

# FRANKFURT *aktuell*

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



**Durchfahrt frei!**



**Fahrradst**

**Fahrraddemo im Hochtaunus**  
21. September, 11 Uhr  
Start in Königstein  
Alle Infos auf  
Seite 19



# 3.500!

## Rekordteilnahme bei der 15. ADFC bike-night

Eckehard Wolf (5), Peter Sauer (8)



*„Die Stadt ist für alle da! Und die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests zeigen: Die Akzeptanz der Radfahrenden als Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen steigt. Ich bin davon überzeugt, dass wir das Ansehen des Radverkehrs als echte Alternative in der Wahl der Verkehrsmittel noch weiter verbessern können.“*

Wolfgang Siefert  
Mobilitätsdezernent der Stadt Frankfurt



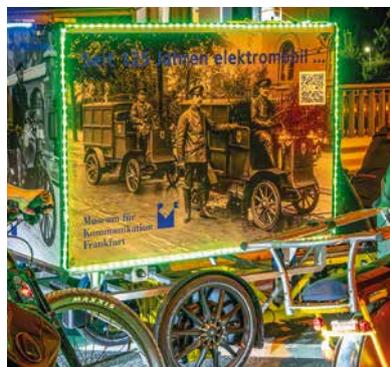
*„Beim Radwegebau haben wir ein strukturelles Problem: Die Planungszeiten in Hessen sind viel, viel zu lang!“*  
Helga Hofmann, ADFC Hessen

*„Wir haben Lärm und Feinstaub satt, macht Frankfurt jetzt zur Fahrradstadt!“*  
Susanne Neumann, ADFC Frankfurt

*„Geht wählen! Das ist unfassbar wichtig, da könnt ihr die Weichen stellen!“*  
Ansgar Hegerfeld, ADFC Frankfurt



*„Wer regelmäßig Fahrrad fährt, hat eine höhere Lebenserwartung und verzeichnet weniger Krankheitstage. Das Fahrrad ist das effizienteste, gesündeste Verkehrsmittel, was Energie- und Platzbedarf und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß betrifft. Aktive Mobilität darf nicht als links-grünes Spinnerthema abgetan werden, denn sie kommt allen Bewohnern der Stadt zugute.“*  
Professor Dennis Knese, Frankfurt UAS



# Editorial

Statt bisher fünf bis acht sollen künftig maximal drei Jahre nötig sein, um einen Radweg an hessischen Landesstraßen zu planen und zu bauen, findet überraschenderweise die FDP-Fraktion im Hessischen Landtag, die einen Gesetzentwurf zu einem „Radwegebaubeschleunigungsgesetz“ in den Verkehrsausschuss eingebracht hat. Abgeschaut hat sich die FDP dies von Forderungen, die der ADFC Hessen gemeinsam mit dem ADAC Hessen-Thüringen im vergangenen November präsentiert hatte. Dass endlich beschleunigt werden soll, nicht mit dem Auto, sondern beim Radwegbau, nehmen wir mit Freude zur Kenntnis, müssen aber damit rechnen, dass der Landtag dieses Gesetz nicht beschließen wird.

Das bringt mich zu einem Treffen älterer Frankfurter, die sich in den 80/90er Jahren in Nachbarschaftsinitiativen engagierten. Hier zum Beispiel dafür, die autogerechte Friedberger Landstraße im Nordend halbwegs menschengerecht umzugestalten, Fußgängerüberwege oder Radstreifen anzulegen oder den kleinen Friedberger Platz von geparkten Autos zu befreien und diese Fläche den Anwohnern zu überlassen. Einer der Ehemaligen bei diesem Treffen, nach vielen Jahren der Abwesenheit nun wieder im Nordend unterwegs, zeigt sich überrascht: „Das, was wir damals vergeblich forderten, gibt es ja nun alles – selbst einen Radstreifen!“. „Aber“, ergänzt er, „warum dauert das alles so lange, so viele Jahre und Jahrzehnte?“

So geht mir das mit der Radverbindung Frankfurt-Darmstadt, mit der nach Hanau („Bitte mehr Tempo ...!“), S. 20), mit der nordmainischen S-Bahn oder der U5, deren Fahrt ins Europaviertel sich weiterhin verzögert. In Rüdeshcim wird seit 19 Jahren am Rhein-Radweg gebaut, eine offizielle Eröffnung fand bereits statt, aber für einen durchgängigen Verkehr fehlen immer noch 300 Meter. Gleichzeitig werden in erstaunlich kurzer Zeit marode Autobahnbrücken gesprengt und gleich darauf neu gebaut, wie in Wiesbaden oder Lüdenschied. Letzteres könnte doch beispielgebend sein für ein „Radwegebaubeschleunigungsgesetz“.

Es geht also hoffentlich voran im Landtag. So wie in Frankfurt, wo an vielen Stellen Verbesserungen für den Radverkehr zu entdecken sind. Vier Seiten haben wir dafür reserviert. Ebenfalls reserviert haben wir zwei Seiten für den ADFC im Hochtaunus. Auch dort wird Rad gefahren, und es ist nicht nur die Topografie, die den Radfahrenden in die Quere kommt. Deshalb laden sie uns zu einer Fahrrad-Demonstration durch den Kreis ein und erklären uns auf Seite 18, warum diese Demo dringend nötig ist. Schon jetzt, noch vor einem „Radwegebaubeschleunigungsgesetz“.

Ich weiß, uns fehlt noch viel zu einer wirklich fahrradfreundlichen Stadt. Aber anders als damals im Nordend gibt es inzwischen eine Beschleunigung auf dem Weg dorthin. Gute Fahrt wünscht Peter für das Redaktionsteam



## In diesem Heft ...

|  |    |  |    |
|--|----|--|----|
| Sommerferien – die Zeit der neuen Radwege                  | 4  | Checkpoints – Türme – Mauerspechte   | 30 |
| Neuer Modalfilter sorgt für mehr Sicherheit                | 6  | Radreise entlang der ehemaligen Berliner Mauer   | 30 |
| Kopf hoch! Sossenheimer Wehr ist wieder offen              | 6  | Wieso Unfälle bei der Polizei gemeldet werden sollten – auch Alleinunfälle   | 32 |
| Welscher Weg: Über (fast) sieben Brücken ...               | 7  | Fünf Fragen an Ingolf Biehusen   | 33 |
| Schwalbacher Straße: Platz für Rad- und Fußverkehr         | 7  |  |    |
| Abgesperrt / Neue Wege bei Sperrungen                      | 8  | <b>Regional</b>  |    |
| Lessing-Gymnasium on Tour mit dem ADFC                     | 9  | Noch besteht kein Grund zum Jubeln   | 14 |
| Zwischen zwei Wolkenbrüchen                                | 10 | Ergebnisse des Fahrradklima-Tests <b>rund um Frankfurt</b>   | 14 |
| Das Aktivenfest des ADFC Frankfurt                         | 10 | <b>Oberursel:</b> Erste Kidical Mass   | 17 |
| Wir wollen gesehen werden                                  | 10 | <b>MTK:</b> Radweg Hofheim – Lorsbach  | 17 |
| Fotoshooting des ADFC im Oeder Weg                         | 10 | <b>Hochtaunuskreis:</b> „Wir haben die Lücken satt“: Fahrraddemo am 21. September  | 18 |
| Frankfurt auf Platz 1 im ADFC-Fahrradklima-Test – und nun? | 13 | <b>Offenbach:</b> Bitte mehr Tempo beim Radschnellweg!, Erfolgreich auf dem Mainuferfest, Hauptbahnhof bis 2030 barrierefrei, ADFC Offenbach bewacht Fahrradparkplatz beim Lichterfest, Neuer Vorstand | 20 |
| Abgefahren   | 24 | <b>Bad Vilbel/Karben:</b> Radtour zum Wetterpark   | 23 |
| Frankfurt bewegt!  | 25 |  |    |
| Sonderausstellung im Historisches Museum                   | 26 | <b>Termine</b>   | 11 |
| Die Innenstadt ist nahezu autofrei                         | 27 | <b>Lesermeinung</b>  | 12 |
| In Oslo ist die Verkehrswende bereits zu besichtigen       | 27 |  |    |
| In Kiel wird nicht nur gesegelt                            | 28 | <b>Impressum 13 / Fördermitglieder 32 / Kontakte 34</b>  |    |
| Radeln in toller Gemeinschaft                              | 28 |  |    |
| Die Radtour zur Michelstädter Musikknacht                  | 28 |  |    |



Frankfurt möchte hoch hinaus – bei den Wolkenkratzern und beim Radverkehr. Da ist es nur folgerichtig, dass auch ein großer Baukran in der Goethestraße aufgebockt wird und unten somit viel Platz für den Radverkehr bleibt. Es muss also nicht immer eine monatelange Vollsperrung sein! Leider wissen wir nicht, ob diese Variante den hochpreisigen Geschäften zuliebe gewählt wurde – oder wegen der Bedeutung des Radverkehrs.

# Sommerferien – die Zeit der neuen Radwege

Während die „Fahrrad-Saison“ jährlich von Anfang Januar bis Ende Dezember läuft, werden neue Radwege und größere Markierungsarbeiten vor allem in den Ferien angelegt beziehungsweise durchgeführt – unsere „Radwege-Saison“. Bei Dauerregen oder Frost kann zwar auch markiert werden, aber nur mit entsprechendem Mehraufwand. Wie üblich konnten wir auch in diesen Sommerferien und in den Wochen davor einige Veränderungen im Straßenraum entdecken:



**HAUSEN: Am Hohen Weg**

Wo es nur einen völlig überdimensionierten Fahrstreifen und einen sehr schmalen Radfahrstreifen gab, wurde der Platz neu verteilt: Der Kraftverkehr muss sich hier zukünftig mit der Mindestbreite arrangieren, die restliche Fläche wurde dem Radverkehr zugewiesen. Effektiv ändert sich dadurch nicht einmal etwas, weil z. B. Überholen vorher schon nicht möglich war. Der schmalere Fahrstreifen dürfte dank der psychologischen Wirkung aber dafür sorgen, dass der Autoverkehr langsamer unterwegs

ist. Der Radverkehr wird nun vor den Menschen geschützt, die ohne zu schauen ihre Autotür öffnen – selbst für die Parkplätze war noch Platz. Gebübte Augen erkennen auf dem zweiten Foto noch die abgefrästen alten Markierungen des früheren Radfahrstreifens. Die beiden neuen weißen Linien weisen außerdem darauf hin, dass zwischen ihnen noch eine bauliche Abtrennung installiert wird.

*Alle Texte: Ansgar Hegerfeld*



**BOCKENHEIM: Ginnheimer Landstraße**

Hier wurde eine etwas größere Maßnahme umgesetzt, die wir lange erwartet hatten. Nachdem letztes Jahr zunächst fälschlicherweise die alten bestehenden Schutzstreifen 1:1 erneuert wurden, wurde nun endlich die schon länger geplante Aufwertung markiert: Der Radverkehr hat nun deutlich mehr Platz, es wurde eine Lieferzone eingerichtet und der Kraftverkehr dürfte auch hier durch die schmalere wirkende Fahrbahn gedrosselt werden. Dafür entfielen einige Parkplätze. Der Aufschrei in den Medien und der Politik blieb bisher aus, obwohl diese Umgestaltung bereits vor den Ferien vorgenommen wurde.



**SACHSENHAUSEN: Dreieichstraße**

Der Radfahrstreifen auf dem nördlichen Abschnitt (bis zur Willemerstraße) wurde bereits vergangenes Jahr eingerichtet, inzwischen wurde auch endlich der letzte Teil bis zur Darmstädter Landstraße fertiggestellt. Aktuell steht dort zwar noch ein Schild, was das Ende der Benutzungspflicht am damaligen Ende des Radfahrstreifens anzeigte, dieses Relikt sollte aber noch entfernt werden. Damit ist die Dreieichstraße nun vollständig auf einem Radfahrstreifen zu befahren. Leider fehlt noch die Radinfrastruktur auf der Ignatz-Bubis-Brücke, was die Anbindung und Nutzung deutlich verbessern dürfte.

WESTEND: **Siesmayerstraße**

Schon im März 2023 beschloss der Ortsbeirat 2 (Bockenheim), dass die Siesmayerstraße nördlich der Bockenheimer Landstraße umgestaltet werden soll. Der damals extra gezählte und gar nicht geringe Radverkehr sollte weiter gefördert und Gefahrenstellen entschärft werden. Grüne, SPD, Linke und ÖkoLinX-ARL setzten sich dabei gegen CDU, FDP und BFF durch. Per Antrag wurde ausdrücklich die Umwidmung von einigen Parkplätzen zu einem Radfahrstreifen beschlossen, die nun umgesetzt wurde. Außerdem wurden in Gegenrichtung und dem restlichen Abschnitt der Straße Fahrradpiktogramme aufgebracht. Wie in Frankfurt üblich, wurden die Arbeiten natürlich von Falschparkern behindert, denen das Halteverbot und auch ein neuer Radfahrstreifen egal waren. Ob eine Formulierung im damaligen Antrag des Ortsbeirat („[...] Aus diesen Gründen sind Radfahrende schützenswerter als parkende Fahrzeuge.“) damals für eine hitzige Diskussion sorgen, ist leider nicht bekannt. Heute dürfte so eine Aussage recht zuverlässig lautes Gebrüll nach sich ziehen.

GRÜNEBURGPARK: **Befahrbare Brücke**

Lange wurde dieser Lückenschluss erwartet: Am nördlichen Ende des Grüneburgparks sind die Stufen auf der Brücke über den Alleering nun befahrbar. Nach den positiven Erfahrungen bei den Brücken an BGU und Lohrberg (beide über die Friedberger Landstraße) wurden die Stufen nachträglich mit einem speziellen Belag angeglichen. Somit sind sie befahrbar, auch wenn man die ehemaligen Stufen noch leicht spürt. Frankfurt ist nach unserem Kenntnisstand die einzige deutsche Stadt, die diese einfache, kostengünstige und schnell umsetzbare Lösung einsetzt. Die extra rutschhemmenden Spezialbeläge werden eigentlich bei Parkhäusern verwendet, erfüllen ihren Zweck aber auch hier. Während der Anschluss im Park schon vorhanden war, musste der Anschluss nördlich des Alleerings erst noch angelegt werden. Auch diese Maßnahme ist Teil des aus vielen Projekten bestehenden „Grünen Ypsilon“, das mehrere Grünanlagen verbinden soll – das hilft auch dem Radverkehr, weil die vorhandenen Wege aufgewertet und befestigt werden sollen.

SACHSENHAUSEN: **Willemerstraße**

Auf Wunsch des für Sachsenhausen zuständigen Ortsbeirates 5 wurde in der Willemerstraße ein Radfahrstreifen eingerichtet und das Parken neu geordnet. Der nutzbare Gehweg wurde deutlich verbreitert, indem die Ausrichtung der Parkplätze gedreht wurde. Zwei der bisher drei (!) Fahrstreifen wurden umgewandelt, sodass nun legal in der Mitte der Fahrbahn geparkt werden darf. Hierdurch entsteht nebenbei quasi ein geschützter Radweg, allerdings sorgte die Umgestaltung anfangs für Verwirrung und Hupkonzerte: Manche Autofahrerinnen und Autofahrer stellten sich hinter die geparkten Autos und warteten darauf, dass sie bei grün zeigender Ampel endlich bewegt werden – während rechts der fürs Fahren vorgesehene Fahrstreifen kaum genutzt wurde. Leider war der neue Radweg wegen notwendiger Arbeiten an der Ampelanlage zum Redaktionsschluss noch nicht nutzbar, in einigen Wochen soll es aber soweit sein.

BERKERSHEIM: **Fahrradbügel am Bahnhof**

Es ist zwar kein Radweg, aber trotzdem eine sinnvolle Maßnahme zur Verknüpfung von Bahn und Fahrrad: Übergangsweise wurden 65 neue Fahrradbügel installiert, die später einfach wieder entfernt und woanders aufgebaut werden können.

Diese Art der temporären Abstellanlagen können wir uns auch an anderer Stelle, zum Beispiel an den Freibädern, sehr gut vorstellen. Dort sind die fest installierten Kapazitäten regelmäßig während der Saison erschöpft und könnten eine Erweiterung sehr gut gebrauchen.

# Neuer Modalfilter sorgt für mehr Sicherheit

Einige waren sicherlich überrascht, als sie am 07.07.2025 den städtischen Pressenewsletter lasen: „Mainzer Landstraße wird zwischen François-Mitterrand-Platz und Niddastraße dauerhaft für Kraftfahrzeuge gesperrt“ titelte die Stadt. Ortskundigen war jedoch schnell klar, dass damit nicht die Hauptfahrbahn zwischen Opernplatz und Platz der Republik gemeint war, sondern nur der Seitenarm der Mainzer entlang des François-Mitterrand-Platzes hin zur Niddastraße.

An dieser Stelle wurde die Durchfahrt für den Kraftfahrzeugverkehr mit drei Pollern auf der Fahrbahn gesperrt, Radverkehr ist weiterhin erlaubt. Der mittlere Poller hat eine Feuerweherschließung, so dass Rettungskräfte den Filter ebenfalls passieren können. Die Maß-

nahme geschah auf Empfehlung der städtischen Unfallkommission, deren Aufgabe es ist, das Unfallgeschehen zu analysieren und Sicherheitsdefizite an Unfallschwerpunkten zu beseitigen. In diesem Fall liegt der Unfallschwerpunkt an der Hauptfahrbahn der Mainzer Landstraße, wo in trauriger Regelmäßigkeit Kraftfahrzeugführende beim Rechtsabbiegen auf den François-Mitterrand-Platz Radfahrende, die auf dem Radfahrstreifen unterwegs sind, „übersehen“ (lies: beim Abbiegen nicht die notwendige Vorsicht walten lassen und § 9 StVO missachten). Schon vor geraumer Zeit wurde die Stelle mit einem Flexi-Poller gesichert, dies reichte aber offenbar nicht aus. Durch den nun eingerichteten Modalfilter wird die Abbiegesituation zwar nicht weiter entschärft, aber der Schleichverkehr



Erst ein zusätzliche Poller auf dem Gehweg sorgt dafür, das Autofahrende sich an die Regeln halten. Hier: Durchfahrt verboten!

Falko Görres

ins Bahnhofsviertel unterbunden, so dass insgesamt deutlich weniger Abbiegevorgänge zu erwarten sind.

Leider hielten sich nicht alle Kraftfahrzeugführende an die neu geltende Verkehrsregel. Der abgesenkte Bordstein verleitete viele dazu, einfach über den Gehweg an den Pollern vorbeizufahren. Ein paar Tage und eine E-Mail ans zuständige Amt später wurde ein weiterer Poller auf dem Gehweg ergänzt und seitdem funktioniert der Modalfilter

einwandfrei. Es zeigt sich einmal wieder, dass die Einhaltung von Verkehrsregeln nur durch lückenlose bauliche Maßnahmen und/oder konsequente Überwachung erzwungen werden kann – Verkehrsschilder allein reichen nicht aus.

Wir hoffen, dass die Maßnahme zu mehr Sicherheit der Radfahrenden auf der Mainzer Landstraße führt, und danken der Stadtverwaltung für die Umsetzung und schnelle Nachjustierung. Falko Görres



Am Sossenheimer Wehr sind neue Wege für alle Altersgruppen entstanden, die bereits dankbar angenommen werden



Den Kopf muss man nun nicht mehr einziehen: Der Rad- und Fußweg wurde hier tiefer gelegt

Ansgar Hegerfeld (2)

## Kopf hoch!

### Das Sossenheimer Wehr ist wieder eröffnet

Seit den Sommerferien 2025 ist das neue Sossenheimer Wehr wieder befahrbar – mit neuen Brücken und frischen Wegen. Direkt nach Eröffnung auf der Südseite wurde ein paar Meter weiter Richtung Rödelheim die Nordseite wegen Bauarbeiten gesperrt. Hier wird die wassergebundene Decke mal wieder (ohne Ankündigung oder Umleitung) erneuert, bevor sich die Oberfläche beim nächsten starken Regen wieder auflösen wird.

Das wird auf der Südseite zum Glück nicht passieren, da die neu angelegten Wege asphaltiert wurden. Damit sie sich nicht so stark aufheizen, wurde heller Asphalt verwendet. Neu asphaltiert wurde auch der Bereich unter der A5, dort wurde außerdem der Rad- und Fußweg tiefer gelegt. Das erhöht die Durchgangshöhe und wir müssen nun nicht mehr den Kopf einziehen. Erstaunlich viele Menschen duckten sich bei einer Stichprobe vor Ort aber trotzdem aus Gewohnheit oder weil die anderen Unterführungen nicht umgebaut wurden.

Wir sind froh, dass die Arbeiten nun abgeschlossen sind. Zu viele Probleme gab es mit der mangelhaften Beschaffenheit der offiziellen Umleitungsstrecken und Vandalismus. Schade, dass der kurze nicht befestigte Bereich zwischen dem Barfüßer und der Bahnunterführung bzw. Kleingartenverein Kuhwald während der ohnehin notwendigen Sperrung nicht gleich mit saniert und befestigt wurde. Der kleine türkise Steg bleibt nun dauerhaft gesperrt, die neue Brücke direkt nebenan ist aber auch eine deutlich bessere Alternative.

Ansgar Hegerfeld

Seit Ende Juli ist eine der letzten Holzbrücken über die Nidda auf Frankfurter Gebiet, die sogenannte Sossenheimer Unterfeldbrücke, gesperrt. Das Bauwerk ist in die Jahre gekommen, es wurden Schäden festgestellt. Nach Prüfung dieser Schäden soll entschieden werden, ob eine vorübergehende Instandsetzung möglich ist oder ob die Brücke bis zum Ersatzneubau gesperrt bleiben muss. Dieser befindet sich bereits in der Planungsphase und soll voraussichtlich im Jahr 2027 umgesetzt werden. Susanne Neumann

Welscher Weg:

# Über (fast) sieben Brücken musst du gehen

Es gibt Neuigkeiten bezüglich der diversen Bahnübergänge am Welscher Weg in Sachsenhausen. Ein ADFC-Mitglied fragte kürzlich bei uns nach, ob wir Informationen zu der bis Ende 2024 angekündigten Erneuerung der kleinen nördlichen Holzbrücke hätten – die neue Brücke wäre schließlich immer noch nicht da und es sähe auch nicht nach Bauarbeiten aus.

Wir fragten also bei der Stadt nach und bekamen auch eine Antwort. Die müssen wir, wegen der vielen beteiligten Brücken und Bauwerke an dieser Stelle, mit Hilfe einer Grafik erklären.

Im Südosten befindet sich die erst 2022 erneuerte und inzwischen wieder eröffnete Brücke über die Main-Neckar-Bahn. Hier ändert sich

vorerst nichts mehr. Wegen statischer Probleme abgerissen wurde die kleine Holzbrücke im Norden, die eigentlich bis Ende 2024 erneuert werden sollte. Nur wenige Meter weiter südlich gibt es auch noch einen sehr alten und mit dem Fahrrad nur bedingt geeigneten ebenerdigen Bahnübergang über die Mainbahn. Die Deutsche Bahn möchte dieses historische Relikt ersetzen, was wir grundsätzlich begrüßen. Diese Art von Drängelgittern an Bahnübergängen sollen dank interner Richtlinien nicht mehr neu gebaut werden. Aber als wären diese beiden geplanten Baumaßnahmen noch nicht genug, möchte (oder muss) die Deutsche Bahn auch noch die wenige Meter östlich gelegene Brücke der Mainbahn erneuern. Dafür braucht sie aber Platz,



der im Bannwald schwer zu bekommen ist. Daher könnten die aktuell freien Flächen für diese Baumaßnahme zwischengenutzt werden.

Immerhin: Die Behörden versuchen momentan, eine fahrradfreundliche Lösung ohne Drängelgitter und ebenerdige Bahnübergänge über die beiden nördlichen Bahnstrecken zu finden. Das wird leider noch einige Zeit dauern, sich aber

hoffentlich lohnen. Sowohl für den Bahn-, als auch den Radverkehr. Die Frage ist nur, was eher fertig wird: Der Radschnellweg FRM1 (Darmstadt-Frankfurt), der über den Welscher Weg und weiter über den Ziegelhüttenweg nach Frankfurt rein führen soll oder die Bahnübergänge, die weitere Anschlüsse in Richtung Niederrad ermöglichen würden. *Ansgar Hegerfeld*



Vom Ortsbeirat seit Jahren gefordert, nun endlich umgesetzt: In der Schwabacher Straße wurde das Parken neu geordnet. Wo vorher beidseitig „aufgesetztes Gehwegparken“ in Senkrechtaufstellung erlaubt war und Zufußgehende sich auf 1,10 m Breite an Autos vorbeiquetschen mussten (im Bild ist die ehemalige Parkbegrenzungslinie noch schwach zu sehen), wurde nun Längsparken angeordnet und damit der Gehweg wieder seinem eigentlichen Zweck zugeführt. Auch für den Radverkehr ist nun vor Ort der benötigte Platz geschaffen: Diverse Parkstände für Autos insbesondere an den Einmündungen und entlang des Gebäudes der Paul-Hindemith-Schule wurden mit Anlehnbügel bestückt – so haben auch die Schüler:innen ausreichend Möglichkeiten, ihre Räder abzustellen. Selbst für den Autoverkehr hat die neue Regelung Vorteile, denn Begegnungsverkehr war in der schmalen Straße zwischen zwei Reihen Senkrechtparkern kaum möglich.

Natürlich wird es eine Weile dauern, bis alle Verkehrsteilnehmenden sich an die neuen Gegebenheiten gewöhnt haben. Schon jetzt aber lässt sich erkennen, dass durch den Rückbau weniger Parkplätze ein echter Mehrwert für die Mobilitätsbedürfnisse aller geschaffen wurde. *Falko Görres*



**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**

# ABGESPERRT

## Sommerferien-Sonderausgabe

Viele Bauarbeiten werden traditionell in den Ferien ausgeführt, weil dann deutlich weniger Menschen in Frankfurt unterwegs sind. Auch dieses Jahr flüchteten offensichtlich wieder

viele vor der Hitze bzw. dem Regen aus der Stadt, sodass wir manche Sperrungen beobachten konnten, die sich die Stadt außerhalb der Ferien eher nicht trauen würde.

Trotzdem sind wir der Meinung, dass sich die Stadt diese Maßnahmen merken und gerne dauerhaft und nicht nur wegen Bauarbeiten einrichten sollte.

Ansgar Hegerfeld



### Popup-Radweg Anlagenring

Weil die Parkwege in der Bockenheimer Anlage für die Sanierung gesperrt werden mussten (wir berichteten in FFA 2/2025), brauchte es dank des Baustellen-Leitfadens eine gute Umleitung für diese wichtige Radverkehrsachse. So wurde kurzerhand der bisherige Parkstreifen zum Popup-Radweg. Auch die Glascontainer und Poller an der Fellnerstraße mussten ein wenig versetzt werden, damit der Platz reichte. Wir können uns gut vorstellen, dass so eine einfache und pragmatische Lösung auch länger bleibt und nicht nur bis wenige Tage in den Sommerferien! Immerhin laufen aber bereits die Planungen für eine dauerhafte Lösung auf dem gesamten Anlagen- und Cityring, die Umsetzung soll Abschnitt für Abschnitt erfolgen.



Ansgar Hegerfeld (2)

### Gutleutstraße

Wegen Arbeiten an Fernwärmeleitungen wurden gleich zwei Fahrstreifen der Gutleutstraße, der „Radweg“ und auch der Gehweg gesperrt. Bei der Baustelleneinrichtung mit fiktiven Verkehrsschildern hat offensichtlich jemand seine kreative Ader ausgelebt. Aber immerhin wurde gezeigt, dass die Straße auch mit zwei Fahrstreifen weniger existieren kann. Wir sehen angesichts des seit vielen Jahren sehr buckeligen Radwegs Bedarf an weiteren Arbeiten und der Neuverteilung des mehr als reichlich vorhandenen Platzes. Die Berufsschule, das Postverteilzentrum, diverse weitere Firmen und die gesamte Wurzelsiedlung sind aktuell mit dem Fahrrad nur sehr mühsam erreichbar.

## Neue Wege bei Sperrungen

Bei den vielen und oftmals kurzfristigen Sperrungen, u. a. von maroden Brücken, kann man selbst als gut informierter Mensch leicht den Überblick verlieren und steht dann doch unerwartet mal vor einer Absperrung.

Damit sich das Anhalten wenigstens lohnt, hat die Stadt Frankfurt bei der Sperrung des Rad- und Gehwegs an der Europabrücke etwas Neues ausprobiert: Anstatt die Umleitung auszuschildern, wurden nur einfache laminierte Schilder aufgehängt. Auf einer Karte war die Umleitung zu sehen, die man sich mit einem QR-Code aufs Smartphone holen konnte. Dabei setzt die Stadt erstmals auch auf das Radtouren-Planungswerkzeug bikerouter.de und damit auf Karten von Openstreetmap, was wir sehr begrüßen.

Die kleinen Schilder reduzieren die Anfälligkeit für Vandalismus etwas, weil erfahrungsgemäß die bisher genutzten mobilen Verkehrsschilder sehr schnell verdreht oder ganz entwendet wurden. Auch die teilweise täglich durchgeführten Kontrollen helfen da manchmal nicht mehr.

Wir haben vorgeschlagen, als Ergänzung Aufkleber auf dem Boden einzusetzen. Diese Idee haben wir uns vom Frankfurter Hauptbahnhof abgesehen, wo den Fahrgästen mit Bodenmarkierungen der Weg zum Ersatzverkehr usw. gewiesen wird. Wir hoffen, diese Alternative zu den Umleitungsschildern auch mal vom Rad aus testen zu können.

Ansgar Hegerfeld



Ansgar Hegerfeld (2)



Die Ergebnisse des Projekts wurden in einer Ausstellung präsentiert (rechts Lehrerin Christine Huwer) Thomas Koch

## Lessing-Gymnasium on Tour mit dem ADFC

**K**urz vor den Sommerferien Ende Juni/Anfang Juli fand eine Projektwoche am Lessing-Gymnasium statt. Zusammen mit der Lehrerin Christine Huwer – selbst ADFC-Mitglied – hatten wir die Idee, die Projekttag mit den teilnehmenden Schüler:innen zum Thema „Radfahren in Frankfurt“ zu gestalten. Nach einer kurzen Einführung meinerseits (was macht der ADFC?) haben erfahrene Tourenleiter:innen des ADFC Frankfurt (Christina, Günter, Joachim und Stephan) an drei Tagen jeweils eine Halbtagestour vorbereitet und für die Gruppe geleitet. So lernten 15 Schüler:innen der Klassen 8 und 9 viele fahrrad-taugliche, teils versteckte Wege im Frankfurter Norden und Osten zwischen

Arboretum, Riedberg, Niddapark und Bad Vilbel kennen. Da es an allen Tagen sehr heiß war (> 30°C!), durfte natürlich eine obligatorische Eispause zur Abkühlung nicht fehlen. Auch wenn die meisten der

Teilnehmenden täglich kurze Strecken mit dem Rad zur Schule oder zum Training zurücklegen, haben viele bestätigt, dass es doch erstaunlich viele Radwege in Frankfurt gibt und sie auf den Touren

Stadt und Umland von einer ganz anderen Seite kennengelernt haben. Generell bemängelt wurde von den Schüler:innen der dichte Autoverkehr und die vielen Baustellen in der Stadt, die das Radfahren mitunter sehr erschweren.

Die Ergebnisse des Projekts wurden von den Schüler:innen am letzten Projekttag in einer kleinen Ausstellung präsentiert.

Wir hatten alle viel Spaß und – wer weiß – vielleicht ist der Funke unserer Radbegeisterung ein klein wenig auf die Schüler:innen übersprungen. Wir können uns jedenfalls eine Neuauflage dieser gelungenen Veranstaltung durchaus vorstellen.

Thomas Koch, Tourenreferent



Kurze Pause bei der Radtour  
Christine Huwer

GANZ GUT  
GANZ FIX  
GANZ NAH

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

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

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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

ZWEIRAD  
Ganzert  
SEIT 1923



Der Vorstand des ADFC Frankfurt (links) freut sich über die vielen Gäste, die zum Aktivenfest in die Brotfabrik gefunden hatten Peter Sauer (2)

## Zwischen zwei Wolkenbrüchen

Das Aktivenfest des ADFC Frankfurt fand (fast) trocken statt

Um 15 Uhr sollte es am 27. Juli losgehen in der Hausener Brotfabrik. Pünktlich zogen die Regenwolken ab und überließen den peu à peu eintrudelnden 80 ADFC-Aktiven den Hof vor der Geschäftsstelle des Vereins. Der Vorstand hatte Joachim Schirmmacher (in Gelb auf dem linken Foto) zum Sprecher nominiert, ihm fiel die Ansprache zur Begrüßung der Gäste zu. Diese wurde, wie es sich gehört, von Applaus gekrönt, bevor sich die Anwesenden weiteren lebhaften Gesprächen, kal-

ten und warmen Getränken und dem bunten Buffet widmeten. Letzteres, gut bestückt mit süßem Selbstgebackenem auf der einen sowie mit selbstgeschnittenem Deftigen (einschließlich veganer Ecke!) auf der anderen Seite, lohnte schon die Fahrt nach Hausen. Vielen Dank allen Bäckerinnen und Bäckern, Helfenden und Organisatoren.

Dass trotz der widrigen Wetterlage so viele Mitglieder in die Brotfabrik gekommen sind, zeigt, wie wichtig Zusammenkünfte dieser

Art sind. Viele von uns, die wir in verschiedenen Arbeitsgruppen aktiv sind, kennen sich seit Jahren, treffen aber nur selten aufeinander. Da bieten solche Feste eine schöne Plattform zum Austausch – auch über die eigene Arbeit hinaus – und sie stärken damit das „Wir-Gefühl“. Dass der ADFC in Frankfurt wahrgenommen wird und eine starke Stellung in unserer Stadtgesellschaft innehat, liegt eben an uns allen, die wir aktiv sind. Egal, ob in der Verkehrspolitik, bei den Klaunixen, als

Austräger:in von Frankfurt aktuell, in der Selbsthilfwerkstatt, als Tourguide oder anderswo im Verein. Dieses „Wir-Gefühl“ ist es wert, die eigenen vier Wände zu verlassen und in die Bachmannstraße zu radeln.

Zum Schluss wurde es doch noch nass. Pavillons, Tische und Bänke konnten vor dem Wolkenbruch nur feucht in den Saal gerettet werden. Jetzt hoffen wir, das „Wir-Gefühl“ auch während der ADFC bike-night trocken erleben zu können

Peter Sauer, Svea Birte Schuch



„Lääächeln ...!“  
Vorstandsmitglied  
Michael Genthner  
versucht's beim  
Fotoshooting

Peter Sauer

## Wir wollen gesehen werden

Fotoshooting des ADFC im Oeder Weg

Der ADFC Frankfurt soll ein Gesicht bekommen. Nicht nur eines, sondern gleich viele, die dazu beitragen sollen, uns sichtbarer werden zu lassen. Wer zukünftig auf unserer Website nach Ansprechpartnern oder -partnerinnen sucht, soll nicht nur die Kontaktdaten der entsprechenden Person, sondern dazu gleich ein Porträtfoto finden. So bekommen Vorstandsmitglieder und Aktive in leitenden Funktionen ein Gesicht. Damit dieses Gesicht nicht nur freundlich lächelt, sondern auch technisch perfekt daherkommt, hatte Uta Fitzen zu einem Fotoshooting in den Oeder Weg geladen. Frank Rumpenhorst, vielen bekannt als Pressefotograf und nun im Ruhestand, hatte sich angeboten, für den ADFC Porträtaufnahmen zu machen. Mit seiner professionellen Hilfe stimmten dann auch Licht, Hintergrund, Farbe und sogar der individuelle Gesichtsausdruck (freundlich!) der Porträtierten. Und weil ein Profi nicht nur fotografieren, sondern seine Modelle auch flott dirigieren kann, waren die Bilder der rund 15 Aktiven bereits nach einer guten halben Stunde „im Kasten“. Das Ergebnis, wenige Tage später beim Berichterstatter eingetroffen, ist sehenswert: Er fühlt sich äußerst vorteilhaft getroffen!

Peter Sauer

## Termine

|     |        |   |
|-----|--------|---|
| So. | 14.09. | Kidical Mass, 15 Uhr, Frankfurt - Goetheplatz |
| Mo. | 15.09. | VS Vorstandssitzung                           |
| Mi. | 17.09. | V Verkehrs-AG                                 |
| Fr. | 26.09. | NW Stadtteilgruppe NordWest                   |
| Mi. | 01.10. | G Kartographie & GPS AG                       |
| Mo. | 06.10. | VS Vorstandssitzung                           |
| Di. | 07.10. | S Stadtteilgruppe Süd                         |
| Mi. | 08.10. | W Radlertreff im Westen                       |
| Do. | 09.10. | N Radeltreff im Norden                        |
| Mi. | 15.10. | V Verkehrs-AG                                 |
| Mo. | 27.10. | VS Vorstandssitzung                           |
| Fr. | 31.10. | NW Stadtteilgruppe NordWest                   |
| Mi. | 05.11. | G Kartographie & GPS AG                       |
| Di. | 11.11. | S Stadtteilgruppe Süd                         |
| Mi. | 12.11. | W Radlertreff im Westen                       |
| Do. | 13.11. | N Radeltreff im Norden                        |
| Sa. | 18.10. | R Redaktionstreffen <i>Frankfurt aktuell</i>  |

alle Angaben unter Vorbehalt!

## Treffpunkte / Kontakte

|    |                      |   |
|----|----------------------|---|
| G  | 19.00 Uhr            | Videokonferenz/Infoladen  |
| GK | 11.00 – 16.00 Uhr    | Reparatur- und Techniktreff, Ben-Gurion-Ring 118, Bonames   |
| N  | 19.00 Uhr            | Anmeldung und Infos unter: <a href="mailto:gruppe-nord@adfc-frankfurt.de">gruppe-nord@adfc-frankfurt.de</a>   |
| NW | 19.00 Uhr            | Info: <a href="mailto:stephan.nickel@adfc-frankfurt.de">stephan.nickel@adfc-frankfurt.de</a>  |
| R  | 15.00 Uhr            | Infoladen, Bachmannstraße 2 – 4   |
| S  | 18.00 Uhr/ 19.00 Uhr | Anmeldung und Info unter: <a href="mailto:erich.luecker@adfc-frankfurt.de">erich.luecker@adfc-frankfurt.de</a>  |
| SW | 15.00 – 18.00 Uhr    | Reparatur- und Techniktreff, Ben-Gurion-Ring 118, Bonames   |
| V  | 19.30 Uhr            | Videokonferenz/Infoladen. Info unter: <a href="mailto:ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de">ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de</a>                                |
| VS | 19.00 Uhr            | Videokonferenz/Infoladen  |
| W  | 18.30 Uhr            | Gasthaus „Zum Schwanen“, Höchster Schloßplatz<br>Info unter: <a href="mailto:christa.pellerinhoff@adfc-frankfurt.de">christa.pellerinhoff@adfc-frankfurt.de</a> |

## Codierungen

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

## Öffnungszeiten Infoladen

(außer an Feiertagen und langen Wochenenden)

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

Redaktionsschluss für die Nov./Dez.-Ausgabe: 08.10.2025

## ENERGIE-RAD



Sichere Fahrrad-Abstellanlagen sind offensichtlich auch in Norwegens Erdölmetropole Stavanger Mangelware. Ob aber mit dieser Lösung des Problems alle Teilnehmer:innen an Yoga- oder Meditationskursen in diesem Haus glücklich sind, könnte man sicherlich anzweifeln. Peter Sauer

## Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

|            |             |   |
|------------|-------------|---|
| Sa. 13.09. | 15 – 18 Uhr | Selbsthilfwerkstatt (SW)<br>Anmeldung: <a href="mailto:adam.drosdzol@gmx.de">adam.drosdzol@gmx.de</a>   |
| Sa. 04.10. | 15 – 18 Uhr | Selbsthilfwerkstatt (SW)<br>Anmeldung: Rainer Mai, 069 413085   |
| Sa. 18.10. | 11 – 16 Uhr | Fahrradreparatur-Grundkurs (GK)<br>Anmeldung unter <a href="mailto:michael.genthner@adfc-frankfurt.de">michael.genthner@adfc-frankfurt.de</a><br>Kosten: 25 € für Mitglieder, 30 € für Nichtmitglieder, 50 % Rabatt für Personen bis 18 Jahre |

## Critical Mass (Treffpunkt Alte Oper):

Sonntags: 05.10. und 02.11., 14 Uhr / freitags: 10.10. und 07.11., 19 Uhr



MainVelo  
Spezialräder

MainVelo.de

## Leser MEINUNG

### „Ein Radweg für Alltag und Freizeit“ in Frankfurt aktuell, 4\_2025

Mit großem Interesse habe ich den Artikel „Ein Radweg für Alltag und Freizeit“ gelesen – die Strecke von Frankfurt nach Darmstadt mit dem Rad war jahrelang mein Arbeitsweg.

Ich hatte damals viele Wege nach Darmstadt ausprobiert, um zu meiner Arbeitsstelle in Darmstadt Kranichstein zu kommen, mit dem Ergebnis: Mein „Radschnellweg“ von Frankfurt nach Darmstadt war der Standardstreifen auf der Bundesstraße B3!

Wenn ich mehr Zeit hatte, nahm ich den R8 oder den Weg entlang der Bahn, auf dem heute das bisherige Teilstück des Radschnellweges geführt wird.

Vor etwa 30 Jahren schon begannen erste Planungen für einen Radschnellweg; jetzt ist etwa ein Drittel realisiert. Der Weg von Langen zum Main steckt in der Phase von Vorplanung und Planung!

Ich erwarte also in den nächsten 5 Jahren keine konkreten Schritte!

Muss das so lange dauern?

Gibt es nur die Alternative von einem Super-Radschnellweg oder gar nichts? Kann nicht ein einfacher Weg, ohne die hohen Anforderungen an einen Radschnellweg, gefunden werden, der schneller zu realisieren ist? Zum Beispiel wäre schon ein wassergebundener Belag auf den Waldwegen von Neu Isenburg zum Stadtwaldhaus und auf dem Welschen Weg eine tolle Verbesserung gegenüber der jetzigen

Holperstrecke! Das müsste doch schnell zu machen sein?

Fazit: Ist ein teilweise über 5 Meter breiter asphaltierter Radweg mit Beleuchtung und schräg gestellten Abfallkörben, der Jahrzehnte zur Realisierung braucht und zudem in Abwägung zum Naturschutz fragwürdig ist, eine sinnvolle Lösung für uns Radfahrer?

Geht es nicht einfacher aber schneller und im Einklang mit der Natur?  
*Erich Lücker*

# Radschnellwege – schon heute ein Kompromiss

Planung und Bau der Radschnellwege gehen zu langsam, in diesem Punkt sind sich praktisch alle Beteiligten einig. Auch wir bemängeln das seit Jahren und wünschen uns mehr Tempo!

Damit es schneller geht und konkrete Ergebnisse zu sehen sind, werden aber bereits heute Kompromisse gemacht: Die Mindestbreite wird beispielsweise bei weitem nicht überall eingehalten, sowohl auf dem neu gebauten Abschnitt als auch bei den noch geplanten Abschnitten. Ob der FRM1 (Darmstadt-Frankfurt) beispielsweise am Ende überhaupt noch als „Radschnellweg“ oder „Raddirektverbindung“ (eine Stufe darunter) bezeichnet werden darf, müssen wir abwarten. Auch bei der Routenführung werden an vielen Stellen Kompromisse gemacht und Interessen abgewogen, um die Umsetzung zu beschleunigen. Aber immerhin wird gebaut, was den Druck auf die langsameren Kommunen erhöht.

Wir möchten aber unabhängig vom Begriff auch Radinfrastruktur für alle Menschen schaffen und nicht nur für die furchtlosen, die sich bereits heute z. B. auf stark befahrenen Bundesstraßen ihren Platz nehmen. Die genannte B 3 hat abschnittsweise zwar einen breiten Seitenstreifen, von entspanntem Radfahren ist man aber auch dort trotzdem weit entfernt. Das ist nicht attraktiv, wenn man vom Auto aufs



*Nicht wirklich attraktiv für den Radverkehr, aber befahrbar: breite Seitenstreifen entlang von Hauptstraßen. Im Bild zu sehen ist der Seitenstreifen entlang der B43 zwischen Hanau-Steinheim und Mühlheim-Dietesheim. Wegen Ausbau des Mainradwegs gibt es eine Umleitung für den Radverkehr über diesen Seitenstreifen.*

Peter Sauer

Der Leserbrief von Erich Lücker hat in der Redaktion unterschiedliche Reaktionen hervorgerufen. Von „Auf dem Seitenstreifen der B3 bin ich immer nach Darmstadt gefahren, das war der schnellste Weg und nachts der sicherste“ bis zu „Das ist nur eine Option für Radfahrer vom Typ ‚stark und furchtlos‘, da fahr ich lieber im Dunkeln durch den Frankfurter Stadtwald“ zeigt sich ein breites Meinungsbild. Wir nehmen das zum Anlass, auf den Leserbrief etwas ausführlicher einzugehen.

Fahrrad umsatteln möchte. Und das größte aktuelle Problem, die Fahrt durch den Frankfurter Stadtwald, ist damit auch nicht gelöst. Die B 3 zwischen Sachsenhäuser Warte und Neu-Isenburg ist mangels Seiten-

streifen nur etwas für wirklich leistungsfähige Menschen.

Aus unserer Sicht sind wassergebundene Decken für den Alltagsverkehr keine Option. Auch der Welscher Weg hat (oder hatte) diese

Oberflächenart. Leider schwimmt bei Regen die Oberfläche weg und muss ständig erneuert werden. Wie man nicht nur am Welscher Weg schön sehen kann, kommen die Behörden schon heute nicht mehr mit der Sanierung der vielen so angelegten Wege hinterher. Übrig bleiben steinige Buckel- und Schlaglochpisten. Da sich Starkregenereignisse weiter häufen werden, hoffentlich aber auch der Radverkehr wächst, wird die Instandhaltung zukünftig noch aufwendiger. Die wassergebundenen Decken bieten keinen einzigen Vorteil, außer vielleicht den initial etwas geringeren Baukosten. Dieser Vorteil verschwindet aber bereits nach kurzer Zeit wegen der hohen Instandhaltungskosten. Von der Sauerei bei Nässe, des kaum möglichen Winterdienstes usw. ganz zu schweigen.

Ein Blick in die anderen Bundesländer zeigt uns leider auch, dass aktuell mehrere Radschnellweg-Projekte wegen Widerständen oder der Finanzierung komplett beendet werden. Beim FRM1 sind wir dagegen guter Dinge, dass wir in den nächsten Jahren endlich eine seit Jahrzehnten überfällige Anbindung an Neu-Isenburg und darüber hinaus erhalten werden. Die größte Hürde der Strecke, der politische Widerstand unserer ehemaligen Umweltschützerin bzgl. der Führung durch den Frankfurter Stadtwald, wurde inzwischen erfreulicherweise überwunden.  
*Ansgar Hegerfeld*

## ADFC-Fahrradklima-Test 2024

### ■ Frankfurt auf Platz 1 im ADFC-Fahrradklima-Test – und nun?

#### Ein Kommentar von Ansgar Hegerfeld

Es hat sich in den letzten Jahren viel getan in Frankfurt! Für manche zwar nicht genug, aber die Stadt hat nicht nur viele neue Radwege und Abstellanlagen geschaffen. Fast noch wichtiger als diese konkret messbaren Ergebnisse ist die Veränderung in der Mentalität der Verantwortlichen in Politik und Stadtverwaltung: Manche sind in den letzten Jahren selbst aufs Fahrrad gewechselt und haben plötzlich erlebt, wie beschwerlich und unangenehm der Weg durch unsere Stadt sein kann. Dieser Perspektivwechsel verändert nachhaltig die Wahrnehmung und wir müssen viele Probleme nicht mehr groß erklären, weil auch die verantwortlichen Personen diese jeden Tag am eigenen Leib erleben.

Sind wir deswegen schon am Ende? Ist Frankfurt nun lebenswert und fahrradfreundlich? Nicht wirklich. Aber wir sind auf dem Weg in eine gute Richtung.

Während wir vor wenigen Jahren noch ins Ausland reisen mussten, um uns Radverkehrsförderung anzuschauen, geben wir inzwischen immer wieder selbst verkehrspolitische Stadtführungen in Frankfurt. Egal ob ADFC-Aktive aus anderen Städten oder Parteien – alle wollen wissen, wie Frankfurt (für deutsche Verhältnisse) so unvorstellbar schnell so viel geschafft hat. Das zeigen wir natürlich gerne, aber gleichzeitig kann man eine Zahl nicht ignorieren: Beim ADFC-Fahrradklima-Test hat Frankfurt eine 3,49 als Schulnote erhalten. Gerade noch so „befriedigend“, kurz vor „ausreichend“. Diese mittelmäßige Note reicht bundesweit für Platz 1 in der Größenklasse, man könnte also sagen „für Deutschland reicht es“.

Oder anders herum: Die anderen Großstädte stehen noch schlechter da als wir, was auch zu den Rückmeldungen nach Besuchen in diversen anderen Städten passt. Auf Platz 1 ausruhen sollte man sich auf keinen Fall, sonst wird man von anderen Städten schneller wieder überholt als man „Radweg“ sagen kann.



#### Ist Frankfurt nun lebenswert und fahrradfreundlich?

Vergleichen wir uns aber nicht nicht nur mit den anderen autogerechten deutschen Städten, sondern international, sieht die Sache schon etwas anders aus. In Helsinki leben zwar aktuell noch etwas weniger Menschen als in Frankfurt, trotzdem ist die Bevölkerungsdichte der beiden Städte dank der etwas kleineren Landfläche Helsinkis fast identisch.

Einen bemerkenswerten Unterschied gibt es zwischen den beiden Städten: In Helsinki wurde 2024 kein einziger Mensch im Straßenverkehr getötet. In Frankfurt waren es im selben Jahr 17 Menschen, die nicht lebend an ihrem Ziel angekommen sind. Dazu kommen in Frankfurt 363 schwer verletzte und 3374 leicht verletzte Menschen.

Wie hat Helsinki das geschafft? Die Lösungen sind so einfach, wie auch seit vielen Jahren bekannt: Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30), Polizeikontrollen, geschaffene attraktive Alternativen zum Autoverkehr und dadurch eine Reduzierung der Kfz-Nutzung in der Stadt. Dafür waren viele mutige Schritte notwendig, die sich jetzt auszahlen.

Bei uns ist also noch sehr viel zu tun, damit wir eines Tages guten Gewissens unsere Eltern und Kinder alleine durch die Stadt fahren lassen können. Doch die Probleme hören nicht einfach an der Stadtgrenze auf, dafür ist das Rhein-Main-Gebiet zu dicht besiedelt und zu eng vernetzt. Die Radschnellwege brauchen zu lange und in manchen Nachbarkommunen werden im Zweifelsfall lieber Straßenbahnen verhindert und sogar Radwege wieder entfernt, anstatt den Radverkehr weiter zu fördern. So wird es leider nichts mit der freien Wahl des Verkehrsmittels für alle Menschen und für eine lebenswertere Umgebung. Deshalb wird uns auch zukünftig nicht langweilig werden, denn es wird genug zu tun geben.

Mehr zum FKT 2024 auf den Folgeseiten >>



Die vollständigen Ergebnisse zum Fahrradklima-Test online unter: [fahrradklima-test.adfc.de](https://fahrradklima-test.adfc.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](mailto:frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de)

**Redaktionsteam:** Dagmar Berges, Ingolf Biehusen, Sigrid Hubert, Hannah Kessler, Peter Sauer, Birte Schuch, Torsten Willner;  
ADFC Main-Taunus: Jürgen Ahl;  
ADFC Bad Vilbel: Ute Gräber-Seißinger;  
ADFC Offenbach: Renate Lauffenburger  
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](mailto:werbung@adfc-frankfurt.de)  
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

**Vertrieb:** Elke Bauer [elke.bauer@adfc-frankfurt.de](mailto:elke.bauer@adfc-frankfurt.de)  
Sabine Schewitz [sabine.schewitz@t-online.de](mailto:sabine.schewitz@t-online.de)

**Satz und Layout:** Peter Sauer

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

**Redaktionsschluss** für die November/Dezember-Ausgabe: 8. Oktober 2025

## ADFC-Fahrradklima-Test 2024

# Noch besteht kein Grund zum Jubeln

## Ein Blick auf die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests rund um Frankfurt

### ■ Bad Vilbel und Karben abermals sehr unterschiedlich bewertet

Im Wetteraukreis gelang beim Fahrradklima-Test 2024 acht Kommunen der Einbezug in die bundesweite Auswertung – mit teils sehr er-  
nüchternden, teils leicht positiven Ergebnissen.

Erfreulich ist, dass die Zahl der Bürgerinnen und Bürger, die sich insgesamt in den acht Kommunen beteiligt haben, erneut gestiegen ist. Zu bedauern ist, dass in Bad Vilbel die Beteiligung jüngst recht stark nachgelassen hat (–34 Prozent). Auch in Karben ist sie mit 93 Personen leicht rückläufig (–9 Prozent). Gleichwohl ist Bad Vilbel mit 184 Teilnehmenden mit Abstand Spitzenreiter im Wetteraukreis.

#### Die Ergebnisse für Bad Vilbel und Karben

Die Auswertung der Antworten zeigt, dass der Verbesserungsbedarf beim Thema Radverkehr weiterhin groß ist. Keine der Städte kann sich mit einer zufriedenstellenden oder gar guten Bewertung schmücken. Die Noten für die acht ausgewerteten Kommunen im Wetteraukreis liegen zwischen 3,61 (Karben) und 4,58 (Büdingen).

Bad Vilbel liegt mit der Note 4,04 im Mittelfeld. Damit hat sich die Bewertung im Vergleich mit jener im Jahr 2022 leicht verschlechtert; der längerfristige Trend über vier Jahre seit dem vorletzten Test (2020: 3,53) weist deutlich nach unten. Gelobt werden aktuell die Wegweisung und die Fahrradförderung in jüngster Zeit, gleichzeitig werden häufiges Falschparken, eine unzureichende Führung des Radverkehrs an Baustellen, beengte Radwege und Konflikte mit

dem Kfz-Verkehr moniert. 74 Prozent der Teilnehmenden aus Bad Vilbel fühlen sich unsicher.

Für Karben hingegen ist die Bewertung im Zeitvergleich nahezu konstant. Gelobt werden die Zielerreichbarkeit und die Wegweisung. Nur 44 Prozent fühlen sich beim Radfahren unsicher – der beste Wert im Wetteraukreis.

#### Kreisweit fühlt sich die Mehrheit unsicher – mit Ausnahme der Radelnden in Karben

Ein zentrales Ergebnis für die Wetterau: In sieben der acht untersuchten Kommunen fühlt sich die Mehrheit der Radfahrenden unsicher. Nur Karben sticht mit seinem vergleichsweise niedrigen Unsicherheitswert hervor. In Wöllstadt liegt der Anteil bei 51 Prozent. Das Schlusslicht bildet Büdingen mit 87 Prozent, dicht davor rangieren Friedberg (81 Prozent) und Bad Nauheim (80 Prozent).

#### Kleine Verbesserungen sichtbar – aber noch zu wenig

Kreisweit wurden auch Verbesserungen erkannt – etwa bei geöffneten Einbahnstraßen und den neuen Radweg-Ausschilderungen. Solche Maßnahmen werden wahrgenommen und gewürdigt. Gleichzeitig wird sichtbar: Wo es an grundlegender Infrastruktur fehlt – etwa durchgängige Radwege, gute Baustellenregelungen oder konsequente Kontrollen gegen Falschparker auf Radwegen – fällt das Urteil hart aus.

Appelle zu wechselseitiger Rücksichtnahme auf einschlägigen Wegen, die sich der Fuß- und der Radverkehr zu teilen haben, können offenbar keinen Ersatz für eine Infrastruktur bieten, die beiden Gruppen neben dem motorisierten Verkehr ausreichend Platz gewährt.

#### Radwege enden im Nichts – und an der Ortsgrenze wird's besonders kritisch

Neben der Bewertung mittels Schulnoten hatten die Teilnehmenden auch die Möglichkeit, ihre Eindrücke in einem Freitextfeld zu schildern. Hier zeigte sich über die Orte hinweg ein häufig genannter Kritikpunkt: Radwege enden oft abrupt im Nichts – ohne klare Fortsetzung. Dabei geht es nicht um fehlende Wegweiser, sondern um die grundsätzliche Frage: Wohin mit mir als Radfahrer/Radfahrerin? Muss ich



*Gut gemeinter Appell – doch sollte es keine weitergehenden Möglichkeiten einer gerechten Aufteilung der Verkehrsflächen geben?*

ADFC Bad Vilbel / Karben

auf die Straße? Gibt es einen weiteren Radweg? Wie komme ich sicher über eine Kreuzung?

Diese Unsicherheit hemmt die Freude am Radfahren und erhöht das Unfallrisiko. Besonders häufig wird die Kritik auf die Verhältnisse zwischen außer- und innerörtlicher Radinfrastruktur bezogen, wenn ausgebaute überörtliche Radwege an der Ortseinfahrt enden, ohne weitere sichere Radverkehrsführung. An solchen Übergängen fühlen sich viele Radfahrende allein gelassen. Auch die mangelhafte Führung des Radverkehrs an Baustellen ist insbesondere in Bad Vilbel ein Kritikpunkt – Note 5,1.

#### Systematische Verbesserungen sind notwendig

Zwar werden punktuelle Maßnahmen als positiv wahrgenommen, doch sind die Gemeinden im Wetteraukreis von Fahrradfreundlichkeit noch weit entfernt. Eine systematische Radverkehrsförderung setzt zusammenhängende, sichere Radwegeverbindungen voraus, auch in kleinere Ortsteile und zwischen den Kommunen. Wer das Fahrrad im Alltag nutzen will, darf nicht das Gefühl haben, sich selbst oder seine Kinder zu gefährden. Eine fahrradfreundliche Stadt ist ein Gewinn für alle, denn Radfahren reduziert den Stau, fördert die Gesundheit und schont das Klima. Leider zeigen die Umfrageergebnisse des Fahrradklima-Tests, dass insbesondere in Bad Vilbel der Weg dorthin noch weit ist – und der Abstand zur Nachbarin Karben noch immer groß ist. *Ulrike Fuchs, Ute Gräber-Seißinger*



*Piktogramme auf der Fahrbahn können helfen, Konflikte im Kfz- und Rad-Mischverkehr zu vermeiden und so die Sicherheit für alle zu erhöhen*

Peter Sauer

## Radfahrende in Bad Homburg sind zufriedener

Beim Fahrradklima-Test 2024 landete Bad Homburg mit der Note 3,89 bundesweit auf Platz 38 von 113 der fahrradfreundlichsten Städte zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern. In Hessen belegt Bad Homburg Platz 4 von 6 in dieser Gruppe. Damit hat sich Bad Homburg deutlich verbessert, nachdem es bei dem Test 2022 mit der Note 4,21 abschnitt. 229 Bürger haben das Fahrradklima in Bad Homburg bewertet.

### Verkehrssicherheit wird in Bad Homburg bemängelt

Die Verbesserungen zeigen sich bei allen 27 Fragen des Fahrradklima-Tests. Gründe dürften die Neugestaltungen der Fröling- und der Schlußnerstraße gewesen sein, wo dem Radverkehr mit deutlich markierten Radfahrstreifen mehr Platz eingeräumt wurde, und auch die seit sehr vielen Jahren geforderte Öffnung des Schulbergs für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße.

Gleichwohl besteht kein Grund zum Jubeln. Denn die Beurteilung nach Schulnoten bedeutet ein schlechtes Befriedigend und gerade die Noten bei den Fragen, die für die Sicherheit des Radfahrens von besonderer Bedeutung sind, fallen weiterhin eher schlecht aus. So werden die Breite der Radwege mit der Note 4,7, die Führung an Baustellen mit 4,6, die Ampelschaltungen für Radfahrende (4,4), die Falschparkerkontrolle (4,5), das Sicherheitsgefühl mit 4,2 sowie Konflikte mit Kfz mit 4,2 und das Fahren im Mischverkehr mit Kfz mit 4,4 weiterhin nur Aus-



Saalburgstraße: Einbahnstraße nicht freigegeben, Radfahrstreifen viel zu schmal und dann auch noch blockiert

Ralf Gandenberger (2)

reichend bewertet. Das Gesamtergebnis wird durch die Öffnung von Einbahnstraßen (2,6), die Wegweisung für Radfahrende (3,4), die Fahrradmitnahme im ÖPNV mit 3,3, Abstellanlagen (3,5) und einen eher geringen Fahrraddiebstahl (3,6) nach oben gezogen. Auffallend ist die weit überdurchschnittliche Spreizung der Antworten. Wie in den Vorjahren wurde die Situation für Radfahrende häufig eher schlecht beurteilt, es gibt aber auch recht viele Teilnehmende, die die Fragen mit Schulnoten von 1 oder 2 beantworten. Selbst bei der Beurteilung der öffentlichen Fahrräder, die nach wie vor in Bad Homburg nicht angeboten werden, ergab sich eine Notenverbesserung von über 0,4.

Zusätzlich zu den Noten wurden insgesamt 237 Kommentare abgegeben. Die Kritikpunkte gegenüber den Vorjahren haben sich kaum verändert. Sehr häufig wurde festgestellt, dass die Stadtverwaltung deutlich mehr für die Verkehrssicherheit tun und dem Radverkehr mehr Platz zur Verfügung stellen müsse. Auch das Verhalten der Autofahrenden führe immer wieder zu Konflikten und gefährlichen Situationen. Zwar habe sich der Abstand beim Überholen schon häufig erhöht, allerdings komme es gerade auf den als viel zu schmal beurteilten Radfahrstreifen häufig zu geringen Überholabständen von Pkw, Lkw und Bussen, da diese eng an der Begrenzungslinie führen.

Ein besonderes Augenmerk legten die Teilnehmenden wieder auf die Sicherheit der Schulwege. Bemängelt wurden besonders die Wege auf dem Hindenburgring und der Urseler Straße. Diese Wege würden schon seit vielen Jahren diskutiert, es gebe aber trotzdem keine Fortschritte. Mehrfach wird auch auf die Saalburgstraße aufmerksam gemacht, die zwar zwei Spuren für den Kfz-Verkehr, aber nur einen zu schmalen Radfahrstreifen habe und nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sei. Die Verbindung in die Innenstadt werde hierdurch stark behindert.

### Positive Impulse in Friedrichsdorf

Friedrichsdorf landete mit der Note 3,52 bundesweit auf Platz 50 von 429 der Städte zwischen 20.000 und 50.000 Einwohnern. In Hessen belegt Friedrichsdorf den guten 5. Platz von 41 Städten in dieser Größenklasse.

Gegenüber dem Fahrradklima-Test 2022 (3,63) ergeben sich leichte Verbesserungen in einigen und leichte Verschlechterungen in anderen Kategorien. Besonders negativ werden die Ampelschaltungen für Radfahrende (4,0), die



Rad- und Gehweg an der Urseler Straße – nicht nur als Schulweg für alle Beteiligten eine gefährliche Zumutung

Breite der Radwege (4,1), die Führung an Baustellen (4,6) und das Fehlen von öffentlichen Fahrrädern (4,9) beurteilt. Letzteres hat sich nach Beendigung des Tests durch die Kooperation Friedrichsdorfs mit dem RMV und dem Regionalverband nun deutlich verbessert. Besonders gut beurteilen die Teilnehmenden die Erreichbarkeit der Innenstadt (2,2), das zügige Radfahren (2,5) und die Wegweisung für Radfahrende (2,9). Damit liegt Friedrichsdorf in fast allen Kategorien über dem Durchschnitt der Städte seiner Größenklasse.

Neben der Beurteilung mit Schulnoten machten 34 Teilnehmende 80 Anmerkungen zur Fahrradsituation. Bemängelt wurde, dass es zu wenig Radwege gebe und sichere Abstellmöglichkeiten fehlten. Die seit Jahren aufgrund der Baustelle am Bahnhof faktisch unmögliche Fahrradmitnahme wurde ebenso wie sichere Verbindungen in die Nachbarstädte stark kritisiert. Friedrichsdorf hat sich in der letzten Zeit um die Verbesserung der Situation für Radfahrende bemüht. Insbesondere das neue Mobilitätskonzept hat positive Impulse gesetzt.

Alle Details zum Fahrradklima-Test und die Pressemeldungen des ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf findet ihr unter [www.bad-homburg.adfc.de](http://www.bad-homburg.adfc.de)

Ralf Gandenberger

Mehr zum FKT 2024 auf Seite 16 >>

## ADFC-Fahrradklima-Test 2024

### ■ „Drei minus“ für Oberursel und Steinbach

Oberursel und Steinbach schafften es erneut nur ins Mittelfeld mit kaum veränderten Gesamtnoten. (3,76 bzw. 3,65). Trotz einiger Verbesserungen sehen wir in beiden Städten noch viel Potenzial.

#### Oberursel: Stadt tut zu wenig

„Die Politik in Oberursel redet viel und macht nur Minimaßnahmen für Radfahrer“, heißt es in einem Kommentar. Das Radverkehrskonzept von 2016 ist nur bruchstückhaft umgesetzt, vom Zielnetz 2025 ist Oberursel weit entfernt. Die Kommentare legen den Finger in die bekannten Wunden: das Fehlen durchgängiger Radnetze, zu wenige sichere, ausreichend breite Radwege, getrennt vom übrigen Verkehr. Der



In Steinbach verleiht der ADFC zwei Pedelecs kostenlos an Steinbacher Bürger

Ulrike Heitzer-Priem

fehlende Radweg an der Frankfurter Landstraße oder an der steilen Oberhöchstädter Straße. Die unbefriedigende Situation mit den schmalen Radstreifen in der Hohemarkstraße und besonders die beiden „schrägen“ Kreuzungen der U-Bahn-Gleise. Der Zustand von Radwegen wird an einigen Stellen als mangelhaft bewertet. Andere Radwege enden plötzlich und seien „fast schon einen Witz“. Lange Wartezeiten an Ampeln wurden zehn Mal genannt. Dabei hat die Stadt an der neuen Querung des Zimmermühlenswegs in Höhe des Stierstädter Bahnhofs gezeigt, wie es gehen kann. Zwar hat Oberursel in den letzten Jahren zahlreiche zusätzlich Abstellanlagen errichtet, aber es bleibt bei 3,6. Sogar bei Festen, wenn die Ständer abmontiert werden, schafft die Stadt inzwischen Ersatz, was der ADFC ausdrücklich begrüßt.

#### Steinbach: Winterdienst und Reinigung der Radwege wichtig

Die schlechteste Note vergaben die Steinbacher:innen für den Winterdienst mit einer 4,7, für die Reinigung der Radwege 4,3. Diese beiden Themen haben in Steinbach eine hohe Relevanz, weil Steinbach über Landwirtschaftswege an die Nachbarorte angebunden ist. Die Wirtschaftswege sind zudem häufig im überregionalen Radverkehrsnetz oder im touristischen Netz ausgeschildert. Die Reinigung der Wege und den Winterdienst müssen beide Städte ernster nehmen, denn Rad-Pendler:innen wollen auch im Winter sicher ankommen.

Um 1,1 Punkte besser bewerten die Steinbacher:innen den Zugang zu öffentlichen Fahr-

rädern. Dies dürfte auf die beiden Pedelecs zurückzuführen sein, die der ADFC gespendet bekam und kostenlos an Steinbacher Bürger verleiht. Insgesamt erhielt Steinbach etwas bessere Bewertungen als Oberursel. Kritisiert wird aber, dass in jüngster Zeit wenig für das Radfahren geworben wurde.

#### Nur „Ausreichend“ für das Miteinander im Straßenverkehr

Die Akzeptanz der Radfahrenden als Verkehrsteilnehmer leidet unter der Dominanz des Autoverkehrs. Für das Miteinander im Verkehr vergaben sie ein „Ausreichend“ (4,5 bzw. 4,1). Unzufrieden sind sie mit dem oft zu geringen Überholabstand. Daher fühlen sich 64 Prozent beim Radfahren in Oberursel nicht sicher. In Steinbach ist es knapp die Hälfte, die sich unsicher fühlt. Etliche Kommentare beklagen das rücksichtslose Verhalten von Radfahrenden. Allerdings ist sind die Konflikte zwischen Radfahrenden und Zu Fuß-Gehenden deutlich seltener als das manche Gruppierungen in Oberursel anprangern. Die Mehrheit sagt in beiden Städten, dies sei kein Problem. Wesentlich häufiger sind die Konflikte mit Autos. Nimmt man dann noch die Werte für den fehlenden Sicherheitsabstand hinzu, zeigt sich deutlich, wie problematisch das Miteinander im Straßenverkehr ist, wenn abgetrennte Radwege in ausreichender Breite fehlen.

Die vollständigen Ergebnisse des Fahrradklima-Tests für Oberursel und Steinbach gibt es auf unserer Website [oberursel.adfc.de](http://oberursel.adfc.de).

Ulrike Heitzer-Priem

### ■ Leichte Verbesserungen in Hofheim, Eppstein und Kriftel

Hofheim liegt in der Kategorie der Einwohnerzahl zwischen 20.000 und 50.000. In dieser Größe sind bundesweit 429 und hessenweit 41 Kommunen in die Auswertung gekommen. Unter diesen Kommunen liegt Hofheim auf Platz 38 (bundesweit: 406) mit einer Gesamtnote von 4,45 (2022: 4,48). Die leichte Verbesserung ist auf bessere Noten unter anderem im Bereich Radverkehrs-Wegweisung und Fahrraddiebstahl zurückzuführen. Kritik wird in den Kommentaren daran geäußert, dass auch nach 1,5 Jahren an der für den Verkehr zuständigen Rathausspitze sich nur sehr wenige Optimierungen für den Radverkehr zeigen.

Die Kommunen Kriftel und Eppstein liegen in der Kategorie unter 20.000 Einwohner. Die

Topografie dieser Kommunen ist unterschiedlich. Kriftel ist relativ eben, in Eppstein dagegen befinden sich alle Hauptverbindungen in tiefen Tälern, die alle in der Zuständigkeit von Hessen Mobil liegen. Entsprechend hat es Eppstein auch schwerer, deutliche Verbesserungen für den überörtlichen Radverkehr zu erreichen.

Kriftel rangiert bundesweit auf Platz 38 von 423, in Hessen auf Platz 2 von 69 bei einer Durchschnittsnote von 3,31 (2022: 3,46). Hier werden weniger Konflikte mit Fußgängern gesehen, was möglicherweise auf die Verbreiterung des Hattersheimer Wegs entlang des Schwarzbachs zurückzuführen ist. Auch der Punkt Fahrraddiebstahl wurde positiver bewertet, dies liegt womöglich an den zusätzlichen

Fahrradparkern und Fahrradboxen am Bahnhof. Allerdings gibt es viele Aspekte, bei denen sich eine leichte Verschlechterung ergeben hat.

Die Stadt Eppstein rangiert mit einer Note von 4,10 (2022: 4,03) bundesweit auf Platz 318 von 423, in Hessen auf Platz 50 von 69. Hier zeigt sich in einigen Bereichen eine leichte Verbesserung, in noch mehr Bereichen allerdings eine leichte Verschlechterung. Besonders positiv wurde die Optimierung der Radverkehrs-Wegweisung von den Teilnehmern zur Kenntnis genommen.

Holger Küst

## Oberursel

# Erste Kidical Mass rollte durch Oberursel

Bei der ersten Kidical Mass im Hochtaunuskreis am Sonntag, 11. Mai, fuhren 80 Kinder und Erwachsene eine Stunde durch die Stadt.

Bengt Köslich, Sprecher des ADFC Oberursel/Steinbach begrüßte die Familien: „Wir wollen zeigen, dass Radfahren ganz viel Spaß bringen kann, und darum freuen wir uns, dass Ihr und Sie unserer Einladung gefolgt seid.“ Zwei Polizeimotorrädern und einem Polizeiauto mit Blaulicht hinterherzufahren – über die Fahrbahn und auch über rote Ampeln – das war für die Kinder ein besonderer Spaß. Zuvor hatten sie ihre Räder mit Fähnchen, Flatterband und Windrädchen geschmückt und mit der Clownin Jutta Steinmetz gemeinsam gesungen und über Zauberei gestaunt.

Im Hochtaunuskreis war es das erste Mal, dass der ADFC mit einer Fahrraddemo für eine selbstbestimmte Mobilität von Kindern und Ju-

gendlichen warb. „Damit sie sicher zur Kita, zur Schule oder zum Sport und anderen Freizeitaktivitäten kommen können, brauchen sie eine gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur, die in Oberursel leider nur lückenhaft vorhanden ist“, sagt Ulrike Heitzer-Priem, Sprecherin der Ortsgruppe Oberursel/Steinbach des ADFC. Die neue Fahrradstraße am Gymnasium ist ein guter Anfang, der auch viel Lob bekam. Aber die Kinder kommen aus allen Richtungen und dort fehlten getrennte Radwege an vielen Stellen. Ähnlich wie in der Liebfrauen- und Zeppelinstraße brauchen alle Oberurseler Schulen Fahrradstraßen, die in den Stoßzeiten für Autos gesperrt sind. Zudem müssen in Oberursel endlich die gefährlichen Lücken in der Nord-Süd-Achse beseitigt werden, besonders im Fokus steht dabei die Frankfurter Landstraße. Hier soll der Radweg entlang der Friedhofsmauer in Bommersheim nach jüngstem Beschluss der Stadtverordneten nicht gebaut wer-



Ulrike Heitzer-Priem

den. Dabei liegen fertige Pläne vor und diese Maßnahme war im Radverkehrskonzept vor zehn Jahren hoch priorisiert worden.

Aus Kronberg und Königstein waren ADFCler gekommen, um als Corker mitzufahren und zu sehen, wie die Aktion ankam. Durchaus möglich, dass im Rahmen einer der nächsten Aktionswochen „Straßen sind für alle da“ Kidical Mass-Demos auch durch andere Taunusstädte rollen. Oberursel wird bestimmt wieder dabei sein.

Ulrike Heitzer-Priem

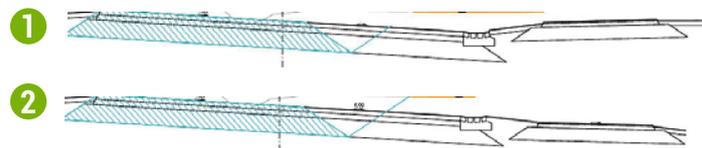
## Main-Taunus

# Planfeststellungsverfahren Radweg Hofheim – Lorsbach

Kurz vor Weihnachten hat Hessen Mobil die Offenlage der Planungen für den Ausbau der Landesstraße 3011 und den straßenbegleitenden Radweg vorgenommen. Unmittelbar nach Weihnachten 2024 endete die Einspruchsfrist, sodass die Bearbeitung dieses Themas prompt in die Weihnachtsvorbereitungen fiel.

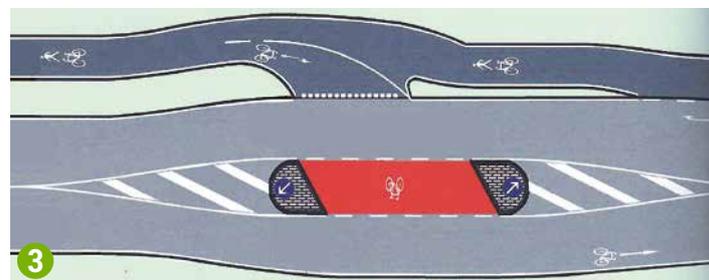
Unsere Einsprüche von 2010 im Rahmen des letzten Planfeststellungsverfahrens wurden weitgehend berücksichtigt. Doch auch die neue Planung weist Defizite auf, deren Korrektur von Hessen Mobil weitgehend abgelehnt wurde.

Ein Aspekt ist die Profilierung des Radwegs neben der Fahrbahn. Hessen Mobil sieht in einigen Abschnitten vor, dass Radweg und Kfz-Fahrbahn zueinander geneigt sind (1). Die mittig liegende Entwässerung ist für maximal jährlich auftretende Regenereignisse dimensioniert. Doch bei Starkregen kann sich eine Wasserlache bilden, die Fahrbahn und Radweg überdeckt. Eine Person auf dem Radweg wird dann von einem passierenden Kfz „geduscht“. Der ADFC schlug vor, die Fahrbahn-



1 Profilierung des Radwegs neben der Fahrbahn: oben das vorgesehene Querprofil, darunter das vom ADFC vorgeschlagene Profil, bei dem keine Wasserlachen stehen bleiben

Quelle: Unterlagen zur Planfeststellung



3 So sieht die Musterlösung für eine Einfädelung aus. Die von Hessen Mobil vorgestellte Version deckt sich damit leider nicht

Quelle: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum: Radnetz Hessen, Qualitätsstandards und Musterlösungen

neigung bei Beibehaltung der Entwässerungsrinne zum Schwarzbach fortzusetzen (2). Dies lehnt Hessen Mobil ab und „widerspricht dem Einwand vollumfänglich“.

Ein weiterer Aspekt ist die Aufstellung von Pfosten in der Wegmit-

te zur Unterbindung von Kfz-Verkehr. Dies betrifft den Anschluss an die Talstraße in Lorsbach in einer Kurve, im Übergangsbereich zwischen hellem und dunklem Bereich am Waldrand. Hier sieht der ADFC ein hohes Unfallrisiko, gerade für

radelnde Gruppen. Auch diesem Aspekt widerspricht Hessen Mobil mit Verweis auf die Musterlösungen des Landes Hessen. Dort jedoch steht die Sperre nicht in einer Kurve, sondern im geraden Streckenverlauf mit deutlicher Markierung.

Mit Verweis auf existierende Wegeverbindungen zwischen L 3011 und Talstraße sieht Hessen Mobil keine Erfordernis, die vorgegebenen Mindeststradien für Radverkehrsanlagen einzuhalten. Bei Straßen für den Kfz-Verkehr pocht man auf die gültigen Gestaltungsrichtlinien und verbreitert die Fahrbahn der L 3011 um 1,5 Meter. Offensichtlich wird hier mit zweierlei Maß gemessen.

Schließlich deckt sich nach Einschätzung des ADFC die am Hofheimer Ende vor dem Abzweig in Richtung Hofheim vorgesehene Einfädelung auf die L 3011 (3) nicht mit der in der Musterlösung beschriebenen und zitierten Version. Auch hier widerspricht Hessen Mobil dem offensichtlichen Mangel.

Der ADFC geht davon aus, dass Hessen Mobil etwaige Schäden trägt, die sich aus den abgelehnten Vorschlägen ergeben. Holger Küst

## Hochtaunus

# „Wir haben die Lücken satt“

**Der ADFC Hochtaunus ruft für den 21. September zur Fahrraddemo für durchgehende Radverbindungen im Hochtaunus auf. Patrik Schneider-Ludorff, 1. Vorsitzender des Kreisverbands, nennt die Gründe und Forderungen des ADFC.**

**Für die Demo wird geworben mit dem Slogan „Wir haben die Lücken satt“. Welche Lücken sind damit gemeint?**  
 Patrik: Radrouten zwischen den Orten gibt es im Hochtaunus entweder gar nicht oder nur auf Teilstücken, und sie sind oft in schlechtem Zustand. Es gibt jede Menge Lücken, eine direkte, sichere und komfortable Verbindung zwischen den Orten fehlt meistens. Das ist ein großes Manko für alle Alltagsradler, für Pendler, Schulkinder und Auszubildende. Im ADFC-Fahrradklima-Test war dies einer der wichtigen Kritikpunkte. Wir fordern durchgehende Routen, gern entlang der Landes- und Bundesstraßen.

## Kannst Du Beispiele für diese Lücken nennen?

Ich greife drei heraus: Zwischen Oberursel und Königstein gibt es nur einen schmalen Waldweg, der, mit Laub bedeckt, teilweise nicht zu erkennen ist. Auf der parallelen Kreisstraße und nach der Einmündung auf der B 455 ist das Radeln lebensgefährlich. Streckenweise gilt Überholverbot, Radfahrende werden trotzdem dicht überholt. Zweitens: die Saalburg, eine der wichtigsten Pendlerstrecken. Seit 10 Jahren wird ein Radweg entlang der B 456 geplant. Hier könnte man eine der drei Fahrspuren für den Radverkehr abgeben, bis irgendwann ein Radweg fertig ist. Das dritte Beispiel ist die Frankfurter Landstraße in Oberursel am Friedhof. Beschlossen wurde ein sehr guter Plan für eine Protected-Bike-Lane. Jetzt ist die Kehrtwende, der Weg wird nicht gebaut. Dabei hat diese Strecke im Oberurseler Radverkehrskonzept die höchste Priorität bekommen, weil sie eine extrem gefährliche Lücke im Radnetz ist.

## Gibt es denn im Kreis keine Pläne zum Ausbau des Fahrradnetzes?

Patrik: Doch, natürlich gibt es die. Der ADFC hat auch an der Entwicklung mitgearbeitet und ist weiterhin mit den Verantwortlichen im Kreis

und in den Kommunen im Gespräch. Das Radverkehrskonzept des Kreises wurde 2022 verabschiedet. Aber was nützen uns die schönsten Pläne, wenn sie nicht umgesetzt werden? Das ist im Kreis genauso wie in den Kommunen: Geplant ist, gebaut wird nicht. Seit Jahren tut sich nichts an spürbaren Verbesserungen.

## Woran liegt das und was schlägt der ADFC stattdessen vor?

Es fehlt am politischen Willen, am Geld und an Planungskapazitäten oder an allem gleichzeitig. Aber dies sind für uns Ausreden, denn für Straßenbauprojekte fehlt es daran nicht, Beispiel A5-Ausbau oder auch in Oberursel die Verlängerung der Nassauer Straße. Ein Radverkehrskonzept mit knapp 700 Maßnahmen, davon 187 bauliche, wie das des Hochtaunuskreises, kann nur Stückwerk werden. Stattdessen wäre es sinnvoll, alle Ressourcen auf fünf Strecken zu konzentrieren. Wenn man die zügig eine nach der anderen baut, merken die Alltagsradler deutliche Verbesserungen. Sicher wird dann der eine oder die



Patrik Schneider-Ludorff ist der 1. Vorsitzende des ADFC Hochtaunus  
 Ulrike Heitzer-Priem

andere eher aufs Rad umsteigen, auch für Pendelstrecken.

## Welche sind diese fünf Routen, die der ADFC priorisiert?

Das ist der Radschnellweg FRM 5 von Friedrichsdorf über Bad Homburg, Oberursel und Steinbach nach Frankfurt. Das sind auch Strecken vom Hintertaunus nach Bad Homburg bzw. Oberursel und weiter nach Frankfurt sowie 1. von Usingen über Wehrheim und die Saalburg

nach Oberursel; 2. von Neu-Anspach nach Bad Homburg und weiter nach Nieder-Eschbach und 3. die Verbindung von Glashütten über Königstein nach Frankfurt. Die 4. Route ist die Verbindung von Königstein über Kronberg nach Oberursel an der B 455.

## Noch mal zurück zur Demo: Warum findet die gerade jetzt statt?

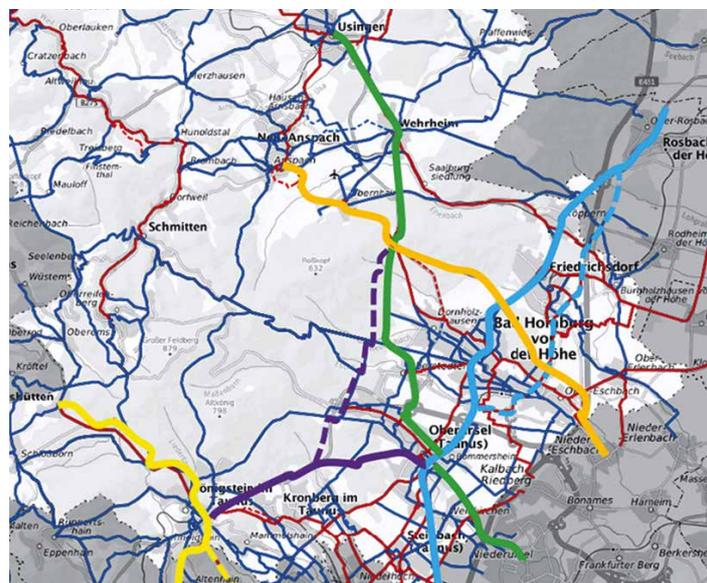
Weil wir jetzt gut gegen drei Ausreden argumentieren können. 1. den fehlenden politischen Willen. Das können die Wähler:innen im März bei der Kommunalwahl ändern. 2. kann das fehlende Geld nicht mehr der Grund sein, weil der Bund hunderte Milliarden Euro für die Infrastruktur bereitstellt. Das muss in klimafreundliche Mobilität fließen, und die verantworten Land und Kommunen. Und 3. haben wir die Aussagen vom ADFC-Fahrradklima-Test, in dem die Menschen direkte und sichere Verbindungen fordern.

Zudem fällt die Fahrraddemo in den Zeitraum des Stadtradelns im Hochtaunuskreis. Man kann also auf der Demo leicht 40 Kilometer sammeln. Für „Radfahr-Gourmets“ gibt's noch ein Schmeckerl: Von der Saalburg fahren wir über die berühmte und steile Saalburgchausee wieder runter nach Bad Homburg.

## 40 Kilometer sind eine ordentliche Strecke im bergigen Taunus. Wie gut muss die Kondition sein, um mitzufahren?

Ja, es gibt Steigungen, aber bis auf den kurzen Anstieg zur Saalburg ist das erträglich. Man kann auch nur ein Teilstück mitfahren und aussteigen, wo man will. Auf der Website [www.adfc-hochtaunus-info.de](http://www.adfc-hochtaunus-info.de) sind Zwischenstopps, Pausen und Aufstiegsmöglichkeiten aufgeführt. **Dann hoffen wir, dass viele Radfahr-Begeisterte aus dem Rhein-Main-Gebiet bei der Demo mitfahren. Vielen Dank, Patrik, für das Gespräch.**

Die Fragen stellte  
 Ulrike Heitzer-Priem



Die vom ADFC priorisierten Radrouten durch den Hochtaunuskreis

Kartengrundlage: openstreetmap.de; Grundlinienetz: Planungsgesellschaft RV-K mbh, Frankfurt

# Macht mit bei der Fahrraddemo am Sonntag, 21. September

## Wir haben die Lücken satt!

Im Hochtaunuskreis fehlen durchgehende, sichere Radwege zwischen den Orten. Schulradwege? Fehlangeige, stattdessen: lückenhafte Strecken, kaputte Wege – und das seit Jahren.

## Die gravierendsten Lücken

- Verbindung zwischen Usingen und Wehrheim
- Verbindung Wehrheim-Saalburg-Bad Homburg
- Verbindung Kronberg-Oberursel an der B 455
- Bad Homburg, Dietigheimer Straße
- Oberursel, Frankfurter Landstraße

## Schluss damit!

Wir wollen jetzt durchgehende, sichere und gut ausgebaute Radwege – für alle, die mit dem Rad unterwegs sind oder unterwegs sein wollen. Wir wollen nicht puzzeln.

## Radelt mit!

Steigt jederzeit ein und hört auf, wo ihr wollt.

## Route und Zwischenstopps

- 11:00 Uhr **Start Königstein, Kapuzinerplatz**  
 11:30 Uhr **Kronberg-Oberhöchstadt, St. Vituskirche**  
 5 Min. Pause  
 11:40 Uhr **Kronberg, Waldsiedlung**  
 11:50 Uhr **Oberursel-Bommersheim, Frankfurter Landstraße/U3**  
 12:00 Uhr **Oberursel, Zeilweg/Burger King**  
 12:45 Uhr **Bad Homburg, Kreuzung Urseler Straße/Holzweg (Denfeld)**  
 13:10 Uhr **Bad Homburg, Schlossgarage**  
 15 Min. Pause  
 14:00 Uhr **Köppern, Köpperner Tal - L 3041**  
 15:00 Uhr **Kreuzung Wehrheim/Saalburgchaussee**  
 10 Min. Pause  
 15:30 Uhr **Saalburg-Gipfel - 15 Min. Pause**  
 15:45 Uhr **Bad Homburg-Dornholzhausen, Saalburgstraße/Parkplatz neben der Polizei**  
 5 Min. Pause; ab hier: Kinderdemo  
 16:30 Uhr **Bad Homburg, Bahnhofsvorplatz**  
**Schlusskundgebung**

**Gesamtstrecke: ca. 40 km, Ausstieg jederzeit möglich.**



© Daniel Jennewein



Radweg fehlt in Bad Homburg, Dietigheimer Straße Ralf Gandenberger



Zwischen Wehrheim und Bad Homburg gibt es keinen Radweg Amata Schneider-Ludorff



Oberursel: Gravierende Lücke auf der Nord-Süd-Achse an der Frankfurter Landstraße Susanne Bittner



Keine sichere Radverbindung zwischen Königstein und Oberursel Stephan Krall

## Offenbach

## Bitte mehr Tempo beim Radschnellweg!

FRM 8: Schnell mit dem Rad von Hanau über Offenbach nach Frankfurt



In einer einstimmig verabschiedeten Resolution hat die ADFC-Kreismitgliederversammlung im Juni die Offenbacher Stadtverordnetenversammlung aufgefordert, sich stärker für den Radschnellweg FRM 8, der südmainisch von Hanau über Mühlheim und Offenbach nach Frankfurt führen soll, zu engagieren.

Der Bedarf für einen Radschnellweg von Hanau nach Frankfurt ist enorm. Aktuell wird der Mainradweg zwischen Offenbach und Frankfurt intensiv von Radpendler:innen genutzt, aber auch von Menschen,

die den Mainradweg fürs Joggen, Spaziergehen oder einfach für einen kleinen Ausflug ins Grüne nutzen. Aus dieser gemeinsamen Nutzung entstehen immer wieder Konflikte, auch Unfälle, die mit der Umsetzung eines Radschnellweges vermieden werden könnten.

Leider lahmt das Projekt seit gut zehn Jahren, und auch nach Fertigstellung der Machbarkeitsstudie für die Trassenführung durch den Regionalverband konnte sich die Offenbacher Politik noch nicht auf einen klaren Beschluss einigen. So hat man nun die Entscheidung vertagt,

um weitere Verkehrsführungen zu untersuchen.

Die vom Regio-Verband privilegierte Trasse führt den Radschnellweg über Feld- und Marienstraße und birgt einige Schwierigkeiten. Neben der Querung über die Waldstraße ist sicher auch der unvermeidliche Wegfall von Parkplätzen in der Marienstraße eine Herausforderung an die Planung und Politik.

Von Seiten der Parteien werden nun auch denkbare Varianten ins Spiel gebracht. Der verkehrspolitische Sprecher des ADFC Offenbach, Jochen Teichmann, erteilt diesen

Varianten eine Absage. „Der Mainradweg bietet für die gemeinsame Benutzung mit Fußgänger:innen keinen ausreichenden Platz mehr und ist für viele Radfahrende ein großer Umweg. Ebenso die ehemalige Industriebahntrasse. Es geht um den direkten Weg, die kürzeste Verbindung von A nach B. Dass die Trassenführung in einer eng bebauten Stadt, in der jeder freie Platz mit parkenden Autos belegt ist, schwierig werden wird, liegt auf der Hand.“

Ein solcher Radschnellweg kann nur die gewünschte Attraktivität und Sicherheit ausstrahlen, wenn er die geforderten Qualitätsstandards erfüllt. So heißt es in der Resolution „Daher fordern wir, dass in Offenbach nicht nur eine Verbindung geplant wird, die weitgehend den Ansprüchen eines Radschnellweges genügt, sondern dass diese Strecke auch zeitnah gebaut wird. Der Bau des FRM 8 sollte nicht länger dauern als der Bau des FRM 9 (von Seligenstadt zum Flughafen durch den Kreis Offenbach). Die Radschnellverbindung durch Offenbach könnte sowohl die Anzahl der Konflikte mit dem Fußverkehr als auch den Kfz-Verkehr in der Stadt Offenbach reduzieren. Offenbach braucht diese Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität jetzt. Der Radschnellweg FRM 8 könnte die alltägliche Mobilität der Offenbacher:innen direkt verbessern.“

Jochen Teichmann



## Erfolgreich auf dem Mainuferfest

ADFC-Info- und Codierstand am 14. und 15.6.25

Wie seit vielen Jahren schon war der Offenbacher ADFC auch in diesem Jahr mit einem Infostand auf dem Offenbacher Mainuferfest vertreten. Hier trifft man sich alljährlich, um das lokale Vereinsangebot kennenzulernen, Musikdarbietungen zu lauschen oder Tänzern zuzuschauen, mit Vereinen ins Gespräch zu kommen oder auch die vielen regionalen Speisen und Getränke Spezialitäten aus der Multikulturstadt Offenbach kennenzulernen. Auch wenn das diesjährige Interesse an Fahrradcodierungen etwas weniger stark war als in den Vorjahren, war die Beratung und der Austausch zum Thema Radfahren in der Stadt, Radverkehrspolitik oder Technik an beiden Tagen sehr gefragt. Umfangreiches Kartenmaterial, das Tourenprogramm, Malbücher oder Sticker für Kinder wurden gerne mitgenommen. Bei strahlendem Sonnenschein war das Fest der Vereine, wie es auch genannt wird, wieder mal ein voller Erfolg.

Renate Lauffenburger

## Offenbach

# Gute Nachrichten für Fahrrad-Pendler: Offenbacher Hauptbahnhof bis 2030 barrierefrei

Im Rahmen einer Infoveranstaltung präsentierte die Bahn-Tochter DB InfraGO am 7. Juli 2025 im Offenbacher Ostpol die künftigen Pläne für die Umgestaltung des Offenbacher Hauptbahnhofes. So soll bis ca. 2030 der Bahnhof barrierefrei sein. Der Zugang zum Gebäude von der auf der innerstädtischen Seite verlaufenden Bismarckstraße erhält eine Rampe, die bequem mit allem, was Räder hat und keinen Motor, befahren werden kann: Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle, große Rollkoffer, und Fahrräder.

Damit wird der 1872 errichtete Bahnhof endlich, nach fast 160 Jahren, auch für Radfahrende interessant. Schließlich erschwerten etliche Treppenstufen den Aufgang zum Hauptgebäude. Das jetzige Gebäude wurde 1925 fertiggestellt, nachdem ab 1912 die gesamten Gleisanlagen im Stadtgebiet 4,5 m höher gelegt wurden, um dem Straßenverkehr die Durchfahrt darunter zu ermöglichen. An Fahrräder in der Bahn hatte man seinerzeit noch nicht gedacht.

Zu jedem Gleis wird es außerdem einen Aufzug geben, der laut Bahnangaben auch für Fahrräder mit längerem Radstand, z. B. E-Bikes, nutzbar sein soll. Die Bahnsteige werden auf die aktuell erforderliche Höhe für Züge angepasst. Weiterhin werden moderne Anzeigetafeln, auch im Eingangsbereich, installiert. Für den Einbau der Aufzüge wird jeweils eine Treppe zu den Bahnsteigen entfallen. Das Gebäude samt Bahnsteigen ist denkmalgeschützt, daher sind Eingriffe teilweise schwierig.

Je nachdem, wie viele Einsprüche es bis zum geplanten Baubeginn 2028 geben wird, kann sich die Fertigstellung allerdings auch verzögern, gibt DB InfraGO zu bedenken. Was leider nicht vorgesehen ist – der Hauptbahnhof verfügt offenbar nicht über die entsprechende Kategorie – ist eine WC-Anlage. Weitere optische oder funktionelle Verbesserungen sind nicht Gegenstand dieser Baumaßnahme, die nur auf Barrierefreiheit ausgerichtet ist.

Renate Lauffenburger



Noch nicht barrierefrei: Treppenaufgang zum Offenbacher Hauptbahnhof

ADFC Offenbach



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

## Offenbach

## Offenbacher Lichterfest 2025

## ADFC Offenbach bewacht Fahrradparkplatz

Das Offenbacher Lichterfest mit seinen bis zu 70.000 Kerzen ist alljährlich ein Highlight im örtlichen Veranstaltungsprogramm. Während die meisten Vereine und Gruppierungen in Offenbach direkt auf dem Gelände des zentral gelegenen Büsingparks ihre Symbole und Vereinselemente mit Kerzen darstellen, spielt der ADFC Offenbach seit vielen Jahren an anderer, entscheidender Stelle eine Rolle. Um die Anfahrt der Teilnehmenden mit dem Fahrrad zu erleichtern, bewachen Aktive des Kreisverbandes die Fahrräder gegen eine kleine Spende. In diesem Jahr war die Aktion so erfolgreich wie nie: Bis 21 Uhr wurden 360 Fahrräder gezählt, am Ende waren es über 400. Die von der Stadt Offenbach bereitgestellten Drängelgitter waren schnell überbelegt, so dass nachfolgende Radfahrende auf die Wiese ausweichen mussten. „Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad für die Anfahrt zum Lichterfest, der Bedarf an sicheren Radabstellanlagen ist enorm“ so Renate Lauffenburger vom ADFC und ihr Team-Kollege Jochen Teichmann ergänzt, „es



Bewachter Fahrradabstellplatz auf dem Offenbacher Lichterfest  
Susanne Haas

braucht auch im Alltag deutlich mehr sichere Abstellplätze in der Offenbacher Innenstadt, dann sind viele Menschen auch bereit, das Auto stehen zu lassen“.

Insgesamt vier Aktive achteten gleichzeitig darauf, dass die Räder möglichst platzsparend angekettet waren, sich nicht gegenseitig beschädigten und nicht gestohlen wurden. Am direkt davor aufgestellten Infostand konnte man sich über die kommenden Radtouren informieren, über Codiertermine oder über alles rund ums Radfahren in Offenbach.

Das Offenbacher Lichterfest wird alljährlich seit 2004 von der Stadt Offenbach organisiert. Neben den zahlreichen Kerzen ist das Besondere das hochkarätige musikalische Rahmenprogramm. Jedes Jahr einem anderen Thema gewidmet, spielt die Neue Frankfurter Philharmonie ein Crossover aus Klassik und zeitgenössischer Popmusik. Rund 8.000 Besucher:innen picknicken während des Freiluft-Konzerts zwischen den aufgestellten Kerzen, lauschen der Musik auf mitgebrachten Decken und verköstigen sich entweder durch eigenes Picknick oder an den zahlreichen Speise- und Getränkeständen.

Renate Lauffenburger

## Neuer Vorstand in Offenbach

## Jetzt mit 5 statt bisher 4 Mitgliedern

Anlässlich der diesjährigen Mitgliederversammlung am 3. Juni wurde der Vorstand des ADFC Offenbach neu gewählt. Fünf Vorstandsmitglieder sind nunmehr für die lokale Interessenvertretung der Radfahrer aktiv. In den Vorjahren waren es vier Vorstände. Im Zuge dessen konnte die Aufgabenverteilung neu organisiert werden.

So ist das langjährige Vorstandsmitglied Detlev Dieckhöfer neben seiner Tätigkeit als Tourenleiter für Organisatorisches, für Mitgliederverwaltung und Codieraktionen verantwortlich, Andrea Golde – ebenfalls langjährige Vorständin und zugleich aktive Tourenleiterin – verantwortet sowohl Tourenportal als auch Veranstaltungsmanagement, Uwe Apel bleibt weiterhin Schatzmeister und codiert Fahrräder. Ausgeschieden ist Henning Kühl, der sich über viele Jahre für Pressearbeit und den kurzen Draht zur Lokalpolitik engagierte. Ihm gilt ein herzliches Dankeschön für sein Wirken.

Die beiden Neuzugänge sind Jochen Teichmann und Renate Lauffenburger. Teichmann war die treibende Kraft, um die Forderungen des Offenbacher Radentscheids durchzusetzen. Er wird



Die Stimmung beim neuen Vorstand in Offenbach ist bestens: (von links nach rechts) Detlev Dieckhöfer (Tourenleiter, verantwortlich für Organisation, Mitgliederverwaltung und Codieraktionen), Jochen Teichmann (Verkehrspolitischer Sprecher und Social Media), Renate Lauffenburger (Pressesprecherin und Tourguide), Andrea Golde (verantwortlich für Veranstaltungsmanagement und Tourenportal), Uwe Apel (Schatzmeister und Codieraktionen).

ADFC Offenbach

seine Erfahrungen und sein Netzwerk in der Funktion des Verkehrspolitischen Sprechers des ADFC Offenbach einbringen. „In Offenbach hat sich durch die Umsetzung des Radentscheids einiges in die richtige Richtung bewegt. Es bleibt jedoch weiterhin viel zu tun. Dafür möchte ich mich beim ADFC engagieren“, so Teichmann. Renate Lauffenburger wurde als Pressesprecherin gewählt. Ihre Erfahrungen als Marketingchefin in einem kleinen mittelständischen Unternehmen

und als frühere PR-Beraterin kommen ihr dabei zugute. „Insbesondere die Onlinekommunikation, eine weiterentwickelte Internetseite, Newsletter und weitere Maßnahmen möchte ich nutzen, um Offenbacher noch mehr fürs Fahrradfahren zu begeistern und ihnen auf verschiedenen Wegen Zugang zu Informationen zu bieten.“, so Lauffenburger. Lauffenburger ist zudem seit kurzem zertifizierte ADFC-Tourenleiterin.

Renate Lauffenburger

**Bad Vilbel/Karben**

# Radtour zum Wetterpark

**Besuch mit exzellenter Führung zum Thema – ein Tourenbericht**

Die Tour nach Offenbach zum Wetterpark fand bei bestem Wetter statt – es war zwar recht warm, doch nicht unerträglich heiß. Wir waren an diesem Tag, dem 28. Juni, inklusive Tourenleitung zu zehnt. Die Teilnehmenden waren mehrheitlich ADFC-Mitglieder. Neun von zehn waren mit ihrem Pedelec unterwegs. Eine solch hohe Quote ist heutzutage keine Seltenheit mehr.

Die Hinfahrt über Frankfurt-Berg-Enkheim, Ffm-Fechenheim/Mainkur und sodann am Mainufer entlang verlief reibungslos, ebenso wie die Rückfahrt, für die ich eine andere Strecke gewählt hatte, und zwar die Strecke über Rumpenheim, mit der Fähre den Main überquerend und sodann über Bischofsheim und die Hohe Straße bis zurück nach Bad Vilbel.

Wie so oft, so ereignete sich auch bei meiner Tour auf der Rückfahrt das wohlbekannte Phänomen der zehn kleinen ... das ist nun einmal so, wenn manche Teilnehmende aus Karben kommen oder eben aus anderen Orten im Umkreis Bad Vilbels.

In puncto Pannen konnte ich erstmals „Nigrin Reifendicht“ testen,

einen Schaum zur provisorischen Behebung eines Plattfußes. Letzteren entdeckte einer der Teilnehmenden an seinem Rad, als wir uns anschickten, den Rückweg anzutreten. Die Reparatur hat wunderbar funktioniert – und mir im Übrigen einen herzlichen Dank eingetragen.

Große Begeisterung löste die ebenso lehrreiche wie unterhaltsame Führung aus, die ich im Vorfeld gebucht hatte. Sie wurde durchgeführt von Gerhard Lux, einem Mitarbeiter des Deutschen Wetterdienstes im Ruhestand, seines Zeichens Meteorologe und als solcher mit einem profunden Wissenshintergrund ausgestattet. Wir überzogen denn auch den vorgesehenen Zeitrahmen von 90 Minuten um einiges, freilich ohne dass wir das Programm, das Herr Lux für uns vorgesehen hatte, bis zum Ende hätten absolvieren können.

Alles in allem eine Tour, die lange in guter Erinnerung bleiben wird. Herr Lux hatte uns übrigens ein Lokal ganz in der Nähe zur Einkehr empfohlen – es bietet sich an, dieser Empfehlung gelegentlich bei einer Neuauflage der Radtour zu folgen.

*Ute Gräber-Seißinger*



Windfahnen im Wetterpark zeigen, woher der Wind weht

*Ute Gräber-Seißinger*

Der Wetterpark in Offenbach ist ein 20.000 Quadratmeter großer Lehr- und Erlebnispark, der an 15 verschiedenen Stationen das Zusammenspiel von Sonne, Luft und Wasser zeigt und sinnlich erfahrbar macht. Er wurde als Gemeinschaftsprojekt von Planungsverband, Deutschem Wetterdienst (DWD) mit Sitz in Offenbach und der Stadt Offenbach begründet und seit seiner Eröffnung im Jahr 2005 sukzessive ausgebaut. Für alle, die mehr über die Hintergründe der Wetterphänomene erfahren wollen, die erste Adresse – nicht nur im Rhein-Main-Gebiet!

Mit diesem Kurzlink geht es zum Wetterpark: [adfc-ffm.de/=AUi4](https://adfc-ffm.de/=AUi4)

## Beratung und Vertretung in folgenden Rechtsgebieten:

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

## WSHP | Rechtsanwälte Notare

BAD VILBEL · FRANKFURT AM MAIN · BERLIN

### 61118 Bad Vilbel

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

### 60325 Frankfurt am Main

Friedrich-Ebert-Anlage 56  
Telefon +49 (0)69 75 699-0  
Telefax +49 (0)69 75 699-105

[info@wshp.law](mailto:info@wshp.law)

[www.wshp.law](http://www.wshp.law)



Wer ist eigentlich der

## Flying Scotsman?

Nein, dieser Beitrag wird nicht von der Dampflokomotive aus den 1920er Jahren handeln. Vielmehr widmen wir uns dem schottischen Radrennfahrer Graeme Obree.

Ein aus Waschmaschinenteilen selbstgebautes Rennrad, zwei Weltrekorde für das Stundenfahren, ein vor dem Kampfrichter abgesägter Sattel, zwei neu erfundene Sitzpositionen, drei überlebte Selbstmordversuche – das Leben von Graeme Obree bietet Stoff für Filme. Und tatsächlich wurde es 2006 in dem Drama „Flying Scotsman – Allein zum Ziel“ auf die große Leinwand gebracht. Doch der Reihe nach.

Am 16. Juli 1993 betrat der bis dahin völlig unbekannte 27-jährige Schotte die Weltbühne des Radsports, als er im Norwegischen Hamar einen Versuch antrat, den bestehenden Stundenrekord zu brechen. Zwei Besonderheiten fielen dabei sofort ins Auge: sein unter Verwendung von Waschmaschinenteilen selbstgebautes Fahrrad „Old Faithful“ und die „Tuck“ genannte

Sitzposition, bei der die Brust direkt über dem kurzen, geraden Lenker liegt. So etwas hatte die Welt noch nicht gesehen... und war deshalb auch nicht verwundert, als Obree beim ersten Versuch mehr als einen halben Kilometer hinter dem Weltrekord zurückblieb. Doch da er das Velodrom für 24 Stunden gebucht hatte, startete er am nächsten Tag einen zweiten Anlauf und knackte mit 51,596 km den bisherigen Rekord. Sein Trick: Vor dem Schlafengehen hatte er mehrere Gläser Wasser getrunken, um so regelmäßig aufzuwachen und sich zu dehnen.

Der Flying Scotsman polarisierte und geriet immer wieder mit dem Weltradsport-Verband UCI aneinander. So wurde seine aerodynamische Sitzposition „Tuck“ 1994 verboten, was er erst eine Stunde vor einem wichtigen Rennen erfuhr. Zudem wurde die zu weit vorstehende Position seines Sattels beanstandet, woraufhin er diesen mit einer Säge kürzte und ihn letztlich durch den Sattel eines Kinderfahrrads ersetzte. Das half jedoch alles nichts und ihm wurde die Teilnahme am Rennen verweigert. Ein Jahr später präsentierte er dann die „Superman“-Position, bei der die Arme für geringeren Luftwiderstand weit nach vorne gestreckt auf einem verlängerten Lenker liegen. Als die UCI 1996 diese Haltung ebenfalls verbot, sahen viele darin einen gezielten Affront gegen Obree und seinen unkonventionellen Erfindergeist. Dass der Rebell auf zwei Rädern immer noch gerne tüftelt und dem Luftwiderstand ein Schnippchen schlagen will, bewies er 2013, als er mit

einem selbstgebauten Bauchlieger den Rekord für ein Human-Powered Vehicle brechen wollte. Letzteres gelang ihm zwar nicht, aber mit über 91 km/h war er nicht gerade langsam unterwegs. Fünf Jahre später testete er im Windkanal des Mercedes Benz Formel 1-Teams auf einer Replika von „Old Faithful“ die Aerodynamik der „Tuck“ Haltung. Dabei wurde herausgefunden, dass sie herkömmlichen Sitzpositionen auf dem Rad überlegen ist.



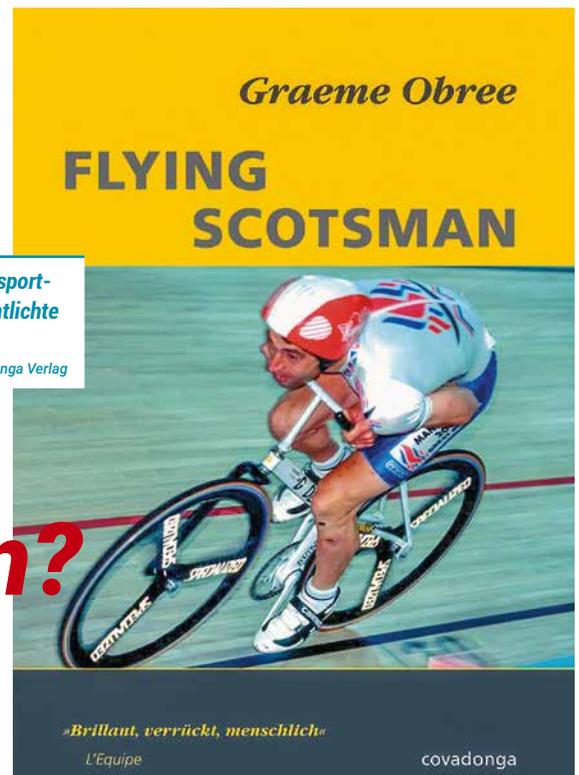
Graeme Obree rast in seiner speziellen Sitzhaltung über schottischen Asphalt

Thomas Nugent über Wikimedia

Graeme Obrees glänzenden sportlichen Leistungen stand ein düsteres Innenleben gegenüber. Seit seiner Kindheit litt er unter Depressionen und einer bipolaren Störung. Insgesamt drei Mal versuchte er sich das Leben zu nehmen. Dazu beigetragen hat sicher auch die Tatsache, dass er sich erst 2011 als schwul outen konnte. Heute wirkt er wesentlich aufgeräumter und ist fernab der Radsportwelt als Speaker unterwegs, um über Mentale Gesundheit und die Kraft der Achtsamkeit zu informieren. Hannah Kessler

Nach dem Ende seiner sportlichen Karriere veröffentlichte Obree mehrere Bücher

Covadonga Verlag



»Brillant, verrückt, menschlich«

L'Equipe

covadonga



Vitrine über Graeme Obree und seine sportlichen Leistungen im Riverside Museum in Glasgow

Oxyman über Wikimedia



Fahrten genutzt wurde, gehört zur Themeninsel Luftraum, Entwicklung des Rhein-Main-Flughafens.

Aber auch alle anderen Mobilitäts-Themen werden auf unterschiedlichen Ebenen gestreift. Auto, Schiene, Öffentliche Verkehrsmittel, Flugzeuge, Fußgänger, Barrierefreiheit und das Thema Gerechtigkeit werden unter historischen, technischen, künstlerischen und gesellschaftlichen Aspekten und mit vielseitigen Mitteln, wie Fotos, Objekten, Video- und Audioaufnahmen und interaktiven Angeboten hervorgehoben.

Ergänzt wird die Ausstellung mit einem interessanten Begleitbuch, das sich mit allen Themen intensiv auseinandersetzt und noch offene Fragen am Ende umfangreich beantwortet. *Dagmar Berges*

Noch bevor man den Ausstellungsraum betritt „zieht“ man an einem typischen, grünen Fahrkartenautomaten ein Ticket. Mit einem Digitalcode loggt man sich ein und kann sich so durch die Ausstellung führen lassen – und das mit unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln. Zu Fuß, mit dem Rad, dem Nahverkehr, ebenso mit dem Auto oder einem Flugzeug durchkreuzt man die einzelnen Stationen. So bewegt man sich flanierend und langsam von Ort zu Ort oder „bucht“ eine 25-minütige Runde mit dem Flieger. Auch ein Wechsel der Verkehrsmittel zwischendurch ist immer möglich.

Tritt man in den Ausstellungsraum, wandert der Blick gleich zu einem „antiken“ Objekt. Eine wunderschöne Laufmaschine aus Holz, Metall und Leder schwebt über der ersten Themeninsel.

Kuratorin Nina Gorgus, die mich exklusiv durch die Ausstellung führt, erläutert ihre Beweggründe, sich dem Thema Mobilität in Frankfurt in einer Sonderausstellung zu nähern. Zum einen sind es berufliche Hintergründe. Denn Frankfurt als Verkehrsknotenpunkt und die historische Sicht auf die städtische Infrastruktur hat Nina Gorgus schon im Rahmen der Museums-Dauerausstellung konzeptuell bearbeitet. Auf der anderen Seite stehen persönliche, subjektive und lebensweltliche Erfahrungen als Bürgerin der Stadt und als Fahrradfahrende, die sie vor dem Hintergrund der positiven verkehrspolitischen Fortschritte in Frankfurt in den letzten

20 Jahren gemacht hat. Außerdem gibt es schon lange den Wunsch, ein Museumsstück aus der ständigen Sammlung herauszuheben und ein wenig in den Mittelpunkt zu rücken: die Draisine, ein wunderschönes, aber viel zu wenig beachtetes Laufrad, 1818 als Patent von Karl von Drais angemeldet. Nun kann man es von allen Seiten bewundern. „Diese Laufmaschine ist quasi das Urfahrrad. Es war damals nicht besonders erfolgreich, es galt als viel zu schnell“, erklärt Nina Gorgus. Kaum zu glauben, wenn man heutzutage die Knirpse auf den kleinen Laufrädchen durch die Gegend preschen sieht.

Die Ausstellung zeigt die Mobilität in all ihren unterschiedlichen Facetten. „Ein komplexes Thema und wir versuchen, davon möglichst viele Perspektiven zu zeigen“, so Nina Gorgus.

Insgesamt 10 Themeninseln beschäftigen sich mit Tempo, Stillstand, Pendeln, Klima und Wandel, auch chronologisch, aber insgesamt eher assoziativ aufgebaut. Künstlerische Positionen von regionalen Künstler:innen, die sich mit allen möglichen Formen von Bewegung auseinandergesetzt haben, ergänzen immer wieder die Thematik Mobilität. Z. B. haben die Urban Sketchers Rhein-Main den Mainkai an drei Terminen illustriert: autofrei, während der Fußball-Europameisterschaft und im Normalbetrieb. Der Unterschied macht nachdenklich.

Das Fahrrad spielt immer wieder eine besondere Rolle. Nicht nur das Laufrad ist ausgestellt, auch ein

Faltrad, das eingeklappt von der Decke baumelt, oder das erste Lastenrad vom VCD. Ein Foto eines Fahrrades, das während der Startbahn West-Demonstrationen Anfang der 80er in einem von Protestierenden besetzten „Hüttendorf“ für

## Bewegung! Frankfurt und die Mobilität.

Historisches Museum Frankfurt  
Öffnungszeiten:

Di-So 11-18 Uhr, Do bis 21 Uhr



**FAHRRAD  
FREUND**

**PER PEDALE**  
Fahrräder für alle Lebenslagen

# VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

## JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

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

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



Massenstart mit lockerer Regelauslegung in Oslos Dronning Eufemias gate, wenn die Ampel endlich auf Grün schaltet

Peter Sauer (4)

# Die Innenstadt ist nahezu **autofrei**

## In Oslo ist die Verkehrswende bereits zu besichtigen

Was machen die Nordeuropäer besser? Amsterdam, Utrecht oder Kopenhagen gelten als Fahrradhochburgen schlechthin, in Helsinki feierte man gerade das erste Jahr ohne tödlich verlaufenen Verkehrsunfall, und in Oslo ist die Innenstadt nahezu autofrei. Als Radenthusiast lässt mich auch im Urlaub mit Bahn, Bus, Schiff und zu Fuß der Radverkehr nicht los. Deshalb hier einige verkehrspolitische Eindrücke aus der norwegischen Hauptstadt.

Unser erster Tag in Oslo ist ein Sonntag, und die halbe Innenstadt ist wegen eines Radrennens gesperrt. Das schränkt den Autoverkehr naturgemäß ein, die Stadt ist ruhig. Das ändert sich am darauffolgenden Montag etwas. Der Berufsverkehr setzt ein, auch in der City. Kleine Pulks von Radfahrenden sausen auf der Rådhusgata vorüber, dazwischen immer wieder zwei, drei Autos, die ebenfalls gen Innenstadt streben. Der Radverkehr dominiert eindeutig, zumeist recht sportliche Norweger:innen fahren zur Arbeit, zur Kita oder zur Schule, auf überraschend ruhigen Straßen. Später dann fällt uns auf, dass in den Straßen etwas fehlt: Es gibt keine parkenden Autos am Straßenrand. Dafür aber Gehwege, auf denen wir als zu Fuß gehende ungestört nebeneinander flanieren können, ohne

uns immer wieder an Autos vorbeidrängen zu müssen. Wie geht so etwas, in einer Stadt so groß wie Frankfurt und dabei als Hauptstadt auch noch das wichtigste Zentrum des Landes?

Auch die Norweger:innen besitzen Autos und fahren damit. In der Osloer Innenstadt aber kommt die Bevölkerung häufiger ohne Autobeisitz aus, kommt mit Bus und Bahn voran oder geht zu Fuß durch die Stadt. Da schien es sich anzubieten, mit Ideen zu einer veränderten Verkehrspolitik hier zu beginnen.

**Wesentliche Ziele\*** waren dabei:

- Reduzierung des Autoverkehrs in Oslo um 20 % bis 2019 und um 33 % bis 2030 (Basisjahr: 2015)

- Priorisierung von Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Verkehr gegenüber Pkw-Verkehr. Der Radverkehr soll im Jahr 2025 25 % des gesamten Verkehrs ausmachen.

- Neu- und Umverteilung des öffentlichen (Straßen-)Raums zu Gunsten von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden; Möglichkeiten für soziale Aktivitäten durch neue Aufenthaltsflächen; Nutzung für Kunst- und Kulturveranstaltungen und mehr Stadtgrün.

- Errichtung eines lückenlosen Radwegnetzes von Ost nach West und Nord nach Süd.

Voraussetzung dafür war jedoch die Entfernung des Durchgangsver-

kehrs. Entlang der alten Hafenanlagen verlief eine autobahnähnliche Schneise, die die Innenstadt vom Fjordufer trennte. Im Zuge einer Neubebauung der ehemaligen Kaianlagen mit Wohnvierteln, Museen, Opernhaus, Bibliothek und Bürotürmen wurde die Stadtautobahn unter die Erde bzw. unter das Wasser verlegt. Damit war der Durchgangsverkehr weg, nur einige Rampen aus diesem Tunnelsystem münden in die City. Denn auch weiterhin fahren nicht alle Norweger:innen mit dem Rad zur Arbeit, viele nutzen die Straßenbahn oder auch das Auto. Und so unterbrechen, siehe oben, immer wieder Kraftfahrzeuge den Strom der radfahrenden Pendler:innen.

Autos können weiterhin in der Innenstadt abgestellt werden, doch wurden von den rund 900 Straßenparkplätzen im Zeitraum 2017 bis 2019 760 entfernt (die in den Parkhäusern aber erhalten). Allein dadurch stieg die Aufenthaltsqualität in der Stadt erheblich, auch der Radverkehr erhielt mehr Raum. Auch außerhalb der inneren Stadt gingen Parkplätze dann verloren, wenn sie dem Ausbau von Radwegen im Weg standen.

Nun zurück zum subjektiven Eindruck des Touristen: Die Hafenfront ist spektakulär bebaut, Straßenbahnen und Busse verkehren im Minutentakt und überall finden sich stati-



Früher Morgen am Oslo-Fjord: Vor dem Bahnhof treffen Busse, Bahnen, Fähren und Leihräder auf wenige Autos und auf einen Kinderspielplatz



Vor dem markanten Rathaus verschwindet der Durchgangsverkehr in Oslo in einem Tunnel und unterfährt die Innenstadt

Peter Sauer (4)



Auf dem Weg nach Hause in Oslos östliche Wohnquartiere dominiert der Radverkehr das Straßenbild

onäre Halteplätze für Leihräder. Ein gutes Beispiel liefert der Platz vor dem Hauptbahnhof. Hier treffen am Fjordufer Öffentlicher Nahverkehr, Überseefähren, Leihräder und ein Kinderspielplatz zusammen.

Die Fahrradinfrastruktur bleibt jedoch hinter der in Frankfurt zurück. Die roten Streifen auf der Straße sind oft schmal, in Teilen der City teilen sich Straßenbahn und Radverkehr die Straße, und auf dem schönen Rad- und Spazierweg ent-

lang des Flusses Aker, der mitten durch die Stadt fließt, ist die Lage kaum angenehmer als an der Nidda. Und trotzdem fahren die Osloer:innen Rad. In Massen, ist unser Eindruck, nachdem wir im Feierabendverkehr erste Zählungen vorgenommen hatten. 20 Räder, auch 30, manchmal gar 40 warten vor der roten Ampel, die Grünphase ist kaum lang genug, um beim Massenstart allen die Fahrt über die Kreuzung zu ermöglichen (trotz

auch hier recht lockerer Auslegung der Verkehrsregeln). Die Radstreifen sind kaum breit genug für die Vielen, die sich radelnd auf dem Heimweg befinden. Da tritt der Fußtourist ehrfürchtig zur Seite.

Auch außerhalb der verkehrsberuhigten City wird Rad gefahren, hier aber auch Auto. Dort sieht es dann aus, wie wir es gewohnt sind: Die Straßenränder sind zu Parkplätzen geworden. Doch sind die Straßen in Oslos bürgerlichen Vierteln breiter

angelegt als im Frankfurter Nordend. So kommt man auf den Gehwegen dort noch gut voran.

Am Sonntag darauf sind wir in Stavanger, der Ölmetropole Norwegens. Wegen eines Radrennens ist auch hier die halbe Innenstadt gesperrt. Radbegeistert ist man offensichtlich überall.

Peter Sauer

\* Zahlen und Informationen sind einem Fact Sheet des Umwelt-Bundesamtes entnommen: [adfc-ffm.de/=Zmzg](https://adfc-ffm.de/=Zmzg)

Bei einem Stadtspaziergang in Kiel, zwischen Ankunft der Oslo-Fähre und Abfahrt des Zugs nach Frankfurt, stoße ich auf ein oranges Lastenrad, dessen Transportbox mit dem Logo der Stadt Kiel bedruckt ist. Hinter dem Lastenrad rangiert ein Lastwagen, dazwischen dirigiert ein Mann mit Fahrradhelm und Warnweste den Fahrer des Lkw. Das Wappen auf der Warnweste weist den Mann als Mitarbeiter des städtischen Tiefbauamts aus. Ja, das sei sein Rad, antwortet er auf meine neugierige Frage. Er sei in Sachen Bauleitung für kleine Maßnahmen und Baustellenüberwachung unterwegs, in der ganzen Stadt, und sei mit dem Gefährt überglücklich. „Kiel ist nicht so groß, in einer halben Stunde komme ich von einem Ende der Stadt zum anderen – mit dem Auto wäre ich da auch nur 10 Minuten schneller“. Das Rad fährt er seit Januar, bereits 2.000 Kilometer stehen auf dem Tacho,

## In Kiel wird nicht nur gesegelt

In der „Sailing City“ ist das Tiefbauamt mit Lastenrädern unterwegs



Peter Sauer

berichtet der Bauaufseher. Alles, was er braucht, passt in die schwarze Transportbox, und ein zweiter Akku hilft, auch längere Strecken zu überwinden. Drei Fahrzeuge dieser Art habe die Stadt angeschafft, alle seien ständig in Benutzung. Zurück zum Auto will er keinesfalls. Bei jedem Wetter? Bei jedem Wetter, selbstverständlich, er sei vom Amt gut ausgerüstet worden, inklusive Anorak und Regenhose, berichtet er begeistert und fährt nach dem kurzen Gespräch mit seiner Arbeit fort. Die besteht, direkt vor der Kieler Woche, darin, große Big Bags mit einer bunten Werbeplane der Stadt zu verschönern.

Kann man sich eine bessere Werbung für die Arbeit des Tiefbauamts Kiel und für die Anschaffung eines Lastenrades vorstellen? Nein, nicht mit diesem Mitarbeiter. Da waren wir Spaziergänger uns anschließend bei einem Fischbrötchen in der Kieler Innenstadt einig.

Peter Sauer



Das attraktive Musikangebot lockt viele Besucher:innen nach drinnen, aber ...

# Radeln in toller Gemeinschaft

## Die Radtour zur Michelstädter Musiknacht – eine persönliche Betrachtung

Die Musiknacht ist über ein Vierteljahrhundert Musik auf höchstem Niveau in einer historischen Kleinstadt. Obendrein ist eine Fahrt mit dem starken Radtourenplaner und -leiter Rainer Griga zusammen mit seiner Frau Eva immer ein besonderes Event.

Am letzten Samstag im Juni strömt die 11 Personen starke Gruppe zum Meeting Point am Darmstädter Hauptbahnhof. Auf die gute Vorbereitung von Tourenleiter Rainer im ADFC-Tourenangebot hin werden sie diesmal durch den Odenwald nach Erbach starten zum Besuch der Musiknacht, am zweiten Tag durch den hinteren Odenwald nach Miltenberg fahren, am dritten Tag im Maintal bis Alzenau und schließlich über den Spessart bis nach Lohr. Mit immer wechselnden An- und Abfahrten von und zum Veranstaltungsort Michelstadt ist diese Mehrtagesreise „Michelstädter Musiknacht“ im Frankfurter Tourenprogramm eine Attraktion für die treuen Mitradler.

Erst einmal am Bahnhof eine kleine Vorstellung der 11 Mitfahrer miteinander: zuerst die langjährig hocherfahrene und liebenswerte Radlerin Gertrud, dann der etwas stille und allseits beliebte Peter und auch Uli, der hier in der Gruppe der Fahrer mit den meisten Eigenschaften eines Rennradlers ist, dann die engagierte Anette und ihr Partner Matthias, erfahrener GPS Nutzer und der vielleicht langjährigste Begleiter bei dieser Musikradtour. Auch mal wieder dabei ist die stets freundliche Doris mit ihrem ebenso freundlichen Mitfahrer Reiner. Neu bei Michelstadt ist diesmal Rainer (der 2.), der erfahrenste Rundum-Experte in der Gruppe, der eigenständigste Mitfahrer im Team und seinerseits erfahrener Radtourenleiter auch im Odenwald und Spessart. Be-

reits eine Woche später wird er Tourenleiter einer Tagestour Bayerischer Spessart mit 135 Streckenkilometern und 1100 Höhenmetern sein. Neu unter Rainers Tourenleitung sind auch Angelika und Carsten, die gute Stimmung und Power mitbringen. Bald wird mir bedeutet, der Senior zu sein, aber da ist ja zum Glück auch eine starke ältere Teilnehmerin schon bestens ins Team eingegliedert.

## Die größte Herausforderung gleich am ersten Tag

Eva und Rainer stoßen zuletzt dazu und pünktlich um 9:15 Uhr startet Rainer mit all diesen erwartungsvollen Menschen zunächst eine kurze, aber feine Darmstadtbesichtigung über den Luisenplatz und via Hintereingang des Stadtparks zur Mathildenhöhe und dem Rosengarten. Die nachfolgende Strecke in den Odenwald kennt der noch nicht lange pensionierte Tourenleiter bestens. Die Strecke ist attraktiv und bei diesem tollen Start



... auch nach draußen!  
Angelika Klein-Bleek (2)

kommt jetzt bereits die erste Begeisterung für das Radeln auf. Aber der erste Tag soll auch noch die größte Herausforderung der gesamten Tour bieten bei mehr als 60 Tageskilometern mit insgesamt 700 tatsächlich gefahrenen Höhenmetern hinauf nach Erbach. Odenwald und Spessart sind nicht flach, sondern werden eben zu den Mittelgebirgen Deutschlands gezählt.

Unter sengender Sonne schwächeln wir im kleinen Kreise einiger in Bergfahrten ungeübten Radler ohne Pedelec und müssen uns bei den Anstiegen anstrengen. Auch die fünf Pedelec-fahrer in der Gruppe finden – allerdings mit entschieden weniger Anstrengung – ebenfalls Gelegenheit, sich im Gelände einzufahren. Für mich rächt sich hier mein geringes Hügeltraining und bei einem Anstieg nach dem anderen entwickelt mein linkes Bein Krämpfe. Das hatte ich noch nie und nach vorangehender Magnesiumeinnahme war das meinem Bein eigentlich verboten. Während ich mit dem rechten Bein auszugleichen versuche, wartet die Gruppe geduldig. In Erbach dann wird nicht eilig die Hotelanfahrt, sondern die sofortige Einkehr am Schloss abgestimmt, denn mancher Mitfahrer braucht jetzt dringend Nasses mit Mineralien.

Als wir gut eine Stunde später in letzter Minute noch den Bus von Erbach nach Michelstadt erreichen, ist auch die Sonne schon kein großes Problem mehr und anschließend macht die Musik in Michelstadt alle Radelqualen vergessen und wandelt sie in puren Musikgenuss. Zumeist sucht jeder Teilnehmer sich sein Programm aus evtl. in kleiner Gemeinschaft und besucht im Laufe des Abends etwa vier Veranstaltungen à 35 Minuten, wobei auch noch der Besuch eines schönen Restaurants von den meisten eingebaut wird. Musikalisch werden die unterschiedlichen Vorlieben bedient. Mir hat die russische Emigrationsfamilie des Exrompt Quartetts mit ihren Musikrichtungen bis hin zum Klezmer am besten gefallen.

## Rechtzeitig kommen wir zur Bierverskostung der Brauerei

Geräumige Zimmer und das hervorragende Frühstück in Erbach tragen bei zur besten Laune für den zweiten, kürzeren Fahrttag nach Miltenberg. Nach mäßigen Anstiegen erleben wir heute eine lange Abfahrt durchs Otterbachtal, sodass an diesem Abend alle Teilnehmer, ob mit Tourenrädern oder auch schweren Pedelecs, mit Bravour als „sturzsicher auf Schotterwegen“ getestet sind. Vorbei an den Schönheiten der Miltenberger Altstadt mit ihrer Burg, ihren Gassen und einer sehenswerten Radausstellung – als Vorbereitung auf die bayerische Radrundfahrt – eilen wir alsbald zum zweiten Übernachtungshof. Ein Stündchen später kommen wir rechtzeitig zur Bierverskostung in die Brauerei Faust, die übrigens vom Frankfurter ADFC auch bereits vom beliebten Bieradlon ebenso wie der vielseitigen Gruppe der Radfreunde (Teams von Frankfurt und Erfurt) angesteuert worden sein soll. Bei der Brauerei bietet Roswitha in ihrer Führung („wir sagen Du zueinander“) statt Saufen ohne Ende ein sehr persönliches, faires Besichtigungsange-

bot zu Gärung und Bierherstellung und der eine oder andere Biergenuss ist eine echte Geschmacksentdeckung. Dabei erscheint im kurzen Video Brauereileiter Faust in strahlendem Glanz mit seinen erfolgreichen Unternehmensentscheidungen und der im Werbefilm gezeigten großen Wertschätzung des Radelns. Gibt es wohl einen anderen Videofilm für Autofahrer mit anderer Werbewertschätzung?

Alle unsere Tourenteilnehmer treffen sich sobald im Restaurant neben der Brauerei beim herrlichen Blick auf den Main und wir bleiben bis zum Sonnenuntergang. Im teilweise schön erneuerten Miltenberg scheint inzwischen sogar Bier vor Wein zu gehen, was bis in die Umgebung Miltenbergs in viele Restaurants ausstrahlt. Am nächsten Morgen wird unsere bereits gute Laune durch ein sehr vielseitiges, leckeres Frühstück nochmals gefördert.

Bei der Weiterfahrt über Klingenberg mit Abstecher ins Seltenbachtal zu einer kleinen Wanderung – eine tolle Idee von Rainer! – nimmt uns das Radeln wieder langsam in Anspruch und eine abwechslungsreiche Streckensuche am Main bestimmt den weiteren Tag bis Aschaffenburg mit anschließendem Anstieg nach Alzenau zur dritten Übernachtung in der „Krone“. Das etwas luxuriöse Hotel hilft über die Strapazen, aber die teilweise nicht klimatisierten Zimmer konnten auch zur neuen Herausforderung werden. Und schon

wieder sorgt ein prächtiges Frühstück auf der Terrasse des schicken Hotels für gute Laune!

## Die vielleicht längste Abfahrt in meinen Erinnerungen

Der letzte, dieser vierte Tag, soll ja für uns Radler ein ganz harter Brocken werden. Kaum mag Rainer darüber ein Wort verlieren, aber wir NormalfahrerInnen kämpfen uns mit aller Kraft den ewigen Anstieg im Spessart über Schotterwege weit hinauf bis zur hochgelegenen Autostraße, um uns von dort in sofort wieder genussvoller Abfahrt bis hinab an den Main fallen zu lassen – die vielleicht längste Abfahrt in meinen Erinnerungen durchs Aubachtal und über Wiesthal nach Krommenthal. Nach weiteren 10 Kilometern unten am Main ist das schöne Lohr erreicht und wir genießen – etwas erleichtert und hoch erfreut – die Abschlusseinkehr, bevor uns die Deutsche Bahn nach Hause trägt.

Bei dieser erlebenswerten Radtour liegen Hitze, Anstiegsqualen und Genuss, ebenso wie Problemchen und tolle Gemeinschaft nahe beieinander und zusammen mit dem engagiert-angestregten Tourenleiter und seiner entspannten Partnerin sowie mit dem vielfältigen Musik- wie Radstreckenprogramm haben wir eine bleibende schöne Erinnerung gewonnen.

Ernesto Fromme



In Darmstadt lädt der Rosengarten zu einem Stopp ein  
Rainer Griga



Zur Bierprobe im hübschen Miltenberg wird gelaufen  
Carsten Bleek



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








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

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

**Fahrradhaus Wagner**  
 Familientradition seit 1929

Wooqstr. 21  
Tel.: 069 - 952 948 44

60431 Ffm. - Ginnheim  
Fax: 069 - 952 948 56

**Öffnungszeiten:**  
 Montag - Freitag:  
 9:00 - 12:00 Uhr  
 15:00 - 18:30 Uhr  
 Mittwoch Nachmittag geschlossen  
 Samstag:  
 9:00 - 13:00 Uhr



Hier war zu Zeiten der Berliner Mauer kein Durchkommen: Brandenburger Tor mit Pariser Platz  
Renate Lauffenburger

## Checkpoints – Türme – Mauerspechte

Spuren deutscher Geschichte: Radreise entlang der ehemaligen Berliner Mauer

Um einen Blick in die jüngere deutsche Geschichte werfen zu können, bot ADFC-Tourleiter Jens Zukunft eine viertägige Radreise entlang der ehemaligen Berliner Mauer an. Rund 28 Jahre lang – vom 13. August 1961 bis zur friedlichen Revolution am 9. November 1989 – war der Westteil der Stadt von einer unüberwindlichen Mauer umgeben und vom Ostteil abgeriegelt. Einer Mauer, die weltweit zum Symbol der deutschen Teilung geworden war. Einer Mauer, die viele Ostberliner daran hinderte, Freunde und Familie im Westteil zu besuchen und die mindestens 140 Menschen beim Fluchtversuch das Leben kostete. Heute führt ein gut beschilderter Radweg entlang von Mauerresten und Wachtürmen quer durch die Stadt, rund um die Stadtteile von Reinickendorf im Norden, Spandau im Westen, Steglitz im Süden und Kreuzberg in der Mitte. Durch Regierungsviertel, Parkanlagen, Gedenkstätten und vorbei an den vielen Gewässern, die Berlin umgeben.

Neun Radler:innen aus Frankfurt und Umgebung machten sich am Vorabend des Maifeiertags per ICE mit ihren Rädern auf den Weg nach Berlin. Das Ziel: den Verlauf der Berliner Mauer mitsamt Grenzübergängen, Checkpoints und Überwachungsanlagen mit eigenen Augen zu sehen und den Auswirkungen auf die damalige Bevölkerung in beiden Teilen der Stadt nachzuspüren. Damit acht Teilnehmende in einem Fahrradabteil unterkommen konnten – in ICE-Zügen stehen lediglich acht Fahrradplätze zur Verfügung –, hatte Jens sein Faltrad mitgenommen. Untergebracht waren wir in einem Hotel in Berlin-Moabit, so dass zum Radeln nur Tagesgepäck benötigt wurde. Im Hotel konnten wir die Räder aufs Zimmer mitnehmen, denn der Aufzug war groß genug für den Radtransport und auch die Zimmer waren geräumig.

Bei herrlichem Wetter und strahlend blauem Himmel führte uns Jens am 1. Tourtag auf dem bestens beschilderten Weg Richtung Nordwesten. Vorbei am historischen Invalidenfriedhof aus dem frühen 19. Jahrhundert und dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, vorbei am Mauerpark bis zur Bösebrücke und dem früheren Grenzübergang Bornholmer Straße. An diesem Grenzübergang wurde am 9. November 1989 Geschichte geschrieben, war er doch der erste von sieben Grenz-

stationen, die wegen des Ansturms der Ostberliner nach der Aufhebung der Reisebeschränkungen geöffnet worden war. Viele Plakate mit großformatigen Fotos illustrieren anschaulich die damalige Aufbruchstimmung und den riesigen Andrang neugieriger Ostberliner. Wir folgten weiter den Bodenmarkierungen, die rund um die Stadt den Mauerverlauf symbolisieren. Eine ganze Weile radelten wir durch Innenstadtquartiere, erst in Lübars wich die städtische Bebauung ländlicheren Gefil-

den. Lübars ist ein typisch märkisches Angerdorf mit großzügigen landwirtschaftlich genutzten Wiesen und Weiden und gehört zum weitläufigen Berliner Stadtgebiet. Der Weg setzte sich fort über Glienicke zu einem Wachturm in Hohen-Neudorf, der zu DDR-Zeiten mit Grenzsoldaten besetzt war, um Ostberliner an der Republikflucht zu hindern. Weiter ging es an Heide-landschaften vorbei bis zum Nieder-Neuendorfer See, einem Teil der Havel mit trubeligem Yachthafen. Um den aufkommenden Hunger stillen zu können, suchten wir eine zünftige Hütte mit Terrassenbetrieb auf. Frisch gestärkt informierten sich einige anschließend im als Museum eingerichteten Grenzturm Nieder-Neuendorf über die noch original erhaltenen Überwachungs-vorrichtungen. Andere sprangen in den kalten See, um putzmunter von dort wiederaufzutauchen. Feld, Wald und Wiesen kennzeichneten den nun folgenden Wegabschnitt, immer wieder unterbrochen durch Infotafeln am Wegrand oder Gedenktafeln für bei Fluchtversuchen getötete Ostberliner. Auch an der Westberliner Exklave Eiskeller – einer von insgesamt drei Exklaven – führte der Weg vorbei. Auf diesem komplett von Ostberlin umschlossenen Areal bewirtschafteten drei Westberliner Familien ihre Bauernhöfe. Über eine nur 4 m breite und 800 m lange Zufahrt konnten sie auf Westberliner Gebiet gelangen. Kurz darauf passierten wir den Groß-Glienicker See, um schließlich an einem Fähranleger in Kladow direkt am Wannsee Halt zu machen. In der Abendsonne erlagen wir der Verlockung einer Einkehr in einem der Terrassenlokale. Gestärkt reiheten wir uns in die endlos scheinende Warteschlange für die Fährüberfahrt zum Stadtteil Wannsee ein. Nach der 30-minütigen Überfahrt bestiegen wir dort die S-Bahn, um zurück in die Innenstadt zu unserem Quartier zu fahren.

### Haus der Wannseekonferenz und Liebermann-Villa

2. Tourtag: Nach dem Frühstück fuhrten wir mit der S-Bahn zum Endpunkt unserer gestrigen Fahrt am Wannsee. Bedeutende historische Bauwerke markierten unsere Radroute: das Haus der Wannsee-Konferenz, in dem am 20.1.1942 Spitzenbeamte des NS-Regimes die Vernichtung der jüdischen Bevölke-



rung pflanzen, sowie die Villa des berühmten Malers Max Liebermann. Durch einen weitläufigen Wald führte der Weg vorbei an einer Bootsanlegestelle mit Überfahrmöglichkeit zur idyllischen Pfaueninsel mitten in der Havel, mit Gartenanlage und Lustschlösschen aus dem 18. Jahrhundert. Später weitete sich der Blick auf die markante Heilandskirche am gegenüberliegenden Havelufer, welche zwar an eine frühchristliche Basilika erinnert, jedoch erst 1840 erbaut wurde. Schon kurz darauf passierten wir die Glienicker Brücke, die die Havel überquert. Die Brücke hatte als Grenzübergang von Westberlin nach Potsdam fungiert – ausschließlich für hochrangige Militärs und Diplomaten. Ihren Nimbus als Agentenbrücke erhielt sie 1962 durch den Austausch eines KGB-Agenten gegen einen amerikanischen Piloten.

Ein kleines Open-Air-Café im noblen Stadtteil Klein-Griebnitz bot sich für eine Eis-, Kaffee- und Wohlfühlpause an, bevor es weiterging über den ehemaligen Grenzübergang Kohlhasenbrück und entlang des Königswegs durch ein Naturschutzgebiet. Wir passierten den Checkpoint Bravo am Grenzübergang Drewitz mit Grenzurm und Erinnerungsstätte, bevor wir in Teltow wieder städtischeres Gebiet erreichten. Dort suchte Jens online nach einer Lokalempfehlung mit guten Bewertungen. Patricks Grüne Bude sollte unser Ziel sein, und nach längerer Suche über einen Single Trail landeten wir überraschend in einem Gewerbegebiet. Das Lokal entpuppte sich als Truckerstop, untergebracht in einem Frachtcontainer. Gerade noch rechtzeitig vor Küchenschluss bestellten wir rustikale Speisen in Truckerportionen. Wieder zurück auf dem Mauerradweg erfreuten wir uns an einer zauberhaft rosa blühenden Allee mit 1.100 japanischen Kirschbäumen, angeblich der längsten Kirschbaumallee in ganz Berlin und Brandenburg. Weiter ging es vorbei an den südlichen Stadtteilen Marienfelde und Lichtenrade bis zur Gropiusstadt, der Großwohnsiedlung des Bauhaus-Architekten Walter Gropius mit über 90 Prozent Sozialwohnungsanteil und Platz für 50.000 Menschen. Dunkle Wolken zogen auf und so beschlossen wir, den Rest des Weges in die Innenstadt mit der Bahn zurückzulegen. Am Ausstieg aus der Bahn überraschte uns dann doch noch ein Gewitterschauer. Wir verabredeten

uns zum Abendessen in einem asiatischen Lokal unweit des Hotels.

## Checkpoint Charlie und East-Side-Gallery

**3. Tourtag und Heimfahrt:** Der ganze Tag stand zur Verfügung, da die Rückfahrt erst am Abend geplant war. So sattelten wir erneut die Räder, um diesmal das Regierungsviertel zu erkunden. Vorbei am Hauptbahnhof führte uns der Mauerradweg zum Berliner Reichstag, dem Pariser Platz mit Brandenburger Tor und zum beeindruckenden Holocaust-Denkmal. Von dort war es nicht weit zum belebten Potsdamer Platz mit seinen markanten Hochhäusern, Shopping Malls, aber auch Mauerfragmenten zur mahnenden Erinnerung. Bald darauf war eindrucksvoll zu sehen, wie rücksichtslos die Mauer durch Wohngebiete gezogen worden war, mit Ostberliner Häusern, deren zum Westen zeigende Fenster zugemauert werden mussten. Schon bald kam der berühmte Checkpoint Charlie in Sicht, der Grenzübergang, der zu Zeiten der Teilung vom US-amerikanischen Militär überwacht wurde.

Im Stadtteil Friedrichshain passierten wir die weltberühmte East Side Gallery. Dieses eindrucksvolle Freilichtkunstwerk – das längste zusammenhängende und erhaltene Stück der Mauer – war kurz nach der Wiedervereinigung von 118 Künstlern aus 21 Ländern mit Graffiti bemalt worden. Jeder Künstler drückte auf seine Art die Freude über den Fall der Mauer aus. Kurz darauf querten wir die Spree auf der Oberbaumbrücke und waren damit in Neukölln angekommen. Ein kleines französisches Bistro bot genau die Speisen, nach denen es uns verlangte, auch wenn es für ein Mittagessen noch relativ früh war.

Ausgeruht durchquerten wir das lebhafteste Kreuzberg und fuhren zum Flughafen Tempelhof. Heute dient der Flugplatz als Freizeitanlage. Muskelbetriebene Fahrzeuge nutzen die endlosen Längen der Rollbahnen. Bestaunt werden konnte dort das spöttisch auch „Hungerharke“ genannte Luftbrückendenkmal zur Erinnerung an die fast ein Jahr andauernde Blockade Westberlins durch die sowjetische Besatzungsmacht zwischen 1948 und 1949. Mit der Luftbrücke aus Flugzeugen der Westalliierten, im Volksmund „Rosinenbomber“ genannt, wurde die Westberliner Bevölkerung



Infotafeln erinnern an die Zeit der Teilung Berlins durch eine Mauer



Auf den Spuren der Berliner Mauer, hier vor einem der Grenztürme



Plakat am ehemaligen Grenzübergang Bornholmer Straße

in der Blockadezeit versorgt. Das Pendant des Denkmals befindet sich am Frankfurter Flughafen. Am Ende des Trips machten wir an der Gedenkstätte der Berliner Mauer an der Bernauer Straße halt, einem Besucherzentrum mit tiefen Einblicken in Einzelschicksale, zur Entwicklung der Grenzanlagen seit Gründung der DDR und zu politischen Ereignissen.

Zu guter Letzt holten wir unser Gepäck im Hotel und fuhren zum Hauptbahnhof, um den ICE nach Hause zu nehmen. Am Ende standen 200 gefahrene Kilometer auf dem Tacho, bei minimalen Höhenmetern. Die vielen Eindrücke bei dieser Tour durch die ehemals geteilte Stadt werden uns sicher noch lange beschäftigen.

Renate Lauffenburger



## Wieso Unfälle bei der Polizei gemeldet werden sollten – auch Alleinunfälle

Jedes Jahr veröffentlicht die Landespolizei ihre Verkehrsunfallstatistik für Frankfurt. Was auf den ersten Blick wie eine von vielen langweiligen Statistiken aussieht, hat aber ganz konkrete Auswirkungen auf unsere Stadt!

Die Stadtverwaltung prüft beispielsweise anhand der von der Polizei erfassten Unfälle, ob es Unfallschwerpunkte gibt. Damit ein Ort ein Unfallschwerpunkt wird, werden mehrere „artige“ Unfälle innerhalb eines gewissen Zeitraums und an derselben Stelle benötigt. Erst beim Erreichen dieser Unfallmenge kann und muss die Stadtverwaltung im Rahmen der Gefahrenabwehr tätig werden – auch ohne politischen Beschluss! So wurden bereits diverse Stellen entschärft, es muss vorher aber immer viel passieren und im „besten“ Fall mehrfach Blut fließen.

*Die Besatzung dieses Rettungswagens kam zu einem alleine wegen Straßenbahnschienen gestürzten Radfahrer, der glücklicherweise seine Fahrt später selbst fortsetzen konnte. In der Statistik taucht auch dieser Unfall nicht auf, weil keine Polizei mit ausrückte.*

Ansgar Hegerfeldsdd

Für die Schaffung sicherer Radinfrastruktur ist es paradoxerweise also sogar hilfreich, wenn es möglichst viele Unfälle gibt bzw. diese es in die offizielle Statistik schaffen. Dafür müssen diese aber an die Polizei gemeldet werden. Bisher dürfte es eine recht hohe Dunkelziffer an nicht gemeldeten Unfällen geben, gerade wenn man alleine stürzt und auf den ersten Blick nichts schlimmeres passiert ist. Waren aber beispielsweise Bord-

steinkanten, Glatteis, Poller oder ähnliches im Spiel, lohnt sich eine Meldung!

Wir fragten deshalb bei der Landespolizei an, ob und wie die vielen Unfälle (laut Polizei wurde 2024 bereits alle 22 Minuten ein Verkehrsunfall aufgenommen!) gemeldet werden sollen. Die Polizei möchte die Unfälle gerne frisch aufnehmen und nicht erst Tage später, bei der nachträglichen Meldung auf dem Revier vor Ort, davon erfahren.

Daher die Bitte: Ruft auch bei kleineren Unfällen bei der Polizei (110 bzw. Nummer des Reviers vor Ort) an. Sollte es dabei Probleme geben oder ihr abgewimmelt werden (z. B. mit einem „zu Unfällen ohne Personenschaden rücken wir generell nicht aus“), meldet euch bitte bei uns unter [ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de](mailto:ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de). Wir nehmen dann nochmal Kontakt mit der Polizei auf.

Die Polizei gab uns noch folgenden Hinweis mit (bekanntermaßen sind die Polizeireviere chronisch unterbesetzt): „Infolge der vielfältigen der Polizei übertragenen Aufgaben wird regelmäßig eine Priorisierung von Einsatzenlässen erforderlich. Dies kann unter besonderen Voraussetzungen eine unmittelbare Aufnahme eines Alleinunfalls vor Ort verzögern.“

Auch bezüglich der Wartezeiten freuen wir uns natürlich über Erfahrungsberichte, die wir gerne auch in diesem Magazin aufgreifen würden. Außerdem möchten wir noch klären, ob und wie die Unfallstatistiken der Rettungsdienste berücksichtigt werden.

Ansgar Hegerfeld

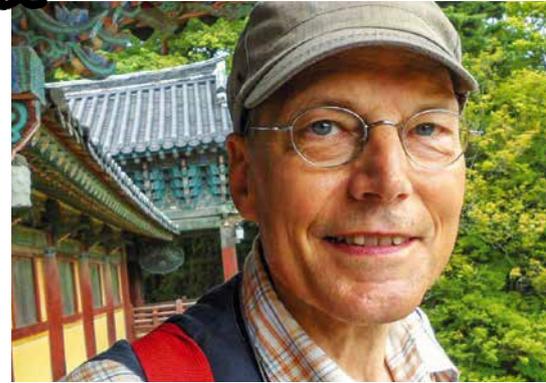
## Der ADFC Frankfurt am Main dankt seinen Fördermitgliedern für ihre Treue und ihre Unterstützung

| Fördermitglied                               | seit | Adresse                             | Kontakt  | Anzeige     |
|--|------|-------------------------------------|--|-------------|
| Per Pedale GmbH                              | 1997 | Adalbertstraße 5                    | <a href="http://www.perpedale.de">www.perpedale.de</a>                                   | Seite 7, 25 |
| Internationaler Bund IB Südwest gGmbH        | 2000 | Autogenstraße 18                    | <a href="http://www.internationaler-bund.de">www.internationaler-bund.de</a>             |             |
| Fahrradhaus Wagner                           | 2001 | Woogstraße 21                       | <a href="http://www.fahrradwagner.de">www.fahrradwagner.de</a>                           | Seite 29    |
| Radhaus Kriegelstein GmbH                    | 2011 | Hofheimer Straße 5                  | <a href="http://www.radhaus-kriegelstein.de">www.radhaus-kriegelstein.de</a>             | Seite 32    |
| MainVelo                                     | 2011 | Alt-Harheim 27                      | <a href="http://www.mainvelo.de">www.mainvelo.de</a>                                     | Seite 11    |
| Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH | 2012 | Otto-Fleck-Schneise 10a             | <a href="http://www.gfr-cycling.de">www.gfr-cycling.de</a>                               |             |
| Zweirad Ganzert GmbH                         | 2012 | Mainzer Landstraße 234, Galluswarte | <a href="http://www.zweirad-ganzert.de">www.zweirad-ganzert.de</a>                       | Seite 9     |
| Montimare OHG                                | 2013 | Hanauer Landstraße 11-13            | <a href="http://www.montimare.de">www.montimare.de</a>                                   |             |
| Stadtmobil Rhein-Main GmbH                   | 2016 | Am Hauptbahnhof 10                  | <a href="http://www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc">www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc</a> |             |
| Fahrrad Böttgen GmbH                         | 2017 | Große Spillingsgasse 8-14           | <a href="http://www.fahrrad-boettgen.de">www.fahrrad-boettgen.de</a>                     | Seite 29    |
| terranova Zimmermann Touristik KG            | 2018 | Martin-May-Straße 7                 | <a href="http://www.terranova-touristik.de">www.terranova-touristik.de</a>               |             |
| Fahrrad-XXL.de GmbH & Co. KG                 | 2018 | Hugo-Junkers-Straße 3               | <a href="http://www.fahrrad-xxl.de">www.fahrrad-xxl.de</a>                               |             |
| RTO GmbH                                     | 2022 | Hanauer Landstraße 439              | <a href="http://www.rto.de">www.rto.de</a>   |             |
| DZ BANK AG                                   | 2024 | Platz der Republik                  | <a href="http://www.dzbank.de">www.dzbank.de</a>   |             |

Wollen auch Sie die Arbeit des ADFC fördern? Hier finden Sie Informationen: [adfc.de/artikel/die-adfc-foerdermitgliedschaft](http://adfc.de/artikel/die-adfc-foerdermitgliedschaft)

# Fünf Fragen an ...

Ingolf Biehuse



## „Verlasst euch bei der Orientierung nicht allein auf elektronische Geräte!“

Dem ADFC ist Ingolf Biehuse 1984 beigetreten, als er merkte, dass das Radfahren in Frankfurt nicht so leicht von der Hand ging wie in Bremen, Hamburg und Berlin. Offenbar war in Frankfurt ein stärkerer politischer Druck nötig, bis der Radverkehr von offizieller Seite und von allen Beteiligten ernst genommen würde. Es folgten alle möglichen Ämter und Tätigkeiten im ADFC, vor allem rund um die Kartographie, den Infoladen und den Radreisemarkt, der inzwischen in RadReiseMesse umbenannt wurde. Das Korrekturlesen für Frankfurt aktuell und die Mitarbeit in der Redaktion kam erst 2017 hinzu, nachdem er sich über eine „Schludrigkeit im Umgang mit der Sprache“ beschwert hatte. Da waren „Barken“ am Straßenrand aufgetaucht, wo eigentlich „Baken“ stehen sollten.

### Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Nachdenklich, wissbegierig, engagiert.

### Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Ich bin in Bremen aufgewachsen, und da war und ist das Radfahren eine Selbstverständlichkeit. Ich habe seitdem alle täglichen Wege mit dem Fahrrad zurück gelegt, zur Schule, zur Universität, zu verschiedenen Arbeitsplätzen, aber auch zu allen möglichen anderen Unternehmungen. Mit 35 kaufte ich mir dann ein Zelt, einen Schlafsack und alles, was man noch so braucht, wenn man mit dem Fahrrad für ein paar Wochen unterwegs sein will. Die Touren, die ich dabei unternahm, wurden immer länger, schließlich fuhr ich von Frankfurt nach Marseille, durch das Setesdal und zur Südküste in Norwegen und auf drei Reisen kreuz und quer durch Island. Immer war das Ergebnis dann ein Vortrag auf dem Radreisemarkt. Ab 2012 habe ich zahlreiche Radreisen in Südkorea zusammen mit meiner Frau Hye-Seong Yun unternommen, die von 2010 bis 2016 Beisitzerin im Vorstand des ADFC Hessen war. Hintergrund für diese Reisen ist ein Programm zum Bau eines landesweiten Fernradwege-Netzes in Südkorea, in dessen Verlauf sich koreanische Experten beim ADFC Hessen Informationen eingeholt hatten.

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

Meine Begegnung mit Harald Braunewell. Erst als ich diese unangepasste Persönlichkeit mit ihrem kunterbunten Lebenslauf kennenlernte, fühlte ich mich im ADFC wohl. In einer schwierigen Zeit, als ich 1991 völlig unvorbereitet zum Vorsitzenden des neu gegründeten ADFC-Landesverbands Hessen gewählt worden war, wurde Harald zu meinem wichtigsten Berater, wenn auch keineswegs zu dem einzigen. Harald war ein begnadeter Geschichtenerzähler, der mehr erlebt hatte, als normalerweise in ein einziges Leben hinein passt. Ich konnte ansprechen, was ich wollte, er hatte eine Meinung und eigene Erfahrungen dazu. Legendär sind seine Radtouren in den wilden Wald, bei denen das Ziel vorher nicht bekannt gegeben wurde. Auf ihn geht der Grüngürtel-Radweg zurück, aber auch die heutige Ausschilderung der Radverkehrsverbindungen in Frankfurt. Er brachte mir damals, als es noch Schnee gab in der Region, bei, wie man sich auch abseits der gespurten Loipen per Ski im Taunus zurecht findet. Startpunkt war die U-Bahn-Station Hohemark gewesen.

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

Ich rate jeder und jedem, sich bei der Orientierung nicht alleine auf elektronische Geräte zu verlassen und auch nicht nur auf Stadtpläne und Landkarten. In der eigenen Umgebung sollte man sich nach Geländemerkmale und der Himmelsrichtung orientieren können und in der Fremde sollte man ohne Hilfsmittel jedenfalls wieder zurück finden können.

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

Weiterhin zusammenhängende und gut ausgeschilderte Radweg-Verbindungen. Wir sind da schon weit gekommen, aber es ist immer noch viel Luft nach oben.

Das Gespräch führte Hannah Kessler

**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 Schirmmacher  
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): FFBDEFF

## Wir suchen: Dich!

Der ADFC in Frankfurt und Umgebung engagiert sich (zumeist ehrenamtlich) für den Radverkehr. Das geht nur mit vielen Unterstützer:innen.

Unterstützen kannst du uns durch regelmäßige Mitarbeit in einer unserer Arbeitsgruppen, aber auch durch vereinzelte Einsätze bei Aktionen des ADFC.

Unsere Arbeitsgruppen freuen sich immer über neue Aktive. Melde dich gerne bei der AG oder nutze das Kontaktformular unter dem ADFC-Kurzlink:

[adfc-ffm.de/=8ik1](http://adfc-ffm.de/=8ik1)

## Kontakte im ADFC Frankfurt am Main e.V.

**Arbeitsgruppen / Themen**

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

**AG Bachmannstraße:** Anne Wehr  
infoladen@adfc-frankfurt.de

**AG Fotografie:**  
foto-ag@adfc-frankfurt.de

**AG Kartographie & GPS:**  
Wolfgang Preisung  
karten@adfc-frankfurt.de

**AG KlauNix / Codierungen:**  
Dieter Werner  
klaunix@adfc-frankfurt.de

**AG OpenBikeSensor:** Katja Hertel  
obs@adfc-frankfurt.de

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

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

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

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

**FrauenAktiv:** Verena Reddig  
frauenaktiv@adfc-frankfurt.de

**Team Touren:** Thomas Koch  
touren@adfc-frankfurt.de

**Radreisen:** Elke Bauer  
radreisen@adfc-frankfurt.de

**Medien:**  
**Facebook:** facebook@adfc-frankfurt.de  
**Bluesky:** Dr. Susanne Neumann  
**Mastodon:** Dr. Susanne Neumann  
**Instagram:** Simone Markl  
**Internet:** Eckehard Wolf  
www@adfc-frankfurt.de

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

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

**Stadtteilgruppen**

**Nord:** Sigrid Hubert  
**Nordwest:** Stephan Nickel  
**West:** Christa Pellerinshoff  
**Süd:** Erich Lücker

**Beauftragte**

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

**Kontakte**

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

**Anke Bruß**  
anke.bruss@adfc-frankfurt.de

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

**Uta Fitzen**  
uta.fitzen@adfc-frankfurt.de

**Michael Genthner**  
michael.genthner@adfc-frankfurt.de

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

**Falko Görres**  
falko.goerres@adfc-frankfurt.de

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

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

**Katja Hertel**  
katja.hertel@adfc-frankfurt.de

**Jürgen Johann**  
juergen.johann@adfc-frankfurt.de

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

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

**Simone Markl**  
simone.markl@adfc-frankfurt.de

**Bernd Mönkemöller** > 069 / 95 05 60 06  
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** > 0 61 92/9 517 617  
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de

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

**Joachim Schirmmacher** > 0175 2763826  
joachim.schirmmacher@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

## Kontakte zu ADFC-Gliederungen in der Region

**ADFC Main-Taunus**

**Jürgen Ahl** > 0177 5131471  
Erster Vorsitzender des  
ADFC Main-Taunus e.V.  
juergen.ahl@adfc-mtk.de

**Bad Soden:**  
**Birgit Buberl** > 06196 520333  
birgit.buberl@adfc-mtk.de

**Eschborn/Schwalbach:**  
**Thomas Buch** > 06173 61192  
thomas.buch@adfc-mtk.de

**Hattersheim:** Birgid Oertel  
bioert@t-online.de

**Kelkheim**  
ortsgruppe.kelkheim@adfc-mtk.de

**Hofheim/Eppstein/Kriftel:**  
**Holger Küst** > 06198 501559  
adfc-oghek-hku@t-online.de

**ADFC Bad Vilbel/Karben**

**Ute Gräber-Seißinger** > 06101 54 22 56  
1. Vorsitzende,  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
info@adfc-badvilbel-karben.de

**Josef Brückl**  
Kassenwart und Koordinator des  
Radtourenprogramms  
josef.brueckl@adfc-badvilbel-karben.de

**Jochen Waiblinger**  
Radverkehrspolitischer Sprecher  
jochen.waiblinger@adfc-badvilbel-karben.de

**ADFC Hochtaunus**

**Bad Homburg/Friedrichsdorf:**  
**Ralf Gandenberger**  
> 0173 8167122  
ralf.gandenberger@adfc-bad-homburg.de

**Oberursel:** Ulrike Heitzer-Priem  
ulrike.heitzer-priem@adfc-hochtaunus.de

**Steinbach:** Bengt Kösllich  
bengt.koeslich@adfc-hochtaunus.de

**Usinger Land:** Stefan Pohl  
stefan.pohl@adfc-hochtaunus.de

**ADFC Offenbach**

**Andrea Golde** > 0170 3460 687  
andrea.golde@adfc-offenbach.de

**Detlev Dieckhöfer** > 0179-5191 907  
detlev.dieckhoefer@adfc-offenbach.de

**Renate Lauffenburger** > 0177 6228 690  
Pressesprecherin

renate.lauffenburger@adfc-offenbach.de

**Jochen Teichmann** > 0179 7610 641  
Verkehrspolitischer Sprecher  
jochen.teichmann@adfc-offenbach.de



# GLOBETROTTER



**BIS ZU  
15%\***  
EINLÖSBAR BIS 15.11.25

**10% PREISVORTEIL BEI VORLAGE IN DER FILIALE  
15% PREISVORTEIL FÜR ALLE GLOBETROTTER CLUB-MITGLIEDER**

**DU BIST NOCH KEIN MITGLIED? EINFACH AN DER KASSE REGISTRIEREN ODER AUF GLOBETROTTER.DE/CLUB**



**GLOBETROTTER FRANKFURT | GRUSONSTRASSE 2 | ECKE HANAUER LANDSTRASSE**

\*Die Aktion ist bis zum 15.11.2025 in einer unserer 21 Filialen gültig. Pro Kund:in und Einkauf kann nur ein Gutschein dieser Aktion einmalig eingelöst und nicht mit anderen Aktionsgutscheinen oder Rabattcoupons kombiniert werden. Eine nachträgliche Einlösung ist nicht möglich. Ein Weiterverkauf ist nicht gestattet. Bei Widerruf oder Rückgabe verfällt der gewährte Nachlass und kann nicht gutgeschrieben oder für einen Folgeeinkauf/Umtausch verrechnet werden. Der Gutschein gilt nicht für Geschenkgutscheine, Bücher, Zeitschriften, Karten, Lebensmittel, GPS/Wearables, Boote, SUP-Boards, Fahrradanhänger, Dachzelte, 2nd-Hand-Ware, Fahrräder, Sonderbestellungen, Veranstaltungskarten und Serviceleistungen.



**100 Jahre Familienbetrieb**  
In 4. Generation

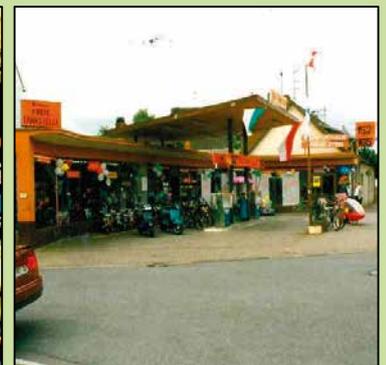
**ELEKTRO - & FAHRRÄDER  
MEISTERBETRIEB SEIT 1925  
REPARATUREN & ERSATZTEILE**



**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](http://www.radhaus-kriegelstein.de)