinnen und Fahrer sich bessert?

„Fahrstil okay?“ bietet den Komplettservice. Wir liefern die Fahrzeugaufkleber, lesen den Fahrzeugbestand in unser System ein und aktualisieren diesen auf Zuruf. Wir nehmen Anrufe entgegen und filtern diese, bevor wir sie an unsere Kunden weitergeben. Darüber hinaus bieten wir ein spezielles Fahrsicherheitstraining für den „Langsamfahrbereich“ an.

Welche Rolle spielen die Rückmeldungen „schwächerer“ Verkehrsteilnehmender – also Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind – als Ansatzpunkt für Ihre Arbeit?

Wir nehmen häufig Anrufe von Fahrradfahrern entgegen, die „sehr knapp“ überholt worden sind, oder an Ampeln schlichtweg nicht wahrgenommen wurden.

Welche Informationen sollte eine Beschwerde enthalten, damit sie bei der Beratung hilfreich ist?

Um einen Fahrer ausfindig machen zu können, benötigen wir das Fahrzeug-Kennzeichen, Ort und Straße, sowie Datum und Uhrzeit. Darüber hinaus fragen wir vom Anrufer den Namen und die Telefonnummer ab. Wenn jemand diese Daten nicht nennen will oder einen Phantasienamen angibt, stufen wir die Meldung als unseriös ein und geben sie nicht weiter.

Vermutlich sind die Menschen, die bei Ihnen anrufen, um eine Beschwerde vorzubringen, oft sehr aufgebracht. Was antworten Sie denen dann am Telefon?

Bei hochemotionalen Anrufen ist es zunächst einmal wichtig, dem Anrufer Zeit zu geben um



sich ein klein wenig „abzuregen“. Dann erklären wir sehr sachlich, dass wir weder der Fahrer des Fahrzeugs noch der Fuhrparkbetreiber sind, sondern lediglich Meldungen des Straßenverkehrs weitergeben. Meistens lässt sich dann ein rein sachliches Gespräch führen.

Lassen sich die Beschwerdegründe nach Häufigkeit auffächern?

Die meisten Beschwerden beziehen sich auf Vorfahrtverstöße und überhöhte Geschwindigkeit. Gleich danach folgen Parkverstöße und Überholen mit zu geringem Seitenabstand.

Wissen Sie, ob und wie die Fuhrparkbetreiber schwerwiegende Verstöße sanktionieren?

Wir sind Dienstleister und beenden unsere Aufgabe mit der Weitergabe der Meldungen. Welche Sanktionen die Fuhrparkbetreiber einsetzen, entzieht sich unserer Kenntnis.

Welche Veränderungen stellen Sie auf Seiten Ihrer Klienten bei langfristiger Nutzung des Dienstes fest?

Allein durch das Bewusstsein des Fahrers um den Aufkleber am Fahrzeug stellen die Fuhrparkbetreiber eine defensivere Fahrweise fest. Die Meldungen sprechen sich unter den Fahrern herum und diese möchten natürlich nicht zur Rede gestellt oder sanktioniert werden.

Loht es sich für eine Firma auch betriebswirtschaftlich, wenn das Verhalten der Fahrzeugflotte weniger Anlass zu Beschwerden bietet?

In letzter Konsequenz bedeutet eine defensivere Fahrweise natürlich weniger Unfälle und Schäden, damit auch geringere Kosten. Darüber hinaus werden zuverlässige Fahrdienste besser gebucht.

Herzlichen Dank für das Gespräch, Herr Hoffmann!

Die Fragen stellte Torsten Willner.

» Fortsetzung von Seite 7

aggressiv geführten Gespräch. Dass die Wachpolizei gar nicht für den Straßenverkehr, sondern den Schutz von Gebäuden usw. zuständig ist, wurde dabei gerne ignoriert. Behauptet wurde, dass Radfahrende Radwege grundsätzlich nut-

zen müssen. Dies würde ausnahmslos immer gelten, auch wenn der Radfahrer in eine völlig andere Richtung als der Radweg abbiegen wollte und sich daher auf der Fahrbahn entsprechend einordnete. Die Polizei entschuldigte sich später

für das Verhalten sowie die falsche Rechtsauslegung ihrer Polizisten und hat die Beamten u.a. im Bereich der Straßenverkehrsordnung nachschulen lassen. Die vorgebrachten „Verkehrsregeln“ waren frei erfunden. ■

Termine

Fr.	25.07.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
Sa.	02.08.	R	Redaktionstreffen FRANKFURT aktuell
Mo.	04.08.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	06.08.	G	Kartographie & GPS AG
Di.	12.08.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	13.08.	N	Radlertreff im Westen
Mi.	20.08.	V	Verkehrs-AG
Mo.	25.08.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	29.08.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
Mi.	03.09.	G	Kartographie & GPS AG
Sa.	06.09.		bike-night, 20:00 Uhr nördlicher Mainkai/Eiserner Steg
Di.	09.09.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	10.09.	W	Radlertreff im Westen
Do.	11.09.	N	Radlertreff im Norden
Di.	15.09.	VS	Vorstandssitzung

alle Angaben unter Vorbehalt!

Treffpunkte / Kontakte

FA	18.00/ 19.00 Uhr	Anmeldung und Infos unter: frauenaktiv@adfc-frankfurt.de
G	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
N	18.00 Uhr	Anmeldung und Infos unter: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00 Uhr	Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
R	15.00 Uhr	Infoladen, Bachmannstraße 2 – 4
S	18.00 Uhr	Radtour (ca. 25 km) + Einkehr, Treffpunkt am Parkplatz „Buchscheer“, Anmeldung und Info unter: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
SW	15.00 – 18.00 Uhr	Reparatur- und Techniktreff, Ben-Gurion-Ring 118, Bonames
V	19.30 Uhr	Videokonferenz/Infoladen. Info unter: ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
VS	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
W	18.30 Uhr	Gasthaus „Zum Schwanen“, Höchster Schloßplatz Info unter: christa.pelleringhoff@adfc-frankfurt.de

Codierungen

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

Zusätzliche Codiertermine (ohne Anmeldung)

Sa.	06.09.	10 – 14 Uhr	Stadthalle Zeilsheim, Beckenwaldstraße 17 (mit Radsporthaus Kriegelstein)
-----	--------	-------------	---

Redaktionsschluss für die Sep./Okt.-Ausgabe: 13.08.2025

ZUG DER ZEIT



Dieses Lastenrad mit gleich zwei hintereinander gehängten dreirädrigen Anhängern leistet seine Transportdienste in der Innenstadt von Avignon, wo der Autoverkehr extrem eingeschränkt wurde. Das macht offenbar kreativ. Der Fahrradzug rauschte so schnell an unserem überraschten Fotografen vorbei, dass ihm nur dieser eilige Schnappschuss der Hinteransicht gelang.

Stefan Seibold

Öffnungszeiten Infoladen

(außer an Feiertagen und langen Wochenenden)

Hausener Brotfabrik, Bachmannstraße 2-4

freitags 17.15 – 19 Uhr / samstags 11 – 13 Uhr

Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

Sa. 26.07. SW Anmeldung bei
Rainer Mai unter 069 413085

Sa. 09.08. SW Anmeldung bei
adam.drosdzol@gmx.de

Sa. 23.08. SW Anmeldung bei
adam.drosdzol@gmx.de

Critical Mass (Treffpunkt Alte Oper):

Sonntags: 03.08. und 07.09., 14 Uhr / freitags: 08.08. und 12.09., 19 Uhr



MainVelo.de

Habemus Masterplan Mobilität

Exakt zwei Jahre haben sich die Stadtverordneten Zeit gelassen, um den mit breiter Beteiligung der Bürgerschaft fertig erarbeiteten Masterplan Mobilität auch formal zu beschließen. Damit ist er nun in Kraft getreten und gibt die Richtung für die nächsten Jahre oder Jahrzehnte vor.

Wir hatten in diesem Magazin bereits ausführlich über die Blockade des Beschlusses durch die Frankfurter FDP berichtet (Frankfurt aktuell 4/2024), die als Teil der Römer-Koalition die neuen groben Leitlinien für die Stadtplanung um zwei Jahre verzögerte. Inzwischen ist der Beschluss aber endlich gefasst, so dass die Stadtverwaltung eine neue verbindliche Ausrichtung im Bereich Mobilität bekommt.

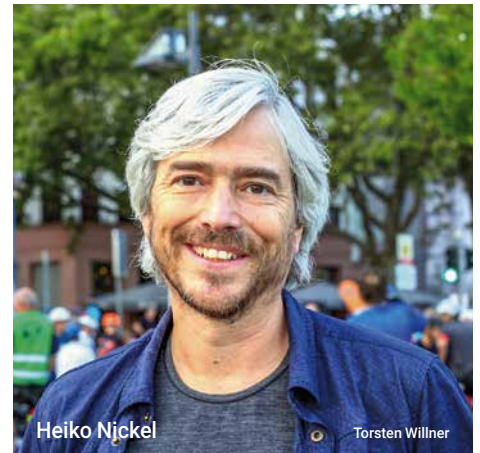
Heiko Nickel, Leiter strategische Verkehrsplanung im Mobilitätsdezernat und verantwortlich für den Masterplan Mobilität, machte im Gespräch mit uns deutlich, dass in einer wachsenden Stadt wie Frankfurt am Main der zu erwartende zusätzliche Verkehr auf den bestehenden Flächen abgewickelt werden muss. Damit es dabei nicht zum Kollaps kommt, müssen vor allem platzsparende Verkehrsarten wie der Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV weiter gefördert und attraktiver gemacht werden, damit sie mehr genutzt werden. Deswegen wurden beim Masterplan Mobilität auch gleich mehrere Teilstrategien für diese Verkehrsarten erarbeitet. Zusätzlich gibt es auch Strategien für die Logistik, die für eine Pendlerstadt wie Frankfurt wichtige regionale Vernetzung und noch mehrere weitere.

Aus Sicht des ADFC fällt auf, dass die Ziele des Masterplans gar nicht so sehr nach der Autofeindlichkeit klingen, wie es im Vorfeld des

Beschlusses teilweise klang: Es wird eine Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) von 67 Prozent im Jahr 2018 auf 80 Prozent im Jahr 2035 gewünscht, während der motorisierte Individualverkehr (MIV) dann nur noch für 20 Prozent der Wege genutzt werden soll und somit mehr Kapazitäten für den Wirtschafts- und Lieferverkehr auf der Straße geschaffen werden. Diese Zielmarke ist vieles, aber sicher nicht radikal autofeindlich. Vielmehr geht es um die Erhöhung der Verkehrssicherheit, Lärmreduzierung und auch den Klimaschutz. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit der Stadt nicht unter den Maßnahmen leiden.

Heiko Nickel betont, dass beim Masterplan Mobilität – im Gegensatz zu dem früheren und nun abgelösten Gesamtverkehrsplan aus dem Jahr 2005 – von den Bedürfnissen der Menschen her gedacht und geplant wird. Das eröffnet neue Spielräume, schließlich möchten die meisten Menschen gar nicht unbedingt mit einem speziellen Verkehrsmittel von A nach B kommen, sondern einfach möglichst unkompliziert, komfortabel, zügig und günstig.

Das besondere an dem Masterplan Mobilität ist für ihn nicht, dass er für Städte von der Größe Frankfurts verpflichtend vorgeschrieben ist, sondern dass der Masterplan Mobilität auch in der Zukunft ständig überprüft und ggf. überarbeitet



werden soll. Ein Kreislauf aus Planung, Umsetzung und Überprüfung der Ergebnisse. Die Erstellung wurde mit rund einer halben Million Euro gefördert, diese Fördergelder hätte die Stadt sicherlich auch nicht nochmal einmal für einen zweiten Anlauf bekommen.

Wir freuen uns sehr, dass endlich auch auf dieser Ebene die Weichen für eine Förderung des Radverkehrs gestellt wurden. Die wenigen lauten Kritiker dieses Masterplans hätten sich auch bei den vielen öffentlichen Teilnehmungsformaten einbringen können, das Jammern im Nachgang ist aber natürlich der bequemere Weg. Aber auch das gehört zu demokratischen Prozessen und besonders den Kompromissen: Alle können sich einbringen, aber das Ergebnis wird nie allen zu 100 Prozent gefallen.

Das Gespräch führten Dagmar Berges und Ansgar Hegerfeld



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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte



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

Mehr Aufenthaltsqualität für die Töngesgasse

Dass die Töngesgasse schon seit vielen Jahren als „Fahrradstraße“ ausgewiesen ist, war lange Zeit aufgrund des Zustands und auch der automobilen Verkehrsbelastung nicht nachvollziehbar.

Gerüchten zufolge durfte man aber damals bei der Einrichtung der ersten Frankfurter Fahrradstraßen noch keine Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben. So nutzte man die Fahrradstraßen als Trick, um dem Radverkehr doch das Befahren in beiden Richtungen zu ermöglichen.

Inzwischen wurde das Kopfsteinpflaster aber zumindest im Abschnitt zwischen Liebfrauenberg und Hasengasse durch Asphalt ersetzt. Somit rollt es sich deutlich besser und auch die Umgebung wurde aufgewertet: Aus Parkplätzen entstanden Grünflächen, es wurden Fahrradbügel und

Lieferzonen eingerichtet. Weitere Schritte sind ebenfalls bereits beschlossen. So soll der Kfz-Durchgangsverkehr deutlich reduziert werden. Aktuell gehört die Töngesgasse noch zu einem Netz beliebter Poser-Strecken in der Innenstadt, das durch die Maßnahmen unterbrochen werden soll.

Sowohl die Umwandlung von Parkplätzen als auch die Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs geschieht dabei ausdrücklich auch auf Wunsch der Interessengemeinschaft Töngesgasse, dem lokalen Gewerbeverein. Noch im Jahr 2022 regte sich dort starker Widerstand gegen Ideen zur Umgestaltung, inzwischen fordert der Verein aber selbst die Einrichtung einer Sackgasse für Kfz in der Töngesgasse. Der Praxistest während einer Baustelle war erfolgreich, wir berichteten darüber in Frankfurt aktuell 4/2024. In der Folge beschloss der zuständige Ortsbeirat



Wo früher Parkplätze waren, sind jetzt Grünflächen, Außen-gastronomie und Lieferzonen

Ansgar Hegerfeld

1 kürzlich fast einstimmig gleich zwei Anträge (OF 1560/2025 und 1530/2025), die Maßnahmen wie einen baulichen Modalfilter und die Drehung von Einbahnstraßenregelungen beinhalten, um das Autoposen zu unterbinden.

Außerdem wünscht sich der Ortsbeirat schon seit 2021 die Umgestaltung des angrenzenden Schärfengäßchens zu einer Fuß-

gängerzone. Diese sogenannte Teileinziehung (Entziehung einer Straße für den Kraftverkehr) ist sogar schon seit 2022 bewilligt. Durch verschiedene Bauarbeiten im Umfeld, u.a. die aktuell laufende Verlegung von Fernwärmeleitungen am Liebfrauenberg, soll die Fußgängerzone aber erst ab dem Jahr 2028 eingerichtet werden.

Ansgar Hegerfeld



FAHRRAD BÖTTGEN
Große Spillingsgasse 8-14 60385 Frankfurt







Beratung & Service

Kinderräder

Jugendräder

Stadtfahrräder

Tourenräder

Gravelbikes

Trekkingräder

Single-Speed-Räder

Mountainbikes

Pedelecs

Kompakt-Pedelecs

chike

Ersatzteile

Zubehör

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

www.FahrradWagner.de



Fahrradhaus Wagner
Familientradition seit 1929

Woogstr. 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

Fahrradfreundliche Nebenstraßen: Ein Zwischenfazit



Eine größere Pressekonferenz am Mittag und am Abend direkt noch eine gut besuchte öffentliche Veranstaltung für die Bürgerinnen und Bürger zeigten Mitte Mai, wie groß die Aufmerksamkeit und auch das Interesse an den „fahrradfreundlichen Nebenstraßen“ ist. Auch wenn es viel um Lebens- und Aufenthaltsqualität ging, lag der Fokus für viele Privatpersonen wieder auf der Mobilität. Da können dank eigener Erfahrungen schließlich alle mitreden. Die Stadtverwaltung und die Politik war insbesondere bei der Abendveranstaltung personell sehr gut vertreten, was sich noch auszahlen sollte.

Auch die Umgestaltung dieser beiden Straßen ging auf die erfolgreiche Unterschriftensammlung des Radentscheid Frankfurt zurück, den über 40.000 Menschen unterschrieben hatten und deren Kernforderungen von der damaligen Römer-Koalition (SPD, CDU, Grüne) weitestgehend übernommen wurden. Die Ergebnisse zur ersten neuen Fahrradstraße, dem Oeder Weg, wurden bereits letztes Jahr vorgestellt.

Wie lief die Untersuchung ab?

Bei der wissenschaftlichen Untersuchung wurden insgesamt über 3000 Privatpersonen befragt, die

Gewerbetreibenden wurden ebenfalls separat für Interviews kontaktiert und auch das Gewerberegister wurde für die genaue Anzahl der Gewerbe-Abmeldungen zur Hilfe genommen. Dazu wurden die offiziellen Unfallzahlen, Verkehrszählungen und auch eigene Videoaufnahmen untersucht.

Die Achse Kettenhofweg/ Robert-Mayer-Straße

Interessanterweise wurde der Kettenhofweg, obwohl dort diverse Parkplätze auf den Gehwegen entfielen und ähnlich viele Gewerbetreibende ansässig waren, überwiegend positiv bewertet. Auch in der abendlichen Veranstaltung ging es praktisch gar nicht um diese Straße, die Umgestaltung scheint in allen Bereichen sehr positiv aufgenommen zu werden. Der Radverkehr hat sich in allen Abschnitten deutlich erhöht, an vielen Zählstellen sogar verdoppelt. Der Kraftverkehr dagegen hat nahezu überall abgenommen, auch in den Nebenstraßen konnten keine größeren Veränderungen mit Blick auf mögliche Ausweichverkehre gemessen werden.

Die Untersuchung zeigte auch, dass trotz deutlich mehr Radver-

kehr die Unfallzahlen sanken. Zwar deckte der Untersuchungszeitraum nach der Umgestaltung noch kein gesamtes Jahr ab, die Tendenz war aber bereits eindeutig. Auch die gefühlte Sicherheit wurde deutlich besser bewertet.

29 Gewerbetreibende nahmen an der Umfrage teil, von denen 12 von zurückgehenden Umsätzen berichteten. Allerdings wurde nur in vier Fällen tatsächlich die Umgestaltung als Grund für den Umsatzrückgang angegeben – insbesondere der Einzelhandel steht bekanntermaßen insgesamt sehr unter Druck, auch ganz ohne Fahrradfreundlichkeit. 22 der 29 Gewerbetreibenden begrüßten das grundsätzliche Konzept der Umgestaltung, 15 fanden auch die konkrete Umsetzung vor Ort positiv und 7 bewerteten diese negativ. Insbesondere die schnelle Umsetzung und aktive Beteiligung wurde positiv gelobt, der Mangel an Parkraum und der Wunsch nach mehr Beteiligung wurden negativ bewertet. Scheinbar fühlten sich nicht alle Gewerbetreibende mitgenommen, wenn die Beteiligung gleichzeitig so positiv und negativ bewertet wird. Im Jahr 2024 wurden laut Gewerberegister im Kettenhofweg nur zwei Abmeldungen registriert, was ein erfreulich niedriger Wert ist.

Der Grüneburgweg

Etwas diverser war die Stimmung bei dieser Straße. Schon seit Beginn der Umgestaltung gab es von einer überschaubaren, aber sehr lauten Gruppe deutliche Kritik an dem Projekt. So wurde der Grüneburgweg bundesweit schnell durch die vielen aufgestellten Verkehrsschilder und die riesige Pressekampagne bekannt, wobei sehr viele nur für das Radrennen zum 1. Mai aufgestellt waren – die Strecke führte wie üblich auch durch den Grüneburgweg. Dass eine große skandalbemühte Boulevardzeitung mit vier Buchstaben ihr Frankfurter Büro direkt im Grüneburgweg hat, ist dabei sicher nur Zufall. Inzwischen wurden, ganz ohne große Aufmerksamkeit, auch viele Schilder wieder abgebaut. Dafür brauchte es aber erst eine Ausnahmegenehmigung des Regierungspräsidiums, weil die vielen Schilder für die Parkregelungen bundesweit vorgeschrieben sind.

Abseits des Medienrummels um die Anzahl von Verkehrsschildern gibt es aber noch interessante Daten. So ist der Radverkehr seit der Umgestaltung auch im Grüneburgweg fast überall gestiegen, stellenweise konnte sogar eine Vervierfachung gemessen werden. Da der Kraftverkehr, wie geplant, weniger wurde und sich stellenweise halbierte, ist nun der Radverkehr zahlenmäßig das Hauptverkehrsmittel. An manchen Stellen konnten Kfz-Ausweichverkehre gezählt werden, die mit weiteren Maßnahmen in den Griff bekommen werden sollen.

Auch die Unfallzahlen entwickelten sich, auch hier wieder ohne vollständige Daten für den nachher-Zeitraum, positiv. Und auch das verbotene Radfahren auf dem Gehweg reduzierte sich laut Videoaufzeichnungen von 239 auf 14 Fälle im Beobachtungszeitraum. Hiervon profitiert der Fußverkehr, der nun auch mehr Raum bekommen hat.

Bei den Gewerbetreibenden war die Einstellung zunächst eher zurückhaltend und ablehnend, nach der erfolgten Umgestaltung und erneuten Befragung verbesserte sich die Stimmung aber deutlich. Die Mehrheit (23 von 31) bewerteten die Um-



gestaltung positiv, 5 lehnten sie ab. 13 von 38 Gewerbetreibenden berichteten von Umsatzrückgängen, aber nur 3 davon schoben dies auf die Umgestaltung. Laut Gewerberegister lag die Anzahl der Gewerbe-Abmeldungen im Durchschnitt. An Straßen wie z. B. der Berger Straße, die abschnittsweise eher an einen großen Auto-Parkplatz als eine lebenswerte Einkaufsstraße mit Aufenthaltsqualität erinnert, liegt der Anteil an Abmeldungen deutlich höher.

Diskussionskultur

Interessant war bei der Abendveranstaltung, wie beispielsweise behauptet wurde, dass durch die

angebliche Reduzierung der Parkplätze direkt vor einem konkret benannten Haus Handwerksfirmen inzwischen Aufträge ablehnen würden. Die Stadtverwaltung prüfte direkt während des Redebeitrags die Zahlen und musste antworten, dass an der Adresse nun sogar ein Parkplatz mehr als vorher vorhanden ist und durch die eingeführte Bewirtschaftung die Handwerksfirmen sogar leichter und ohne Extrakosten dort parken können.

Ebenfalls versuchten einige Gegner der Umgestaltung mit dem Niederbrüllen von anderen Redebeiträgen, dem simplen Leugnen der Messergebnisse durch „Lügen!“-Zwischenrufe oder auch vielfachen Verwei-



Stadt Frankfurt am Main (3)

sen auf eine angeblich jetzt herrschende „Diktatur“ die Debatte zu zerstören. Dass sich die Bürgerinnen und Bürger bei einer öffentlichen Veranstaltung an ein Mikrofon stellen und dort frei ihre Meinung äußern können (ohne Konsequenzen befürchten zu müssen) und gleichzeitig ihr Leben als eins in einer „Diktatur“ bezeichnen, spricht Bände. Immerhin kam die Parkraumbewirtschaftung insgesamt gut an, deren Ausweitung auf das ganze Wohnviertel mehrfach gefordert und bereits angekündigt wurde.

Fazit

Auch in diesen beiden Fahrradstraßen wurden die grundlegenden

Ziele mit verhältnismäßig kleinen Maßnahmen erreicht. Perfekt ist die Umsetzung aber auch nicht, es soll noch weitere Nachbesserungen geben. Das Forschungsteam hat daher für beide Straßenzüge auch noch Empfehlungen für die Weiterentwicklung erarbeitet. So soll beispielsweise die Barrierefreiheit noch weiter verbessert, weitere Querungsmöglichkeiten geschaffen und Ampelanlagen optimiert werden. Auch für die Kommunikation seitens der Politik und Verwaltung gab es weitere Tipps.

Wir werden auch den weiteren Prozess begleiten, natürlich wie gewohnt konstruktiv und sachlich.

Ansgar Hegerfeld

Ehrenbrief des Landes Hessen für Sigrid Hubert

Zwölf Jahre intensive ehrenamtliche Tätigkeit an herausragender und verantwortlicher Position sind Voraussetzung für die Auszeichnung mit dem Ehrenbrief des Landes Hessen – und diese Voraussetzung erfüllt Sigrid Hubert ganz bestimmt!

Es war gar nicht so einfach für Anne Wehr, die immer die Anträge für diese Auszeichnung für langjährige ADFC-Aktive formuliert, alle Aktivitäten von Sigrid in den letzten zwölf Jahren aufzuzählen, so viele gibt es davon. KlauNix-AG, Leitung der RadReiseMesse, Winter-vorträge, Webseite, Stadtteilgruppe Nord – und das ist noch längst nicht alles. Über zehn Jahre arbeitete sie im Frankfurter ADFC-Kreisvorstand mit, jetzt seit zwei Jahren im hessischen Landesvorstand.

Die gebührende Auszeichnung wurde ihr am 4. Juni aus den Händen von OB Mike Josef im Limpurgsaal des Römer verliehen. Wir sind sicher, dass Sigrid diese Ehrung als Ansporn für weitere Aktivitäten auffassen wird, denn auf Landes- und Kreisebene ist sie unvermindert und ständig für unseren Verein im Dienste der Radverkehrsförderung tätig. Danke, Sigrid, vom Kreisvorstand Frankfurt und vom Landesvorstand Hessen!

Bertram Giebler



Oberbürgermeister Mike Josef überreicht Sigrid Hubert den Ehrenbrief.

Freya Arthen

Dauerbrenner: Baustellen zu Lasten des Radverkehrs

Wie jeden Frühling wird wieder vermehrt gebaut. Das ist an sich gut und notwendig, wenn nicht auch im Jahr 2025 gerne mal der Rad- und Fußverkehr vergessen beziehungsweise bewusst ausgesperrt werden würden. Sogar am viel befahrenen Adickesknuten – bis wir uns einschalteten.

Es handelte sich um eine Notstandsmaßnahme, weil wieder einmal die Fahrbahnoberfläche abgesackt war und dringend gehandelt werden musste. Dass es schnell gehen sollte, ist besonders bei solchen in die Jahre gekommenen Brückenbauwerken natürlich löblich und sinnvoll. Es handelt sich übrigens nicht um einen Tippfehler, technisch gesehen ist der Knotenpunkt eine große Brücke, die über dem vor langer Zeit geplanten unterirdischen A66-Lückenschluss-Tunnel verlaufen sollte.

Aus unserer Sicht geht aber trotzdem die Verkehrssicherheit vor der Leistungsfähigkeit, weshalb wir die zwei Sperrungen für den Radverkehr direkt vor Ort bei den Verant-

wortlichen bemängelten. In Richtung Süden wurde der Radverkehr einfach pauschal verboten, in Richtung Westen sogar zunächst in eine Sackgasse gelotst. Dort sollte man sich dann in Luft auflösen, wenn man nicht verbotenerweise als Geisterradler zurückfährt oder ebenfalls illegal auf die Fahrbahn wechselt.

Unsere zunächst freundlichen, im Laufe der Stunden und Tage aber zunehmend deutlicheren Hinweise führten leider anfangs zu keiner Besserung. Wir mussten eben damit leben und einen Umweg fahren. Den Autoverkehr hingegen könne man nicht noch weiter einschränken, weil es dann zu großen Staus käme. Man würde aber

schauen, was man noch verbessern könne.

Am nächsten Tag war die Situation immer noch unverändert, so dass der Ton vor Ort rauer wurde und die Vorgesetzten in den Behörden eingeschaltet wurden. Schließlich haben wir selbst die für die Absicherung der Baustelle verantwortliche Fachfirma angerufen und sie auf die Missstände hinwiesen. Nun kam plötzlich Bewegung in die Sache, immerhin würde die aktuelle Einrichtung ja den Richtlinien völlig widersprechen. Positiv war also, dass die Fachfirma durchaus die Regelwerke kannte und man ganz erstaunt war, dass sie nicht eingehalten wurden. Es wurde sofort ein Team zu uns geschickt, das die Absicherung überar-

beitete und u.a. in Richtung Süden einen Fahrstreifen auf der Eschersheimer Landstraße sperrte, damit der nun wieder erlaubte Radverkehr sich sicher einfädeln konnte. Es geht also, wenn man es will!

Dass für die gesamte Baustelleneinrichtung eine Genehmigung lediglich beantragt, aber noch nicht genehmigt war und der Radfahrstreifen auf der Eschersheimer Landstraße gar nicht hätte gesperrt werden dürfen, sei hier nur am Rande erwähnt. Wir hoffen, dass die aus unserer Sicht leicht vermeidbare Eskalation und der enorme zusätzliche Zeitaufwand auf allen Seiten wenigstens dazu führen, dass sich so eine Situation nicht wiederholt.

Ansgar Hegerfeld



Wo lang nur, der Radweg war doch gerade noch da...? Die meisten entschieden sich dazu, das willkürlich eingerichtete Verbot zu ignorieren.



Nach unseren Beschwerden konnte der Kreuzungsbereich wieder legal und abgesichert passiert werden.

Ansgar Hegerfeld (3)



Hier geht es nur auf der Fahrbahn mit dem Kraftverkehr weiter.

Von der Realität überholt

Nachtrag zu „Warum wir ständig schuld sind“

Im vorletzten *Frankfurt aktuell* (Ausgabe 2/2025) hatten wir die fiktive Schlagzeile „Mann von Messer erstochen“ als besonders absurdes Beispiel für sachlich irreführende Überschriften angeführt. Wir ahnten zu dem Zeitpunkt nicht, dass am 5. Mai 2025 die *Frankfurter Rundschau* tatsächlich einen Bericht mit der Überschrift „Mann in Darmstadt durch Messer verletzt“ versehen würde. Dem Mann ist aber nicht ein Messer auf den Fuß gefallen oder ähnliches, sondern er soll von einem 39-jährigen Mann während eines Streits mit einem Messer angegriffen und verletzt worden sein.

Zusätzlich verwendeten die *Dresdner Neusten Nachrichten* am 11. Juni 2025 die Schlagzeile „Mann in Freital von Schuss getroffen“. Auch Pistolenprojekte fliegen aber nicht einfach so von sich aus durch die Gegend, sondern werden in der Regel von Menschen abgefeuert.

Ansgar Hegerfeld

Breite Radwege für Rettungskräfte am Hauptbahnhof

Nachdem in der öffentlichen Debatte lange der Radverkehr gegen Rettungskräfte ausgespielt wurde, werden nun auf der Düsseldorfer Straße die Vorteile für beide Seiten kombiniert.

Radwege und Rettungskräfte, Regal ob Feuerwehr oder Polizei, harmonisieren aus Sicht des ADFC Frankfurt sehr gut miteinander.

Während die Bildung einer Rettungsgasse, auch bei mehreren Fahrstreifen voller Kraftverkehr, lange dauert und oft auch gar

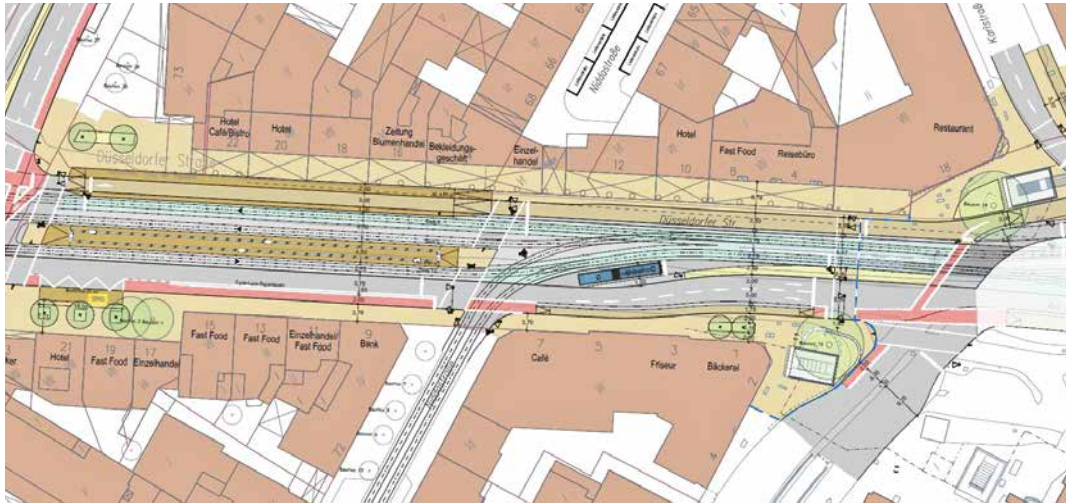
nicht funktioniert, können Rettungskräfte auf breiten Radwegen schnell vorwärts kommen – mit dem Fahrrad ist man schließlich

flexibler und hat schnell Platz gemacht.

Genau diesen Faktor möchte die Stadtverwaltung nutzen und die Düsseldorfer Straße in Richtung Platz der Republik dauerhaft für den Kraftverkehr sperren, damit genug Platz für die Erweiterung der Straßenbahn-Haltestelle geschaffen werden kann. Über viele Monate war die Düsseldorfer Straße aber schon wegen der Baustelle für die U5-Verlängerung in dieser Richtung gesperrt, der Aufschrei und die von manchen befürchteten riesigen Staus blieben dabei wie üblich aus.

Der Radweg wird nun ausdrücklich so erfreulich breit geplant, dass Rettungskräfte auch bei im Haltestellenbereich stehenden Straßenbahnen und Bussen schnell daran vorbei kommen können. Wir finden diesen Schritt nur folgerichtig und wünschen uns mehr davon!

Ansgar Hegerfeld



Ein zusätzliches Gleis für die Straßenbahn und Platz für Busse, nördlich davon ein neuer Radweg: So könnte die Düsseldorfer Straße zukünftig aussehen.

Stadt Frankfurt

Radfahrende Kundschaft im Nordwestzentrum unerwünscht?

Viele Kundinnen und Kunden staunten nicht schlecht, als ihnen von heute auf morgen das Parken im Einkaufszentrum verboten wurde.

Dass auch Radfahrerinnen und Radfahrer zur zahlenden Kundschaft zählen, scheint man in autogerecht gebauten Einkaufszentren manchmal zu vergessen. So wirkte es auch, als zuerst das Fahrradparken im NWZ verboten wurde und die Verantwortlichen nach einer Flut von Beschwerden bemerken mussten, dass die verärgerte Kundschaft auch irgendwo parken muss.

Auch der ADFC erhielt diverse Beschwerden quer durch alle Altersgruppen und Kanäle und setzte sich mit dem Betreiber in Verbindung. Der verwies auf den Brandschutz als Grundlage für das Verbot und die (paar wenigen) Fahrradbügel, die außerhalb des Zentrums stehen und daher sehr unattraktiv und unpraktisch sind. Insbesondere soll man die schweren Einkäufe und ggf. auch Kinder bis außerhalb des Einkaufszentrums tragen, was nicht alltagstauglich ist.

Immerhin war der Betreiber aber gleich Gesprächsbereit und offen für die konstruktive Lösungssuche. Es sollten, in Zusammenarbeit mit der Stadt Frankfurt, Standorte auf dem Privatgrundstück des Zentrums gesucht werden, die dann mit ordentlichen Abstellanlagen bestückt werden können. Es war auch eine Ortsbegehung mit der Stadt und dem ADFC geplant, die bisher leider noch nicht stattgefunden hat.

Wir hoffen, dass bei den Bauarbeiten auch die unbrauchbaren alten Fahrradständer Marke „Felgenbrecher“ ersetzt werden. Die Stadt hat, durch die öffentlichen Einrichtungen im Zentrum, ebenfalls ein Interesse an guten Abstellanlagen. Inzwischen wurden, ohne Rücksprache mit uns, an mehreren Stellen neue Abstellanlagen aufgestellt. Die Menge und Orte sind aber aus unserer Sicht bisher alles andere als optimal. Wir werden weiter berichten.

Ansgar Hegerfeld



Ansgar Hegerfeld (2)

Rund um die Titus-Therme wurden neue Fahrradabstellanlagen ergänzt, die von der Kapazität bei weitem nicht ausreichen. Wieso die alten „Felgenbrecher“ dort noch teilweise erhalten wurden, wissen wir nicht.



Vorne Verbot des Fahrradparkens, hinten Leerstand: Wir möchten da keinen direkten Zusammenhang herstellen. Aber wer die radfahrende Kundschaft verprellt, sollte auch mit Umsatzeinbußen und Beschwerden rechnen.

ADFC-Fahrradklima-Test 2024

Ohne Förderung bewegt sich wenig

Ein Blick ins Land und in die Region

Zwar ist Frankfurt die einzige mit einer Auszeichnung versehene Stadt im Erscheinungsgebiet dieser Zeitschrift, trotzdem – oder eigentlich sogar genau deshalb – ist es sinnvoll, auch das Abschneiden der umgebenden Kommunen aufmerksam zu betrachten.

Knapp 18.000 Bürgerinnen und Bürger in Hessen hatten im Herbst 2024 an der Befragung teilgenommen, dabei kamen in 122 hessischen Kommunen jeweils genug Online-Interviews zustande, um in die Wertung zu kommen (2022: 111). Insgesamt zeigen die Noten der hessischen Städte und Gemeinden einen leichten Aufwärtstrend, den der ADFC-Landesvorstand auf verschiedene Fördermaßnahmen des Landes Hessen zurückführt.

Moderate Aufhellung in der Gesamtentwicklung in Hessen – Nahmobilitätsförderung wirkt

Hinsichtlich der Notenentwicklung in den hessischen Kommunen ergibt sich beim Fahrradklima-Test 2024 das Gesamtbild, dass sich 50 Kommunen verbessern konnten (2022: 22), während sich 41 verschlechterten (2022: 58). 27 Kommunen verbessern sich deutlich, dem stehen 9 signifikante Verschlechterungen entgegen. Insgesamt hellt sich das Fahrradklima in Hessen also moderat auf.

Welche Faktoren spielen dabei eine Rolle? Da ist zum einen die Unterstützung des Landes, die sich auf finanzielle Zuwendungen durch Förderprogramme erstreckt. Das hilft vielerorts Radwege zu bauen, Fahrradabstellanlagen zu installieren oder andere praktische Verbesserungen zu realisieren. Wo dies geschieht, sind häufig direkte Notenverbesserungen beim Fahrradklima-Test zu beobachten. Großprojekte wie etwa der Bau von Fahrradbrücken sind ohne eine beträchtliche Landesförderung erst gar nicht denkbar.

Über die auf Infrastruktur bezogene Förderung hinaus trägt das Land qua Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) auch dringend benötigtes Know-how in Form von Musterlösungen und Weiterbildungen flächendeckend in die Rathäuser. Doch ausgerechnet hier hatte das Land mit dem

Haushalt 2025 den Rotstift angesetzt. Damit insbesondere kleinere Kommunen eine Chance haben, eine radverkehrsfreundliche Infrastruktur für ihre Bürgerinnen und Bürger zu entwickeln, muss diese sehr kosteneffiziente Unterstützung durch die AGNH allerdings eher ausgeweitet als eingeschränkt werden. Deshalb spricht sich der ADFC-Landesvorstand dafür aus, die Kürzungen im Landeshaushalt 2025 zurückzunehmen.

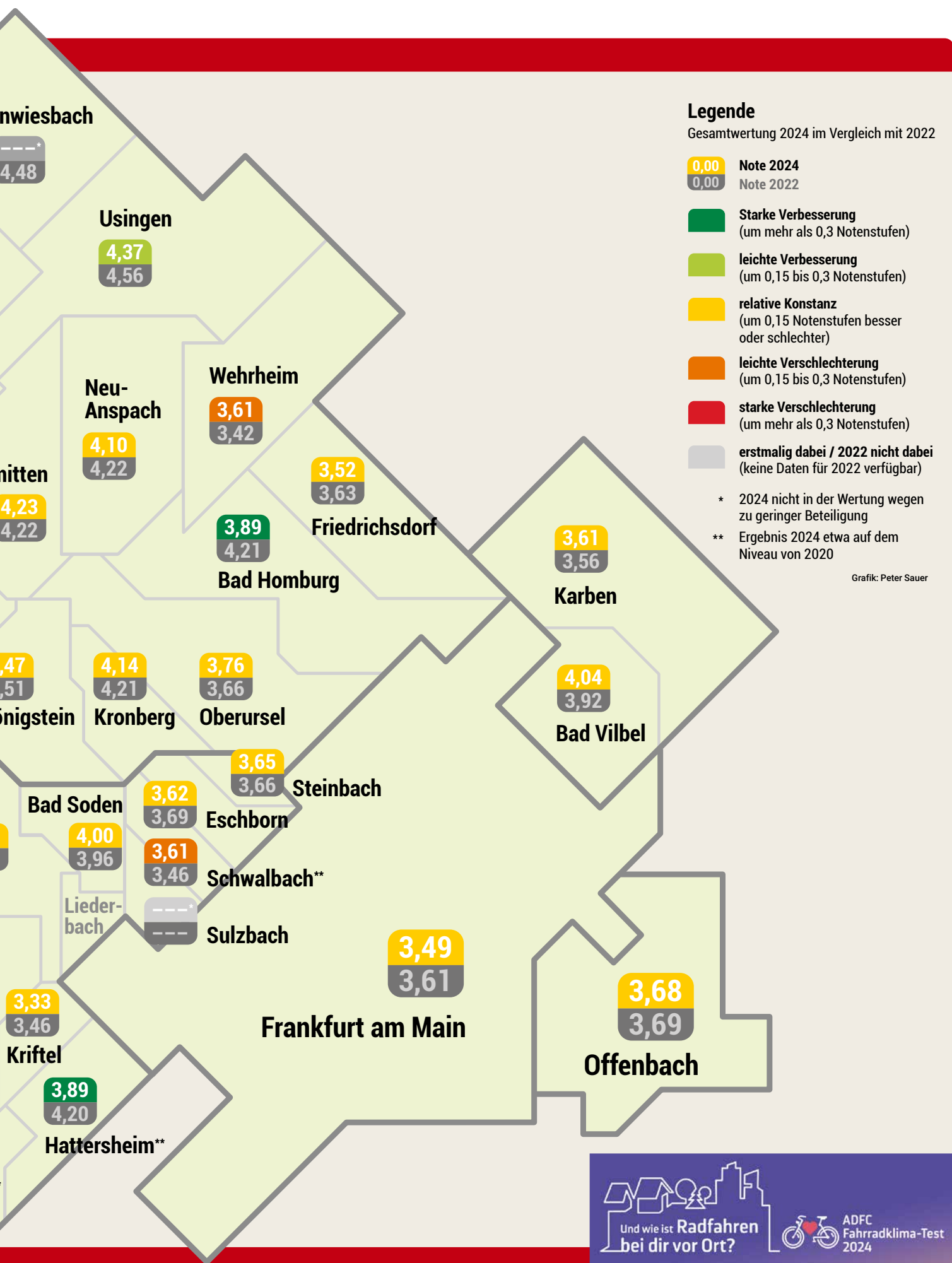
Durchgängige und breite Radwege in jeder Kommune zu schaffen, sind die Grundvoraussetzung dafür, allen Menschen eine echte Freiheit bei der Wahl ihres Verkehrsmittels zu ermöglichen. Das gilt ganz besonders auch für Kinder, Ältere und andere Menschen, die sich in der bestehenden Infrastruktur oft unsicher fühlen oder sogar objektiv gefährdet sind. Mit der AGNH bietet das Land Hessen den 282 in ihr vertretenen Kommunen eine niedrigschwellige Unterstützung. Die Förderung bildet das tragfähige Fundament, auf dem ein Fahrradland Hessen entstehen kann.

Verbreitetes Unbehagen, wenn Autofahrende zu eng überholen

Beim Land Hessen sieht der Landesvorstand aber nicht nur das Wirtschafts- und Verkehrsministerium in der Pflicht, sondern auch das Innenministerium in der Verantwortung für ein besseres Fahrradklima: Eine Sonderbefragung im Fahrradklima-Test 2024 zum „Miteinander im Verkehr“ ergab flächendeckend den Befund, dass Radfahrende den seitlichen Abstand, mit dem sie von Kraftfahrzeugführenden überholt werden, als viel zu gering wahrnehmen und sich dadurch gefährdet fühlen. Hier ist ein bedeutend größeres Engagement der Landespolizei erforderlich. Auch mehr Aufklärungsarbeit über die Gefahren zu engen Überholens ist dringend nötig.

Sofrony Riedmann, Torsten Willner





Ein Radweg für Alltag und Freizeit

Die lange Geschichte Radschnellweg Darmstadt–Frankfurt



Entspanntes Dahingleiten auf dem Radschnellweg

ADFC Darmstadt/Kettenblatt (4)

Seit 2018 wird am Radschnellweg zwischen Darmstadt und Frankfurt gebaut. Während die einen die Fortschritte betonen, kritisieren die anderen, dass alles viel zu langsam gehe. Was ist also dran am Radschnellweg und wo stehen wir?

Eine bundesweit verbindliche Definition, was ein Radschnellweg oder eine Radschnellverbindung ist (beide Begriffe werden oft synonym verwendet), gibt es nicht. Die Straßenverkehrsordnung bringt uns ebenfalls nicht weiter. Es gibt zwar das Verkehrszeichen 350.1 als Hinweis auf einen Radschnellweg. Aber wie man sich dort zu verhalten hat und was das ist, darüber sagt das Verkehrszeichen nichts aus.

Konkreter wird es auf der Ebene der Bundesländer und in den entsprechenden Straßenverkehrsgesetzen oder Ausbaustandards. Hessen hat 2019 in den „Qualitätsstandards und Musterlösungen“ erstmalig drei Ausbaustufen definiert: Radschnellverbindungen, Raddirektverbindungen sowie Radverbindungen (Quelle: <https://kurzlinks.de/dab5>). Bei Radschnellwegen der höchsten

Ausbaustufe geht man von mehr als 2.000 Fahrten mit dem Rad am Tag aus, bei 1.500 bis 2.000 Fahrten am Tag wird der Ausbau als Raddirektverbindung mit etwas geringeren Anforderungen empfohlen. Alles, was unter 1.500 Fahrten pro Tag liegt, fällt in die Kategorie der Radverbindungen einschließlich der Hessischen Radfernwege.

Rennstrecke für den Radverkehr?

Immer wieder taucht in den Medien und in der öffentlichen Diskussion der Begriff „Fahrradautobahn“ auf. Ganz ehrlich, mit dieser Wortwahl tun wir uns keinen Gefallen. Mit einer Autobahn werden erhebliche Belastungen durch den Flächenverbrauch und die Tren-

nungswirkung inner- und außerorts assoziiert. Erfreulicherweise hat Hessen sich hier bewusst dagegen entschieden, die Radschnellwege mit Autobahnen gleichzusetzen, und damit so manche Schlagzeile vermeiden können. Denn selbst der Ausdruck „Radschnellweg“ verunsichert manche Anwohnenden, womöglich mit der Sorge verknüpft, ob sich die Strecke voller schneller Radfahrender sicher queren lässt.

Tatsächlich ist ein Radschnellweg aber kein Highway für Rennradfahrer:innen oder wilde Mountainbiker. Es geht nicht um das Rasen, sondern das störungsfreie Radfahren. Dies ist die zentrale Schraube, um schneller von A nach B zu kommen. Als Pendlerin fahre ich ein Stahlrad, mit dem ich sicherlich keine Rennen gewinne. Damit spare ich bereits jetzt 10 Minuten Fahrzeit täglich.

Die Situation in Hessen

Im Gegensatz zu einigen anderen Bundesländern hat Hessen die Baulast (also die Zuständigkeit für die Planung, Bau und Unterhalt) nicht verändert. Sie liegt bis auf wenige Ausnahmen weiterhin bei den jeweiligen Kommunen. Diese Entscheidung kann man kontrovers diskutieren. Als Argument für die Baulast bei den Kommunen wird oft angeführt, dass der Radverkehr Aufgabe der Kommunen sei und nur so die notwendige enge Verzahnung aller Teile des Radnetzes und aller Aktivitäten gewährleistet sei.

Dem widerspricht der ADFC Hessen: Gerade kleinere Kommunen tun sich schwer mit Planung, Bau und Unterhalt sowie dem Koordinationsaufwand bei Gemeinde- und Kreisgrenzen überschreitenden Projekten. So hängen Fortschritte stets davon ab, was in der einzelnen Kommune gewollt oder nicht gewollt ist. Um schneller in die Umsetzung zu kommen, fordert der ADFC Hessen daher, dass das Land, wie bei anderen überregionalen Straßenbauprojekten, die Baulastträgerschaft für Radschnellwege übernimmt – bislang ohne Erfolg.

Für Radschnell- und Raddirektverbindungen sollen die folgenden Kriterien erfüllt sein:

- Möglichst direkte und steigungsarme Führung
- Hohe Oberflächenqualität
- Reisegeschwindigkeit (inkl. der Verlustzeiten an Knotenpunkten): ≥ 20 km/h
- Zeitverluste an Knotenpunkten: ≤ 30 Sek./km (innerorts), ≤ 15 Sek./km (außerorts)
- Ausreichende Breiten, die das Nebeneinanderfahren, Überholen und störungsfreie Begegnen ermöglichen (Radschnellverbindung: mind. 3 Meter bei Ein- und mind. 4 Meter bei Zweirichtungswegen / Raddirektverbindung: mind. 2 Meter bei Ein- und mind. 3 Meter bei Zweirichtungswegen)
- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Beleuchtung im Außenbereich

In einem Satz: Ein Radschnellweg ist ein Premiumradweg für den Alltagsradverkehr, wichtige Orte oder Zentren möglichst direkt und ohne Umwege miteinander zu verbinden.

Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt

Insgesamt hat das Land Hessen 42 Korridore mit Potenzial für Radschnellverbindungen identifiziert – ganz vorne mit dabei die Strecke Darmstadt-Frankfurt (FRM1). Bereits 2018 kam es mit viel Elan zum ersten Spatenstich und knapp ein Jahr später waren die ersten 3,6 Kilometer zwischen Egelsbach und Wixhausen fertiggestellt. Nach und nach folgten weitere Teilabschnitte. Seit der Freigabe des neuen Wegestücks südlich des Langener Bahnhofs ist die Strecke von Langen bis Darmstadt-Arheilgen durchgehend befahrbar. Dabei werden die Radschnellwegstandards in weiten Teilen eingehalten. Überall war dies jedoch nicht möglich. So konnte bei Wixhausen ein Grundstück nicht erworben werden, was eine kurze Engstelle mit sich bringt. Auch dass in Erzhausen die Querung der Kreisstraße 167 (am Bahnhof) manchmal eine Geduldsprobe darstellt, ist nicht ideal. Aber insgesamt haben wir damit ein wunderbares Stück Alltagsradweg erhalten!

Wie geht es nördlich von Langen weiter?

Diese Frage habe ich dem Kelsterbacher Bürgermeister Manfred Ockel gestellt. Er setzt das Projekt als Geschäftsführer der Regionalpark RheinMain SÜDWEST gGmbH

um, die sich im Rhein-Main-Gebiet schon um die Koordination und Umsetzung vieler interkommunaler Projekte und Radwege gekümmert hat.

Mich interessierte insbesondere die Strecke zwischen Langen und Frankfurt. Laut Ockel laufen derzeit die Planungen für eine Brückenkonstruktion von der Langener Liebigstraße (östlich der Gleise) auf die andere, westliche Seite der Gleise. Von dort führt der Weg entlang der Bahn und über die bestehende Überführung in Richtung der Deutschen Flugsicherung. Unmittelbar nach der Überführung verläuft die Strecke so nah wie möglich weiter entlang der Bahn bis zur Kreuzung im Bereich der Landesstraße 3262 (bei Buchschlag). Hier soll demnächst mithilfe einer Machbarkeitsstudie geklärt werden, wie man Bus, Bahn und Radfahrende sinnvoll miteinander kombinieren kann.

Weiter geht es die Gleise entlang Richtung Norden, bis man vor Neu-Isenburg auf die Landesstraße 3117 trifft, die Neu-Isenburg in west-östlicher Richtung durchquert. Dort soll der Radverkehr über eine Rampe auf die Straße und wieder hinab zur Bahnstrecke geführt werden. Sobald man auf dem Gebiet des Frankfurter Stadtwalds ist, ist die Stadt Frankfurt zuständig. Ein Stadtverordnetenbeschluss zur Streckenführung

liegt bereits vor. Auch hier beginnt demnächst die nächste Stufe der Planung.

Die nächsten Herausforderungen

Bei dieser Frage muss Bürgermeister Ockel nicht lange zögern und antwortet, dass bei dem Abschnitt zwischen Langen und Frankfurt die besonderen Herausforderungen eindeutig im Naturschutz liegen. Sowohl bei Neu-Isenburg als auch auf Frankfurter Stadtgebiet müssen zum Beispiel Flächen aus dem Bannwald herausgelöst werden. Dies lässt sich nur umsetzen, wenn alle zuständigen Stellen einschließlich Naturschutzbehörde und Forstamt eingebunden sind.

Die Nutzung

Bürgermeister Ockel antwortet auf die Frage nach der Akzeptanz des Radschnellwegs, dass die Nutzung steigt und er sie zufriedenstellend findet. Nun konnte man am 16. März dieses Jahres im Darmstädter Echo lesen, dass der Radschnellweg die angestrebten Zahlen verfehlen würde. Ja, das ist (noch) so. Aber muss man hier nicht auch offen und ehrlich einräumen, dass neue Gewohnheiten ihre Zeit brauchen? Menschen steigen nicht von heute auf morgen vom Auto aufs Rad um. Voll entfalten wird der Radschnellweg sein Potenzial wohl erst dann richtig, wenn

er auch in die größeren Orte hinein führt. Wer in der Dämmerung oder Dunkelheit fürchten muss, im Frankfurter Stadtwald auf unbefestigten Wegen zu Fall zu kommen, meidet meist diese Strecke.

Die Nutzungszahlen, die sich aus den Zählstellen ablesen lassen, zeigen darüber hinaus ein interessantes Phänomen. Der Radschnellweg dient eben nicht nur als Alltagsweg für Pendler:innen, sondern ist auch eine beliebte Freizeitstrecke. Über 2.600 Radfahrende am 1. Mai des letzten Jahres sprechen für sich. Fährt man dort am Wochenende, stellt man schnell fest: Der Radschnellweg ist samstags und sonntags ein Ort für Familien. Dann sind zahlreiche Eltern und Großeltern mit ihren (Enkel-) Kindern unterwegs. Man sieht aber auch Ältere, denen der Radschnellweg vielleicht einfach das Gefühl der Sicherheit gibt, das sie brauchen, um überhaupt aufs Rad zu steigen. Als ich an der Radschnellweg-Engstelle in Wixhausen anhielt, um einige Fotos zu schießen, kam ich mit einem Herrn ins Gespräch, der mir sagte, dass er als über 90-Jähriger hier die Möglichkeit hätte, sich täglich sicher fortzubewegen. „Der Radschnellweg ist für mich genau richtig. Ich radle darauf noch so viel und so lange wie möglich“, sagte er mir, schwang sich aufs Rad und fuhr weiter.

Helga Hofmann



Das Verkehrszeichen „Radschnellweg“ gibt keine spezifischen Verhaltensregeln vor.



An den Servicestationen ist Vandalismus ein großes Problem.



Viel Platz zum Radfahren, zu Fuß gehen – und für Kinder auf Laufrädern!

ABGESPERRT



Gießener Straße

Für sichere und komfortable Radinfrastruktur war auf diesem Abschnitt der Gießener Straße leider kein Platz, wohl aber für viel Kraftverkehr und natürlich kostenfreie öffentliche Parkplätze. Wegen Tiefbauarbeiten der Netzdienste Rhein-Main ist die Straße für drei Monate nun eine Einbahnstraße, ohne dass der Autoverkehr kollabiert. Aus unserer Sicht müsste die Radinfrastruktur hier noch einmal überarbeitet werden, zumal der Kraftverkehr offensichtlich auch mit weniger Platz auskommen kann.



Frankenallee

Ansgar Hegerfeld (2)

Aktuell laufen noch die Planungen für eine Umgestaltung zu einer fahrradfreundlichen Nebenstraße, deren Umsetzung leider noch eine Weile dauern wird. Dafür wurde jetzt schon mal getestet, was passiert, wenn eine Seite für den Kraftverkehr gesperrt wird und wegen einer weiteren Baustelle auf der anderen Seite auch dort die Parkplätze entfallen. Wir haben von keinen Beschwerden gehört, obwohl die Sperrung der Südseite von Ende April bis Ende September angekündigt wurde.

Ansgar Hegerfeld

Fahrraddesign aus drei Jahrhunderten

Die Ausstellung Der eigene Antrieb – Feine Fahrräder im Museum Angewandte Kunst zeigt Modelle von Karl Drais' Laufmaschine über Hoch-, Nieder- und Falträder bis zum Alltagsrad oder Sportgerät von heute.

Nein, Besuchende, die sich in erster Linie für die Entwicklungsgeschichte des Fahrrads interessieren oder für die Technik, werden in dieser Ausstellung kaum auf ihre Kosten kommen, auch wenn der Eingangsbereich anderes vermuten lässt. Begrüßt wird man nämlich von einem Nachbau von Karl Drais' Laufmaschine, woran sich Exponate anschließen, die die Entwicklung vom Hoch- zum Niederfahrrad aufzeigen.

Hier geraten dann auch lokale Unternehmen und Institutionen in den Fokus. Gezeigt werden ein paar Fahrräder der einst in Frankfurt ansässigen Adlerwerke (ehemals Heinrich Kleyer AG). In einer Vitrine sind Devotionalien des in Offenbach gegründeten Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität, wie Trinkgläser, Geschirr und Bekleidungsstücke, zu sehen. Die Solidarität gründete übrigens zahlreiche genossenschaftlich organisierte Fahrradhäuser



Es gibt nichts, was es nicht gibt – hier ein Fahrradrahmen aus dem 3D-Drucker.

MAK

ser mit dem Ziel, seinen Mitgliedern günstige, oftmals gebrauchte Fahrräder anbieten zu können. Ein Beispiel dafür ist das damals in Offenbach ansässige Fahrradhaus Frisch auf, welches später auch eigene Fahrräder herstellte.

Damit endet der geschichtliche Abriss des Fahrrads, und es öffnet sich ein Bereich, der die Fahrräder auf sogenannten Themeninseln präsentiert. Hier gibt es beispielsweise die Urformen der heutigen Falträder zu sehen, Rennräder für den

Normal-Radfahrenden stehen neben Zeitfahrmaschinen der Profisportler. City-Bikes erscheinen in einem derart futuristischen Design, dass sie zur Ausstattung eines Science Fiction-Films dienen könnten. Für Bastelfreudige gibt es ein Rad, welches aus Holzteilen selbst zusammengebaut werden kann, ähnlich wie die Möbel eines bekannten schwedischen Möbelhauses. Den Schlusspunkt der Ausstellung setzt ein Fahrrad, dessen Rahmen aus dem 3D-Drucker kommt.

Präsentiert werden die rund 70 Fahrräder der Ausstellung in schlichten Räumen mit weißen Wänden. Hier soll nichts vom Design der Fahrräder und ihren Details ablenken – und von ihrer Schönheit. Denn nach längerem Betrachten erschließt sich dem Besuchenden die Motivation hinter dem Fahrraddesign: Es ist die Faszination des eigenen Antriebs, die Lust und der Spaß daran, durch eigene Muskelkraft mobil sein zu können. Somit trägt die Ausstellung im Museum Angewandte Kunst ihren Titel zu Recht.

Susanne Neumann

Der eigene Antrieb – Feine Fahrräder

Noch bis zum 14. September 2025 im Museum Angewandte Kunst in Frankfurt

Die Ausstellung ist eine Kooperation des Museum Angewandte Kunst mit dem Deutschen Fahrradmuseum, Bad Brückenau, und der Neuen Sammlung, München.



Mit der Straßenbahn Richtung Langen

Was Straßenbahnen mit Radverkehr zu tun haben und wie attraktive Angebote eine Nachfrage erzeugen

Eigentlich sind Straßenbahnen nicht unser Hauptthema, in diesem Fall machen wir aber eine Ausnahme. Warum? Das sehen wir gleich.

Die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Linie 17 von Frankfurt über Neu-Isenburg und Dreieich bis nach Langen wurde schon Ende 2024 vorgestellt und

weist ein ungewöhnlich hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis aus. Das ist gut, denn jeder dort investierte Euro bringt nach den Berechnungen unter dem Strich 2,20 € wieder ein. Zum Beispiel, weil etwa 4100 Menschen weniger jeden Tag mit dem Auto pendeln würden. Dazu werden noch weitere 1270 Menschen erwartet, die aktuell mangels Angebot solche

Fahrten noch gar nicht machen können, sich aber vom attraktiven Angebot dazu verleiten lassen würden („induzierter Verkehr“). Die Potentiale sind so groß, dass wohl die Linie 18 verstärkt werden müsste, um die hohe Nachfrage in Neu-Isenburg überhaupt auffangen zu können.

Was hat das mit dem Radverkehr zu tun? Ganz einfach: Je mehr Men-

schen z. B. mit der Straßenbahn fahren und das Auto stehen lassen, desto mehr Platz gibt es auf den Straßen – auch für den Radverkehr. Und die Planerinnen und Planer von Ramboll Deutschland, der Firma hinter der Machbarkeitsstudie, haben auch den Radverkehr in ihren Überlegungen nicht vergessen. So wurden für einige Stellen der angedachten Strecke schon erste Visualisierungen erstellt und auch die Straßenräume neben der eigentlichen Straßenbahn berücksichtigt. Hier spielen Fuß- und Radverkehr eine wichtige Rolle, ebenso die Begrünung. Es ist schön zu sehen, dass inzwischen bei solchen ÖPNV-Projekten auch die Umgebung und andere Verkehrsträger gleich mit gedacht werden. Das kennen wir aus der Vergangenheit, z. B. von der Regionaltangente West (RTW) auch anders.

Zwar gehen wir nicht davon aus, dass in dem Zuge nebenbei ein zweiter Radschnellweg entsteht, aber einige Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr können wir dennoch erwarten. Nicht ganz unrealistisch wäre eine (schrittweise) Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung ab dem Jahr 2034 und damit voraussichtlich erst nach der Fertigstellung des Radschnellwegs FRM1 (Darmstadt-Frankfurt).

Ansgar Hegerfeld

Hochtaunuskreis

Durchgängiges Radnetz jetzt!

**Save the Date: 21. September
Fahrraddemo im Hochtaunuskreis:**



Der Taunus ist wunderschön, aber arm an straßenbegleitenden Radwegen.

Torsten Willner

Der Fahrradklima-Test hat es bestätigt: Es fehlen Alltags-Radwege im Hochtaunus. Traumhaft schöne Insellösungen ergeben kein nutzbares Alltags-Radwegenetz. Mit diesem Flickenteppich lässt sich keine Verkehrswende schaffen. Wir fahren jeden Tag und wissen: Diese Wege sind nicht für uns gemacht. Wir fordern sichere und durchgängige Radwege jetzt – und keine Ausreden!

Darum ruft der ADFC Hochtaunus für den 21. September zur Demonstration auf:

- für ein durchgängiges Radroutennetz
- für Radfahren ohne Hindernisse
- für gesunde und sichere Mobilität im Alltag für alle

Die Demo-Route ist rund 40 Kilometer lang. Sie startet in Königstein und führt über Kronberg, Oberursel, Bad Homburg, Friedrichsdorf und Köppern hinauf auf die Saalburg und zurück nach Bad Homburg. Je mehr mitfahren, umso deutlicher werden unsere Forderungen. Teilabschnitte mitzufahren statt der ganzen Strecke ist kein Problem.

Ulrike Heitzer-Priem

Bitte organisiert Zubringertouren aus den Kreisverbänden in der Nachbarschaft, aus Frankfurt, Main-Taunus, Wetterau ... !
Info und Zusagen für Zubringertouren an
Susanne Bittner (susanne.bittner@adfc-hochtaunus.de) oder
Ulrike Heitzer-Priem (ulrike.heitzer-priem@adfc-hochtaunus.de).

Bad Vilbel / Karben

Kasseler Straße: ein Schritt nach vorn für den Radverkehr



Gesonderte Ampel für den Radverkehr auf der Kasseler Straße



Kein Gehweg für den Fußverkehr?



Ausfahrt aus dem Festspielkreisel gen Süden

ADFC Bad Vilbel / Karben (3)

In den ersten Monaten des Jahres wurde die Kasseler Straße auf dem Abschnitt zwischen Festspielkreisel und Biwerkreisels umgestaltet. Die Passage ist nun auf beiden Seiten mit teilweise rot eingefärbten Streifen für den Radverkehr ausgestattet. Nach Abschluss der Arbeiten haben wir im März 2025

die Umgestaltung aus der Sicht des Radverkehrs in Augenschein genommen.

Insgesamt ist die Umgestaltung sehr zu begrüßen. Dennoch fielen uns einige Punkte auf, die einer Nachbesserung bedürfen. Diese Punkte – insgesamt neun – haben

wir der Stadtverwaltung übermittelt, die unsere Anmerkungen mittlerweile in Teilen auch aufgegriffen und entsprechende Maßnahmen getroffen hat.

So wurde die Ampel für den Radverkehr, der in die Niddastraße abbiegen möchte, nun mit einem Linksabbiege-Pfeil ausgestattet. Zuvor war nicht ersichtlich gewesen, dass diese Ampel lediglich für Radfahrende gilt, die nach links abbiegen wollen, nicht aber für solche, deren Weg geradeaus auf der Kasseler Straße weiterführt. Die pauschalen Lichtzeichen waren nicht nur missverständlich, sondern bargen auch die Gefahr von Kollisionen, da sich der Radfahrstreifen kurz vor der Ampel verzweigt und die Radfahrenden, die bei Grün nach links abbiegen wollen, auf den rechten Teil des Streifens führt.

Leider ist auf der gegenüberliegenden Seite in der Gegenrichtung am rechten Rand des Gehwegs immer noch das Verkehrszeichen 237 angebracht, das den Weg als benutzungspflichtigen Radweg ausweist – und damit zugleich den Fußverkehr von der Nutzung des Gehwegs ausschließt. Um diesen Widerspruch zu beseitigen, sollte das Verkehrszeichen versetzt, durch das VZ 239 (Gehweg) ersetzt oder auch ersatzlos beseitigt werden.

Absolut fragwürdig bleibt, dass der schmale Radweg am Biwerkreisels, wo er mitten durch den hochfrequentierten Wartebereich der Bushaltestelle hindurch führt, als benutzungspflichtig ausgewiesen ist.

Auch die Radverkehrsführung am Festspielkreisel – wir blicken nochmals nach Norden – ist unverändert hochgefährlich. Aus westlicher Richtung von der Homburger Straße kommender Radverkehr wird nach wie vor nicht gemäß den ERA-Musterlösungen in den Gesamtverkehr zur Einfahrt in den Kreisel geführt. Deshalb können im Kreisel geradeaus Radfahrende von Autofahrenden, die sogleich die erste Ausfahrt aus dem Kreisel wählen, kaum verlässlich wahrgenommen werden.

Generell entspricht die Gestaltung des Festspielkreisels nicht den Anforderungen, die an einen von vielen Kindern genutzten Schulweg zu stellen sind. So fehlen etwa an Autofahrende gerichtete Warnhinweise.

Wir hoffen sehr, dass auch unsere Hinweise auf Schwachpunkte, die sich augenscheinlich weniger leicht ausräumen lassen, bei der Stadt nicht in Vergessenheit geraten.

Ute Gräber-Seißinger

Klein ANZEIGE

Zu verkaufen: RIESE & MÜLLER Homage GT vario Pedelec

VK: 3.250 € (NP 5.000 €, 24.05.2019, Rechnung vorhanden)

Rad wurde aus gesundheitlichen Gründen seit 2022 nicht mehr gefahren (Kilometerstand 653). Sehr guter Zustand, letzte Wartung 2021-10.

Rahmenhöhe 58cm,

Farbe: deepsea blue metallic,

Motor: Bosch Performance CX,

Akku: Bosch PowerTube

500 Wh im Rahmen integriert,

Schaltung: Enviolo 380 R&M Custom - stufenlose Nabenschaltung. An-

trieb: Gates Riemen CDX, pflegeleicht. Federung: Suntour Aion 34 (vorne),

X-Fusion O2 (hinten). Bremsen: Scheiben-Magura MT4. Reifen: Schwalbe

Super Moto-X 62-584. Beleuchtung: Supernova M99 Mini Pro-25. Schloss:

ABUS-Falt, integriert

Zubehör: Klickfix-Halter, Mobilteil-Halter-Sockel, Rückspiegel

Codierung mit Beleg durch ADFC Frankfurt.

Probefahren bei Abholung. Kontakt-Tel: 069-954 25 658



Bad Vilbel / Karben

Achtung: Verwechslungsgefahr!

Was freigegebene Einbahnstraßen von Fahrradstraßen unterscheidet

Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass in der Siedlung Heilsberg in Bad Vilbel die als Einbahnstraße bestimmte Friedensstraße für den Radverkehr auch in Gegenrichtung wieder freigegeben wurde. Diese dem Radverkehr sehr dienliche Regelung war aufgrund von Bauarbeiten für geraume Zeit ausgesetzt worden. Für den ADFC Bad Vilbel/Karben ist dies auch ein Anlass, auf Verhaltensregeln für Radfahrende hinzuweisen. Während bei einer reinen Fahrradstraße wie etwa der durch das Schulzentrum verlaufenden Saalburgstraße das Fahrrad de jure durchweg Priorität gegenüber dem Autoverkehr hat, gilt dies nicht für den Radverkehr entgegen einer freigegebenen Einbahnstraße. Hier gilt das übliche Rechts-

fahrgebot. Hinzu kommt, dass Radfahrende anders als im Fall der Fahrradstraße dann nicht nebeneinander fahren dürfen, wenn sie dadurch den Verkehr behindern würden. Außerdem gilt es, gegenüber entgegenkommenden Fahrzeugen Umsicht zu wahren. Letztlich ist niemand alleine auf der Welt – und gelegentlich Platz für einen entgegenkommenden Bus oder Lkw zu machen, sollte eine Selbstverständlichkeit sein. Wenn sich alle am Verkehr Teilnehmenden in diesem Sinne von einer Haltung gegenseitigen Respekts und Rücksichtnahme leiten lassen, wird dies womöglich die Motivation der Stadt Bad Vilbel stärken, im Stadtgebiet mehr Einbahnstraßen für Velos freizugeben. *Wulfhard Bäumlein*



Auch entgegen der Einbahnstraße (hier: Friedensstraße) gilt das Rechtsfahrgebot.

Christina Romeis

Frankfurt
Bewegung!
und die Mobilität

bis 14. September 2025

Historisches
Museum
Frankfurt

Ein Museum der Stadt Frankfurt
Saalhof 1, 60311 Frankfurt am Main
www.historisches-museum-frankfurt.de
f — @ — in — y — o — Blog

Main Taunus Kreis

Von Brückenplanung bis Radschnellweg

Der ADFC führte Jahresgespräche in Hofheim und Kriftel



Gespräch mit Gemeindeverwaltung Kriftel, von links: Michael Walter, Holger Küst, Martin Mohr, Florian Schwerteck, Bürgermeister Christian Seitz, Alicia Seeharsch, Volker Kaufmann.

Gemeinde Kriftel

Mit der Hofheimer Stadtverwaltung führten Florian Schwerteck und Holger Küst das Jahresgespräch Ende April. Auf Seiten der Stadtverwaltung nahmen unter anderen der hauptamtliche 1. Stadtrat Daniel Philipp und der ehrenamtliche Stadtrat Thomas Jung teil.

Die wesentlichen Themen waren der Stand zur Fahrrad- und Fußgängerbrücke über die Bahnlinie und die Landesstraße 3011, die bevorstehende Baustelle im gesamten Innenstadt-Kreisverkehr, der Heinrichsweg und die L 3011 zwischen Hofheim und Lorsbach. Für die Brücke wurde auf die zwischenzeitlich erfolgte Präsentation des aktuellen Planungsstands am 5. Juni verwiesen. Darin wurde eine elegante Brückenkonstruktion vorgestellt, die unter Beachtung der Maßgaben geringer Grundstücks-Inanspruchnahme, Beibehaltung fast aller Bäume und der begrenzten Mittel geplant wurde. Die Steigung der Brücke beträgt bis zur Querung der Bahnlinie 5 Prozent, in Richtung Hochfeld reduziert sich die Steigung auf 3,5 Prozent.

Für den Innenstadtring wird eine separate Führung für den Radverkehr angedacht, die sich aufgrund der Verkehrsströme und Gegebenheiten als schwierig bis gefährlich darstellt. Hier soll der ADFC in die Entwicklung einer Lösung eingebunden werden. Die Zufahrt zum Busbahnhof über die Alte Bleiche soll über ein Zusatzzeichen „Rad-

fahrer frei“ gestattet werden, damit Radfahrende endlich legal zum Bahnhof fahren dürfen.

Die wassergebundene Decke des Heinrichswegs soll wieder instandgesetzt werden. Dort tritt an sehr vielen Stellen der Unterbau aus grobem Schotter hervor und an drei Stellen findet sich Schotter auf voller Wegbreite. Dort hatte Amprion für Stromtrassen-Erkundungen Bohrungen vorgenommen. Auf der L 3011 soll bis zur Erstellung eines Radwegs zwischen Hofheim und Lorsbach in beiden Fahrtrichtungen die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt werden.

Ende Mai führten Florian Schwerteck und Holger Küst das Jahresgespräch mit der Gemeinde Kriftel. Auf Seiten der Gemeindeverwaltung nahmen Bürgermeister Christian Seitz als Vorgesetzter des Ordnungsamts und Martin Mohr als neuer Beigeordneter und Vorgesetzter des Bauamts daran teil.

Bei der Besprechung ging es primär um die Themen Hochfeld, Unterführung A 66, die Gefährdung an Engstellen auf Straßen sowie den Radschnellweg FRM 3.

Beim Thema Hochfeld widersprechen die Krifteler Bauern seit vielen Jahren der Nutzbarkeit für den Radverkehr. Jetzt wird zusätzlich zu den bisherigen Argumenten ein Urteil gegen einen Sulzbacher Bauern angeführt, dessen Trecker eine Radlerin überrollt hatte, da er zu wenig Seitenabstand gehalten hätte. Die Radfahlerin war an den Feldrand ausgewichen und beim Vorbeifah-

ren des Traktors unglücklich unter den Trecker gestürzt. Die generelle Maßgabe, dass landwirtschaftliche Wege für Radfahrende nutzbar sein sollen, wird damit weiterhin nicht beachtet.

An der Unterführung der A 66 wurde die Geländemodellierung leicht korrigiert. Damit sollte deutlich weniger Wasser in die Unterführung laufen.

An verschiedenen Engstellen in Kriftel zeigt sich regelmäßig eine Gefährdung von Radfahrenden durch entgegenkommende Kfz-Lenkende. Beispiele sind die Wiesbadener Straße, die Hofheimer Straße und die Kirchstraße, jeweils im Bereich parkender Fahrzeuge. Der ADFC bittet die Gemeinde, diese Gefährdungen ahnden zu lassen und die Sanktionen umfangreich mit Pressearbeit zu begleiten. Nur so kann die Wirkung nachhaltig sein.

Bezüglich des Radschnellwegs FRM 3 rechnet die Gemeinde Kriftel mit sehr hohen Kosten bei einem geringen Nutzen für die Gemeinde. Die positive Auswirkung durch die Anbindung an den Industriepark, Frankfurt und Wiesbaden wird leider nicht erkannt. Der ADFC sieht beim Konstruktionsprinzip der Radschnellwege einen „Geburtsfehler“: diese Maßnahme gehört im Hinblick auf Planung und Finanzierung nicht in die Hände einzelner Kommunen, sondern sollte von übergeordneten Stellen geplant und gebaut werden.

Holger Küst



**FAHRRAD
FREUND**

PERPEDALE
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

Main Taunus Kreis



Gefährlicher Schotter im Wald

Grober Schotter auf einem
Waldweg

Holger Küst

Zwischen Hofheim-Langenhain, Eppstein-Bremthal und Eppstein wurden an 24 Stellen unter Forstwegen Betonrohre mit einem Innendurchmesser von etwa 50 Zentimetern verlegt. Die Aufgrabungen wurden anschließend mit grobem Schotter verfüllt. Für Forstfahrzeuge ist dies sicher kein Problem. Allerdings werden diese Wege auch von Personen genutzt, die zu Fuß gehen oder Rad fahren – in der Freizeit wie auf Alltagswegen. Diese Aufgrabungen sind auch auf Strecken vorhanden, über die seit vielen Jahren eine Fahrrad-Wegweisung

verläuft. Für Radfahrende auf Alltagswegen stellt dieser grobe Schotter Probleme dar, insbesondere in Abschnitten mit starken Steigungen oder direkt hinter oder vor Asphaltdecken. Dort verteilt sich der Schotter auf dem Asphalt und schafft ein massives Sturzrisiko. Es scheint, als könnte diese Art der Weginstandsetzung infolge einer Maßgabe von Hessen Forst erfolgt sein. Wir haben Kontakt zum ADFC Landesverband aufgenommen, um hier auf Landesebene eine sinnvolle Lösung im Sinne des Radverkehrs zu erreichen

Holger Küst

Infostände im Einsatz



Nicole Köhler und Florian Schwerteck bei trübem Wetteraussichten am Infostand in Hofheim.

Holger Küst

An zwei prominenten Orten hat der ADFC seine Arbeit präsentiert. Am 29. Mai war der ADFC mit einem Stand beim „Fest der Vereine“ auf der Burg Eppstein vertreten und stand bei Fragen Rede und Antwort. Die Auftaktveranstaltung zum Hofheimer Stadtradeln am 7. Juni auf dem Neumannschen Gelände (zwischen Türmchen und Am Untertor) neben dem Wochenmarkt drohte aufgrund der Wettervorhersage wahrlich ins Wasser zu fallen, doch es gab nur einen kurzen Regenguss und zum Glück hatte die Stadtverwaltung Hofheim ein großes und stabiles Zelt aufgestellt. So konnten wir auch dort neben der Hofheimer Lokalen Agenda (Arbeitsgruppe Nahmobilität), der Jugendverkehrsschule, der Fahrradcodierung der Polizei, unserem Fördermitglied Fahrrad Freund und dem Hofheimer Spielmobil unsere Arbeit präsentieren. Leider blieb die Resonanz, vermutlich wegen der mäßigen Wettervorhersage, eher verhalten.

Holger Küst

Leser-MEINUNG

Protokoll einer Bahnreise

Die Planung zum Treffen der Pedersenfreunde in Chemnitz und der anschließenden Teilnahme an der Kulturellen Landpartie im Wendland begann mit der online-Buchung der Fahrkarten der Deutschen Bahn. Leider konnte ich nur die Fahrkarten und die Sitzplatzreservierung buchen, nicht aber die Fahrradmitnahme. Daher sprach ich am Bahnschalter vor, wo es der engagierten Beraterin gelang, die gewünschten Fahrradreservierungen vorzunehmen – aber nur für die Fahrt nach Leipzig. Weiter ins Wendland ließ ich mich von einem Pedersenfreund im Auto mitnehmen. Die Rückfahrt nach Frankfurt war von Dannenberg Ost gebucht. Für diese Fahrt gab es keine Möglichkeit einer Fahrradreservierung mehr. Dank der beharrlichen Suche der DB-Beraterin fand sich eine alternative Zugverbindung, bei der das noch ging. Ich verlor dadurch zwar meine Sitzplatzreservierung, konnte aber letztlich die Reise antreten. Am 28. Mai nahm das Abenteuer Bahn Fahrt auf: 12:30 Uhr Zug bestiegen, Pedersen-

fahrrad in Wagen 1 geparkt, außen am Zug bis Wagen 6 gelaufen, in Wagen 6 zum Sitzplatz gezwängt. Der Zug ist wegen des Deutschen Turnfestes in Leipzig hoffnungslos überfüllt. Möglicherweise bekomme ich den Anschlusszug nicht, darauf weisen mich mehrere Mails der Bahn hin – um 14:31 ist es amtlich. Der nächste Anschlusszug geht um 16:21 Uhr, Ankunft in Chemnitz um 18:10 Uhr.

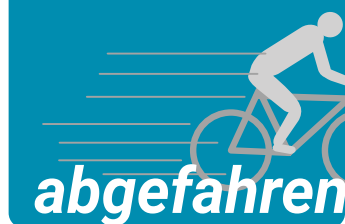
Rückreise von Dannenberg Ost nach Frankfurt am 6. Juni

Während der Anfahrt zum Bahnhof Dannenberg Ost werde ich von der Bahn per Mail über den Ausfall meines Zuges informiert und aufgefordert, nach einer Alternative zu suchen. Am Bahnhof ist keine Information zu erhalten, das Gebäude ist zweckentfremdet. Ein Schienen-Baufahrzeug fährt auf dem Gleis. Eine ortsansässige Familie zeigt mir die Schienenersatzverkehr-Haltestelle. Dort warten bereits zwei weitere Reisende mit Fahrrad. Nach einer hal-

ben Stunde kommt ein Bus, alle steigen ein. Die Fahrräder werden mit einem Kinderwagen quer in die Mitte des Busses gestellt, die vordere Hälfte kann dadurch nur vorne bestiegen und verlassen werden und die hintere Hälfte nur durch die Mitteltür. Bei der nächsten Station steigen 34 Grundschulkinder mit vier Betreuerinnen ein – der Bus ist vollbesetzt, einschließlich der Bodenflächen. Auf halber Strecke ist die Straße wegen Bauarbeiten gesperrt, der überraschte Busfahrer muss eine Umleitung fahren.

Um 15 Uhr sitze ich im gebuchten Zug mit dem reservierten Fahrradplatz aber ohne Sitzplatzreservierung. Prompt werde ich vom eingenommenen Sitz vertrieben. Also eine Reihe vor und der Platz bleibt mir hoffentlich bis Frankfurt erhalten. Gegen 19:15 Uhr kommt der Zug in Frankfurt an – beinahe pünktlich. Odyssee beendet. Jede Minute zwischen Ankunft und Abreise mit der Bahn habe ich genossen – und nur die!

Günter Tatara, Frankfurt am Main



Heute tauchen wir in die Welt des Profiradsports ein und beschäftigen uns mit dieser besonderen Technik des Windschattenfahrens

Was ist eigentlich ein

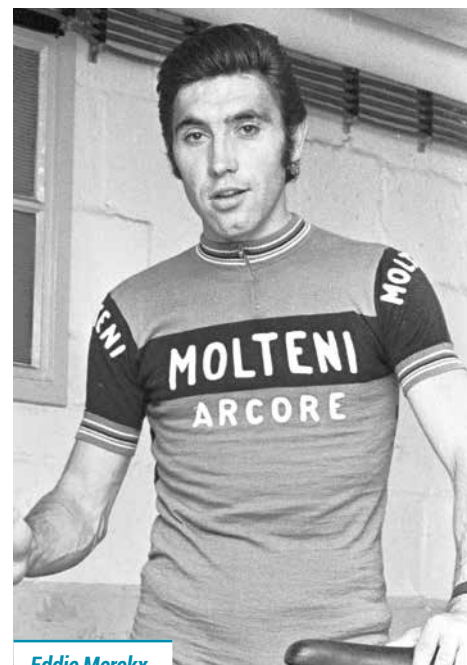
Belgischer Kreisel?

Doch zunächst ein kleiner Exkurs. „Windschatten“ – meiner Meinung nach eins der großartigsten und einzigartigen Wörter der deutschen Sprache (gleich nach „Feierabend“). Denn wo wir poetisch im Schatten des Windes dahingleiten, sprechen die Engländer kalt von „drafting“ und die Franzosen noch uninspirierter von „le drafting“. Auch die Bezeichnung „Belgischer Kreisel“ gibt es nur im Deutschen. Auf Englisch heißt es ungleich brutaler „Belgian tourniquet“, obwohl der Begriff wohl nur selten verwendet wird.

Aber wie funktioniert das Windschattenfahren überhaupt? Fährt man zu zweit, ist es relativ einfach: Eine Person fährt vorne und bricht den Fahrtwind, die zweite Person fährt direkt hintendran und profitiert von einem bis zu 30 Prozent geringeren Luftwiderstand. Bei einer Geschwindigkeit von 25 – 30 km/h sollte der Abstand zum Vorderrad nur ca. 20 cm betragen, um den vollen Effekt auszunutzen. Kommt der Wind von der Seite, muss die hintere Person sich leicht versetzt positionieren. Beim Freizeitfahren ist diese Technik ein netter Trick, wenn einer der beiden Partner etwas besser in Form ist.

Ganz anders sieht es im Profirennsport aus, wo das Windschattenfahren ein wichtiger Teil der Strategie ist. Im klassischen Peloton, angeordnet in Dreiecksform, sinkt der Luftwiderstand in den hinteren Reihen auf zehn Prozent des eigentlichen Wertes, weshalb die Stars selten ganz vorne fahren. So schonen sie lange ihre Kräfte und können am Ende glänzen. In manchen Rennen bilden sich sogenannte Ausreißergruppen. Hierbei sondern sich einige Fahrer vom Feld ab, um einen Vorsprung herauszuradeln. Da die Ausreißer nun allerdings auf den Windschatten des Pelotons verzichten müssen, kommt der Belgische Kreisel zum Einsatz. Es werden zwei nebeneinander fahrende Reihen gebildet, wobei eine Reihe ca. 2 km/h schneller unterwegs ist. Der vorderste Fahrer lässt sich nach getaner Führungsarbeit in die langsame Reihe abfallen und die Person hintendran übernimmt. Somit werden die anstrengende Führungsarbeit und der Genuss des Windschattens gleichmäßig aufgeteilt.

Einen Belgischen Kreisel flüssig zu beherrschen, erfordert viel Übung. Dazu gehört praktisches



Eddie Merckx

Training, aber auch etwas Theorie. Denn ob der Kreisel sich im oder gegen den Uhrzeigersinn dreht, hängt davon ab, aus welcher Richtung der Wind bläst. Wird die Formation bei einer Ausreißergruppe genutzt, kommt erschwerend hinzu, dass die Fahrer meist aus unterschiedlichen Teams stammen und im Grunde genommen nur Verbündete auf Zeit sind.

Der Ursprung des Ausdrucks ist nicht eindeutig belegt. Er etablierte sich wohl in den 1960er Jahren, als der Radsport in Belgien einen ersten Boom erlebte und Stars wie Rik Van Looy und später Eddy Merckx hervorbrachte. Aufgrund der flachen, windigen Radrennen wie der Flandern-Rundfahrt (Ronde van Vlaanderen) waren die Belgier echte Profis im Ausnutzen des Windschattens und daraus hat sich die Bezeichnung für diese Formation entwickelt. Schade, dass der Begriff eigentlich nur im Deutschen verwendet wird und die Belgier nie davon erfahren werden. Ähnlich wie Menschen in Großbritannien wahrscheinlich nichts von der „Englischen Woche“ der deutschen Fußball Bundesliga wissen. Aber das ist ein anderes Thema ...

Hannah Kessler

Der Belgische Kreisel – demonstriert von fünf U-17-Rennfahrern der Triathlon/Radsport-Abteilung von Eintracht Frankfurt



Die linke Reihe fährt etwas schneller als die rechte. Der Führende links wechselt ...



... jetzt in die rechte Reihe, links übernimmt der bisher Zweite die Führungsarbeit.



Der Letzte aus der rechten Reihe wechselt in die linke und beschleunigt seine Fahrt.



Inzwischen ist vorne der nächste Führungswechsel erfolgt.

Mike Friedmann/Eintracht Frankfurt Triathlon (4)

ADFC-Radtourismus-Kongress: Ausgezeichnetes Hessen

Etliche Akteure aus Hessen erhielten Mitte Mai beim Radtourismuskongress in Bremen eine Auszeichnung

Der Radtourismus ist seit langem eine Erfolgsstory, gerade in Deutschland. Hierzulande gibt es die wohl weltweit umfangreichste Infrastruktur für diese umweltschonende und heimatnahe Variante des Tourismus. An dieser Entwicklung ist der ADFC von Anfang an beteiligt, mit Projekten wie Bett+Bike, Deutschland per Rad entdecken, den Qualitätsradrouten und -regionen, der Optimierung der Wegweisung an den Hessischen Radfernwegen, den Fahrradkarten und nicht zuletzt den

ADFC-eigenen Radreise- und Radtourenangeboten. Grund genug, nach Corona mal wieder einen größeren Erfahrungsaustausch zu organisieren. Hierzu diente der ADFC-Radtourismuskongress, der Mitte Mai in Bremen stattfand. Es trafen sich rund 150 Profis und Ehrenamtliche aus Verband und Touristikbranche zu Keynotes, Impulsvorträgen und Workshops. Nicht zuletzt gab es Auszeichnungen zu feiern. Zwei von insgesamt vier ausgezeichneten Radrouten liegen in Hessen, beide gehören zum Netz der Hessischen Radfernwege: Vier Sterne gab es sowohl für den Fulda-Radweg (R1) wie auch für den Eder-Radweg (R6).

Bertram Giebeler

Mehr Infos:

adfc-radtourismus.de/fulda-radweg-r1
adfc-radtourismus.de/eder-radweg



Teilnehmende des Radtouristik-Kongresses – darunter Lena Pfarr aus Nordhessen (Zweite von rechts mit dem 4-Sterne Zertifikat für den Fulda-Radweg), Gabriele Garthe (Dritte von rechts mit dem 4-Sterne-Zertifikat für die Radregion Kellerwald-Edersee) und ganz links Bertram Giebeler, ADFC Hessen.

Jonas Ginter



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

Gelbes O am Baum

ADFC-Historie: Mit dem Fahrrad durch das Umland von Frankfurt

Der Artikel „Wir sind schon 45“ im letzten Frankfurt Aktuell (3/25) erwähnt einen „Radler-Stadtplan“ mit dem Titel „Mit dem Fahrrad durch Frankfurt“. Daraus sei später die Grüngürtelkarte entstanden.

Doch das ist so nicht ganz richtig, jedenfalls unvollständig. Das Werk, erstellt von Harald Braunewell und anderen, war nämlich ein Taschenbuch, das zwar viele Kartenausschnitte, aber auch viel Text enthielt.

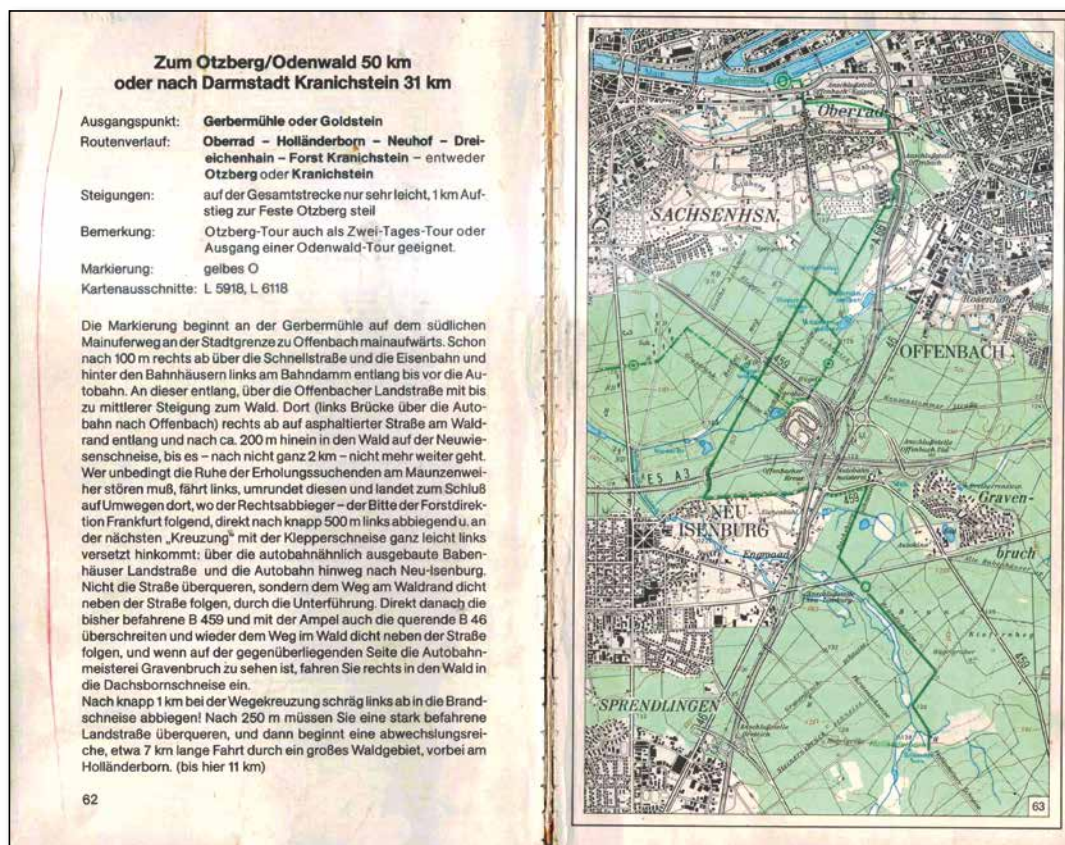
Die Ur-Edition, nach meiner Erinnerung von 1980, ist mir leider verlorengegangen. Hier abgebildet ist die nachgekaufte zweite Auflage von 1984, mit standesgemäßen Gebrauchsspuren. Man beachte die Sprudelwerbung auf der Umschlagrückseite, die ein Klischee traf: Radfahren galt damals als Hobby asketischer Geeks, die natürlich nur Wasser trinken – Genussartikel wie Bier oder Cola hätten dazu schlecht gepasst.

Der Titel „Mit dem Fahrrad durch das Umland von Frankfurt“ zeigt bereits, dass es nicht darum ging, durch

Frankfurt zu fahren, sondern aus Frankfurt heraus und drumherum. Letzteres, eine Ringstrecke, ist in der Tat die Ur-Grüngürtelroute. Die hat mich damals (und auch heute) allerdings wenig interessiert, weil ich es nicht besonders spannend finde, um die Stadt herumzurollen. Wenn schon, dann bitte weiter weg.

Diesen Wunsch erfüllte das Buch: Es beschreibt 16 Touren von verschiedenen Punkten am Stadtrand,

sternförmig aus Frankfurt heraus. Jede Tour wird auf mehreren Seiten behandelt. Die linke Seite des aufgeschlagenen Buchs zeigt den Beschreibungstext zum jeweiligen Streckenabschnitt, die rechte den dazugehörigen Messtischkartenausschnitt. Diese Anordnung und das Paperbackformat sind unterwegs sehr gut handhabbar, viel praktischer als Kartenfalterei ohne (wer hatte sowas schon?) Kartentasche.



Die Route ist grün eingezeichnet, mit ihrem Markierungsbuchstaben – im gezeigten Beispiel O für Otzberg. Diesen Markierungsbuchstaben fand man, etwa 6 cm hoch, an diversen Stellen der Route, mit Abbiegepfeilen. Harald hat sie in gelber Lackfarbe auf Bäume gepinselt – und sie mindestens 10 Jahre lang, teils mehrfach, „repariert“.

Dazu wurde mir von anderen die folgende Story überliefert: Harald wurde vorher beim hessischen Forstministerium vorstellig und ließ sich die Markierungen genehmigen. Alles korrekt und richtig gemacht – aber es funktionierte nicht wirklich: Offenbar hat das Ministerium die Autorisierung nicht „nach unten“ durchgegeben. Jahrelang ärgerten sich eifrige Förster über die gelben Zeichen und kratzten sie von den Bäumen – und Harald malte sie zwischenzeitlich immer wieder neu.

Das Büchlein war in den 80er Jahren weit verbreitet. An sonnigen Sonntagen waren auf den beschriebenen Routen erstaunlich viele Radfahrer unterwegs – und gefühlt jeder zweite hatte es dabei – in der Hand, am Lenker oder auf den Gepäckträger geklemmt.

Mit dem Fahrrad durch das Umland von Frankfurt war, zumindest in dieser Region, das erste Werk dieser Art, sozusagen zukunftsweisend. Damals gab es ja nichts anderes, weder Radkarten noch Tourenbeschreibungen.

Ich schreibe diesen Beitrag, um in nostalgischen Erinnerungen zu schwelgen. Ich bin 1982 vom Auto aufs Fahrrad umgestiegen. Zunächst als Alltagsverkehrsmittel (Hauptargument: privilegierter Parkplatz direkt vor jedem Ziel), dann auch für Campingtouren, etwa in den Spessart oder Rheingau.

Aber wie kommt man aus der Stadt heraus und wieder hinein? Mangels Radkarten und sonstiger Infos bewerkstelligte ich das notgedrungen auf stark befahrenen Hauptstraßen, die teils grauenhafte, oft gefährliche „Radwege“ hatten. Eine abschreckende Hemmschwelle, die ich dank diesem Buch überwinden konnte, auf ruhigen Strecken, fast durchgehend mehr oder weniger lauschigen Wald- und Feldwegen. Ein Beispiel, wie weit man so kommen konnte: Eines Tages verließ ich die Metropole auf der Otzberg-Route – um dann zum ersten Mal über die Alpen und bis in die Sahara zu fahren.

Rainer Mai

Fünf Fragen an ...

Marco Prehler



„Die Mobilitätswende passiert vor allem in unseren Köpfen“

Wer den 37-Jährigen einmal live erlebt hat, weiß: Marco Prehler tritt dem Leben mit Freude und Leidenschaft entgegen. Besonders die Rechte von Tieren liegen ihm am Herzen und er engagiert sich in unterschiedlichen Gruppen für einen veganen Lebensstil. Darüber hinaus macht und hört der ursprünglich aus Sossenheim stammende Vater eines kleinen Sohns gerne Musik. Beruflich ist das Schreiben seine Passion. Auf eine Ausbildung zum Kaufmann für Marketingkommunikation in Frankfurt folgten Stationen als Texter in Hamburg und München. Nach einigen Jahren der Selbstständigkeit ist er nun im News Room eines großen Konzerns tätig. Und auch wir durften in Frankfurt aktuell schon spannende Artikel von ihm lesen.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Optimistisch. Authentisch. Gerechtigkeitsliebend.

Optimistisch, weil mal ehrlich: Wenn wir nicht optimistisch sind, welchen Grund hätten wir sonst zum täglichen Zähneputzen? Authentisch, weil Menschen (und andere Tiere) in der Regel wissen, woran sie bei mir sind. Und gerechtigkeitsliebend, weil sich alles andere falsch anfühlt – und auch ist.

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Dank meines Vaters. In meiner Kindheit waren wir viel im Grünen im Frankfurter Westen unterwegs – und er hat mich früh aufs eigene Zweirad gesetzt. Genau wie ich es heute bei meinem Sohn mache.

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

Zwei Dinge: Erstens Demos – verbunden mit vielen schönen Erinnerungen. Einige Geschichten durfte ich bereits in unserem Magazin erzählen.

Zweitens: Viele kleine Begegnungen, Gesten, Worte – auf Festen und Versammlungen. Ich erlebe die Menschen im ADFC als sehr aufgeschlossen, angenehm progressiv – und mit Herz und Hand bei der Sache.

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

Mein Tipp dreht sich um Kommunikation im Straßenverkehr und versteht sich eigentlich von selbst – ist aber so wirksam, dass ich ihn unbedingt teilen möchte: Respektvolle, defensive Kommunikation wirkt oft Wunder! Ein Beispiel: Ich fahre regelmäßig Rad auf der Schloßstraße in Bockenheim. Viele Autofahrende wissen nicht, dass Radfahrende hier Vorrang haben und nicht überholt werden dürfen. Wenn jemand drängelt oder nötigt, suche ich an der nächsten roten Ampel das Gespräch – höflich, aber bestimmt. Ich weise auf die Regeln hin, ohne belehrend zu sein. Klar, es gibt Menschen, die ich partout nicht erreiche. Aber meistens entstehen gute Gespräche – und wir trennen uns mit einem Lächeln.

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

Zum einen: Mehr Toleranz und Respekt gegenüber Radfahrenden und ihren Rechten. Die Mobilitätswende passiert ja nicht nur mit neuen Radwegen, sondern vor allem in unseren Köpfen. Ich wünsche mir, dass insbesondere die Pkw-Zunft versteht: Ja, bislang lag der Fokus stark auf dem Auto. Und ja, ein Privileg zu teilen, fühlt sich oft an, als würde einem etwas weggenommen. Aber Fakt ist: Es gibt viele gute Gründe fürs Rad – und ebenso viele, die gegen das Auto sprechen. Ob man das nun mag oder nicht.

Zum anderen: Mehr sichere, komfortable Infrastruktur. Die Wohlfühl-Messlatte dabei ist nicht mein eigenes Empfinden – sondern das meines fünfjährigen Sohnes. Wenn ich mir vorstellen kann, dass er eines Tages allein durch Frankfurt radelt und sich dabei sicher fühlt – dann haben wir was geschafft!

Das Gespräch führte Hannah Kessler

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
komoot: 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 Verkehrspolitik
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 Giebler
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 Giebler >069 / 59 11 97
bertram.giebler@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 Biehnen, 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 September/Oktober-Ausgabe: 13. August 2025

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillungsgasse 8–14
(Anzeige Seite 11)
www.fahrrad-boettgen.de

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

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 10)
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-Zeilshaus)
(Anzeige Seite 32)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

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

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

Montimare
Hanauer Landstraße 11 – 13
www.montimare.de

Per Pedale
Adalbertstraße 5
(Anzeigen Seiten 4 + 24)
www.perpedale.de

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

terranoa Zimmermann Touristik KG
Martin-May-Straße 7
www.terranoa-touristik.de

Fahrradhaus Wagner
Woogstraße 21
(Anzeige Seite 11)
www.fahrradwagner.de

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



**adfc bike-night
2025**

Samstag, 6. September
20:00 Uhr, Mainkai

Cork' doch mal!

Zur bike-night brauchen wir wieder ganz viele Ordner:innen. Worum geht's? Damit alle gut und sicher unterwegs sein können, helft ihr, Kreuzungsbereiche zu sichern und Einmündungen zu sperren – auch als „Corken“ bekannt – oder ihr warnt andere vor Gefahrstellen.

Genaue Infos und Anmeldung als Ordner:in unter www.adfc-frankfurt.de/bike-night

Peter Sauer

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

Gratis-Infoline: 0800 070 6333



ZEIG

100 Jahre Familienbetrieb
In 4. Generation

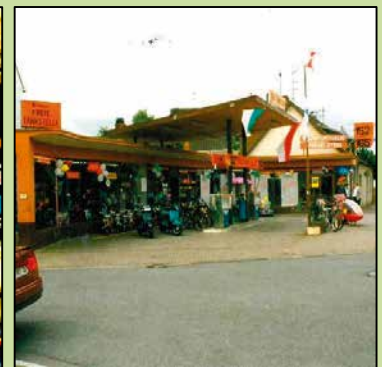
ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925
REPARATUREN & ERSATZTEILE



Hofheimer Str. 5
65931 Ffm-Zeilsheim
Tel. 069 / 36 52 38

Öffnungszeiten:

Mo, Di, Do, Fr:
09.00-18.00 Uhr
Mi: geschlossen
Sa: 09.00-14.00 Uhr



www.radhaus-kriegelstein.de