

Signalwahl für den Radverkehr?

Seite 11

Rad+Reise²⁰²⁶

Rad- und Touristikmesse

Sonntag
15. März
11 – 16 Uhr

SAALBAU Bornheim · Frankfurt am Main

Reiseveranstalter · Tourismusregionen · Fahrradequipment
Erlebnisberichte · Codierung · Kinder-Spielecke · Flohmarkt

Foto: Birte Schuch



adfc-frankfurt.de/RadundReise



Editorial

Vollmundige Wahlversprechen, mit Flyern geflutete Briefkästen und sichtbehindernde Plakate – all dem begegnen wir in den Wochen vor einer Kommunalwahl. Auch wenn wir uns über eines oder mehrere dieser Phänomene ärgern: Demokratische Wahlen sind eine Errungenschaft, die wir heutzutage gar nicht genug wertschätzen können. Und auch für Radfahrende geht es diesmal um einiges, wie Ansgar Hegerfeld auf Seite 11 erläutert.

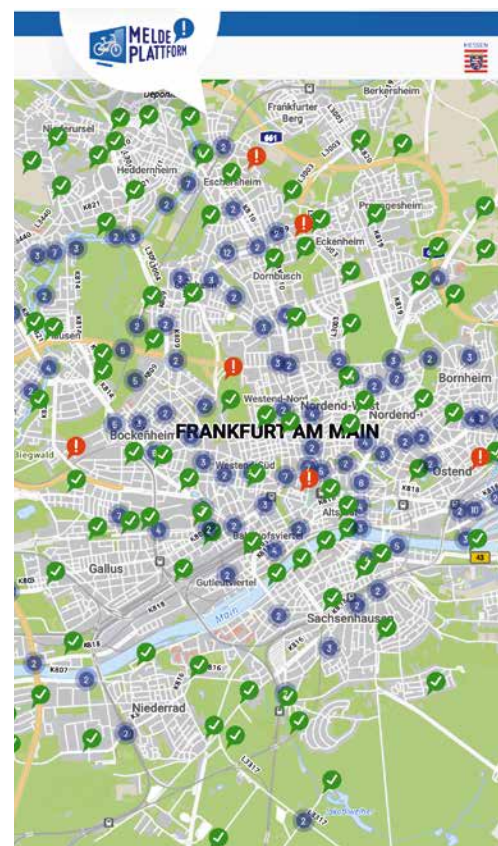
In der Demokratie beschränkt sich die Beteiligung der Bürger:innen nicht auf Wahlen. Es gibt viele Arten des Mitwirkens am Gemeinwohl. Zum Beispiel ganz praktisch per Mitteilung an die Meldeplattform Radverkehr, wo im Frankfurter Radnetz welcher Missstand beobachtet wurde, so dass sich die Verwaltung darum kümmern kann. Auf dem Kartenausschnitt rechts sind die beobachteten Probleme grün abgehakt.

Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr online zu melden, ist eine weitere Beteiligungsmöglichkeit. Knapp 50.000 Privatanzeigen sind so 2025 beim Frankfurter Ordnungsamt eingegangen. Davon seien – wir glauben es kaum – 100 Prozent auch bearbeitet worden, wenngleich das nicht bedeutet, dass jeweils auch ein Bußgeld verhängt wurde. Die davon Betroffenen müssen übrigens nicht bemitleidet werden: Solche Anzeigen sind ebenso legitime wie ange-

messene Reaktionen auf die galoppierende Ignoranz vieler Verkehrsteilnehmender, die durch ihr Verhalten andere behindern, oft sogar gefährden. Menschen, die sich per Anzeige dagegen wehren, als „Denunzianten“ zu bezeichnen, bedeutet eine üble Täter-Opfer-Umkehr und normalisiert dieses rüpelhafte Verhalten. Wer es für sein persönliches Recht hält, auf Radwegen zu parken, ist mitnichten ein mutiger, freiheitsliebender Rebell, sondern schlicht ein rücksichtsloser Egoist.

Eine ganz unaufgeregte Art von Bürger:innen-Beteiligung im Radverkehr ist schließlich die zahlreiche Teilnahme am STADTRADELN, das in Frankfurt am 1. Mai startet, kurz vor Erscheinen der nächsten Ausgabe dieses Hefts. Roberts Team und das KfW-Radelteam, die in den vergangenen Jahren bereits mit sehr vielen Stadtradelnden am Start waren, haben den Ehrgeiz, die Teilnehmendenzahl in Frankfurt dieses Jahr deutlich zu erhöhen. Dazu haben sie sich mit Radbegeisterten aus mehreren anderen Unternehmen der Mainmetropole kurzgeschlossen, um mit verschiedenen Aktionen noch mehr Mitarbeitende zu motivieren, am STADTRADELN teilzunehmen. Dass dies gelingt – und bei den frisch Mobilisierten auch über den Drei-Wochen-Zeitraum des STADTRADELNS hinaus Bestand hat, hofft

Torsten für das Redaktionsteam



In diesem Heft ...

Wandel rund um den Hauptbahnhof
Grüne Welle durchs Bahnhofsviertel
(Fast) alle Radschnellwege führen nach Frankfurt
Griesheim: Doppelstockparker wieder in Betrieb
Neuer Radweg in Kalbach
Interview: Junger ADFC in Frankfurt will Gleichgesinnte ansprechen
Kommunalwahl: Jetzt zählt's
Auf hohem Niveau stabil –
Mitgliederversammlung 2026 des ADFC Frankfurt
Abgesperrt
Auf den Spuren der Alpe-Adria
Fernweh im Winter
Neues Tourenprogrammheft 2023
Abgefahren
ADFC-Kongress zu Innovationen in Würzburg
Fünf Fragen an Katja Hertel
Aufruf zur Kidical Mass am 19. April

4	Regional	
5	Offenbach:	
6	Wahlprüfsteine zum Offenbacher Radverkehr	14
8	Bad Vilbel/Karben:	
8	Kurzportrait der AG Radverkehr/ Tourenprogramm 2026	16
10	Hochtaunuskreis: Kronberg:	
11	Wer zum Sport will, braucht ein Auto	18
	Main-Taunus-Kreis:	
	Stockende Radverkehrsförderung	19
12		
13	Termine	9
20	Lesermeinung	11
21	Impressum	23
21	Fördermitglieder	25
22	Kontakte	26
23		
24		
27		



Am 15. März finden in Hessen Kommunalwahlen statt. Die Rathäuser spielen eine wichtige Rolle bei der Frage, ob es für den Radverkehr vorangeht oder nicht. Informiert euch, welche Positionen die Parteien dazu einnehmen und geht wählen!



4

4

4

4

4

4

4

4

4

4

4

4

4

4

4

4 Düsseldorfer Straße / Ausbau Straßenbahnhaltestelle „Platz der Republik“

Nur wenige Meter weiter Richtung Norden gibt es ein weiteres Projekt: Bereits in *Frankfurt aktuell* 4/2025 berichteten wir über die Pläne zur Sperrung der Düsseldorfer Straße in Richtung Messe für den Kraftverkehr. Mit dieser Sperrung wird Platz geschaffen für den Ausbau der Straßenbahnhaltestelle. Außerdem kann so der Radverkehr hier einen etwa 3,50 m breiten Radweg erhalten, den ausdrücklich auch Rettungskräfte zur schnellen Anfahrt nutzen sollen. Auch diese Maßnahme soll und muss noch bis 2029 abgeschlossen sein, weil ab dann Flächen bereits für den Fernbahntunnel reserviert sind.

5 Mannheimer Straße und Gutleutstraße

Der Fernbahntunnel an sich hat auch vor Baubeginn schon große

Auswirkungen auf die Verkehrsplanung in Frankfurt: Für den Bau der Tunnel muss die Mannheimer Straße gesperrt werden, obwohl dort die wichtigen Straßenbahngleise für den Betriebshof Gutleut liegen. Da sich diese Sperrung nicht vermeiden lassen wird, wird nun also die Straßenbahn von der Mannheimer Straße auf die Gutleutstraße verlegt – dort gibt es aber noch gar keine Gleise. In dem Zuge muss folglich auch der Baseler Platz komplett umgebaut werden und soll sowohl bessere Rad- und Fußwege, deutlich mehr Begrünung und auch eine Wendeschleife für die Straßenbahn erhalten. Die Stadt Frankfurt nutzt die Gelegenheit und möchte nicht nur die Gleise bis zum Betriebshof Gutleut verlegen, sondern gleich bis zum Briefzentrum kurz vor der A5 und damit eine ganz neue Straßenbahnstrecke errichten. Die Gutleutstraße wird dabei komplett neu geplant, von Hauswand zu Hauswand. So können dort auch ordentliche Rad- und Fußwege entstehen, die lange überfällig sind. Die Vorplanung und weitere Planungsmittel wurden Ende 2025 von der Stadtverordnetenversammlung mit Stim-

men von Grünen, CDU, SPD, Linke, Volt und FRAKTION beschlossen. Die FDP stimmte auch zu, wollte aber noch den Autoverkehr während der Bauphase ausdrücklich berücksichtigt haben. Der Baubeginn ist für 2029/2030 geplant, wobei die Bauarbeiten etwa drei Jahre dauern sollen.

6 Fernbahntunnel und Fahrradparkhaus

Nachdem die Arbeiten an der B-Ebene und der Düsseldorfer Straße abgeschlossen sind, wird die Fläche auf dem Bahnhofsvorplatz für den Frankfurter Fernbahntunnel benötigt, für den die Bauarbeiten in den 2030er Jahren starten sollen. Die Details des Tunnels alleine würden dieses Heft bereits füllen, wir konzentrieren uns daher auf die für den Radverkehr wichtigen Eckpunkte. So ist ein neuer zusätzlicher Tunnel als Querverbindung (wie der aktuelle Posttunnel) unter den oberirdischen Gleisen geplant. Dieser Tunnel soll den überlasteten Bereich am Kopf des Bahnhofs entlasten und teilweise kürzere Wege beim

Umsteigen ermöglichen. Gerade mit dem Fahrrad oder Gepäck wäre das eine Erleichterung! Außerdem könnte die Querpassage, je nach Ausgestaltung, auch zur Verbindung von Mannheimer Straße und Poststraße dienen.

Der ADFC Frankfurt begleitet schon länger die Planungen der Deutschen Bahn. Im Rahmen des Fernbahntunnels prüft die Bahn daher aktuell auch, ob und wie endlich ein dem größten deutschen Bahnhof angemessenes Fahrradparkhaus realisiert werden kann. Verschiedene Möglichkeiten werden dabei untersucht: Entweder direkt integriert in die neue Querpassage, in den alten und bisher gar nicht zugänglichen Bunkern im Südosten des Bahnhofs und/oder im ehemaligen Postzentrum im Norden. Die Notwendigkeit eines oder mehrerer Fahrradparkhäuser ist den Verantwortlichen der Bahn dabei sehr bewusst, schließlich lassen sich Bahn und Fahrrad wunderbar kombinieren. Auch bei der Stadt Frankfurt ist hierbei der Leidensdruck groß, sodass diese die Lösungssuche unterstützt.

Ansgar Hegerfeld

Grüne Welle durchs Bahnhofsviertel

Was in vielen deutschen Städten angeblich aus „technischen Gründen“ nicht geht, hat Frankfurt nun einfach gemacht: Die Moselstraße hat eine für den Radverkehr optimierte „grüne Welle“!

Radfahren könnte so schön entspannt sein, wenn man ungehindert dahin rollen könnte und nicht ständig an roten Ampeln anhalten und mühsam wieder anfahren müsste. Das wissen zum Glück auch die Verantwortlichen in den Ämtern und der Politik, die meist selbst täglich im Sattel sitzen. Zwar hat sich die Umsetzung seit der Ankündigung Mitte 2022 deutlich verzögert, aber nun wurden endlich die Ampeln neu programmiert: Vormittags kann man nun ohne anzuhalten vom Main Richtung Westend radeln, nachmittags in die entgegengesetzte Richtung. Einzige Ausnahme: Bei der nicht vermeidbaren Kreuzung der Straßenbahn an der Münchener Straße bekommt diese weiterhin Vorrang vor dem Radverkehr – ein Kompromiss, den wir für angemessen und sinnvoll halten.

Wieso nun gerade die Moselstraße? Der Grund ist einfach: Aus Richtung Süden soll zukünftig der Radschnellweg FRM 1 (Darmstadt-Frankfurt) am Untermainkai enden und dort nahtlos in den FRM 5 (Vordertaunus-Frankfurt) übergehen. Und somit soll und muss der viele Radverkehr auch durchs Bahnhofsviertel. Hierfür bietet sich die

Moselstraße durch ihre direkte Führung und geringe Verkehrsbelastung an, auch der Übergang ins Westend im Norden ist schon vorhanden und wird bereits intensiv genutzt.

Die Moselstraße ist dabei nur ein Baustein in der größeren Umgestaltung des Verkehrs im Bahnhofsviertel: Sie soll neben der Taunusstraße eine von zwei Hauptachsen für den Radverkehr werden. Die Taunusstraße eignet sich dafür besonders, weil sie von der Straße „Am Hauptbahnhof“ für den Kraftverkehr getrennt werden soll. Das ist für den Ausbau der Straßenbahn-Haltestelle am Hauptbahnhof ohnehin notwendig. Für den ÖPNV soll vor allem die Münchener Straße ertüchtigt werden, der Fußverkehr dagegen soll auf der Kaiserstraße mehr Platz bekommen. Durch diese Entflechtung der Verkehrsmittel sollen Konflikte gleich von Anfang an vermieden werden.

Was mit Blick auf die Platzverteilung perspektivisch aber noch fehlt, ist eine weitere Mainbrücke, die den vielen erwarteten Radverkehr der beiden Radschnellwege auch aufnehmen kann – der Holbeinsteg ist schon heute völlig überlastet und sollte besser komplett dem ebenfalls reichlich

vorhandenen Fußverkehr gewidmet werden. Ein Anbau am Holbeinsteg oder eine komplett neue Mainbrücke daneben sind mittelfristig unausweichlich und sollten bereits jetzt geplant werden.

Ansgar Hegerfeld





(Fast) alle Radschnellwege führen nach Frankfurt – bloß wann?



Corinna Spitzbarth/AGNH

Auch wenn Wiesbaden die hessische Landeshauptstadt ist, zentraler Verkehrsknotenpunkt in der Rhein-Main-Region ist unbestritten Frankfurt. Künftig sollen acht Radschnellwege aus allen Himmelsrichtungen hinzu kommen.

Die gute Nachricht vorweg: Bei den meisten Radschnellwegen in Hessen laufen die Planungen und teilweise auch Bauarbeiten, auch wenn sich die politische Lage auf Landesebene beim Radverkehr verändert hat. In anderen Regionen Deutschlands wurden Projekte dieser Art dagegen in letzter Zeit häufig wieder auf Eis gelegt oder komplett eingestampft, weil die politischen Widerstände zu groß wurden. Je konkreter die Planungen vorankamen und je klarer dadurch auch platzbedingte Konfliktpunkte mit dem Kraftverkehr hervortraten, desto größer wurde die Angst der politisch Verantwortlichen.

Entscheidend ist also der Mut der gewählten Vertreterinnen und Vertreter in den politischen Gremien, denn sie müssen im Zweifelsfall ein paar Wochen Gegenwind aushalten. Sobald auch nur ein Parkplatz entfallen würde, kochen die Emotionen schnell hoch und die Presse greift die Wut der in der

Regel kleinen, aber lauten Gruppe nur allzu gerne auf. So schnell, wie die Aufregung kommt, verschwindet sie erfahrungsgemäß aber auch wieder. Nicht nur in Gent erhielt der für die Verkehrsberuhigung verantwortliche Bürgermeister anfangs Morddrohungen, bevor dann die positiven Ergebnisse auch die kritisch eingestellten Menschen überzeugten.

Aber selbst wenn sich mutige und engagierte Verantwortliche finden, gibt es Hürden: So dauert es von der Beantragung bis zur Bewilligung der notwendigen Fördermittel beim Land Hessen meist mehrere Monate. In dieser Zeit dürfen noch keine Aufträge vergeben werden, weil der Antrag theoretisch auch scheitern könnte. So vergeht viel Zeit mit Warten.

In Hessen geht es immerhin noch vorwärts, wenn auch für unseren Geschmack nach wie vor zu langsam. Zwar gibt es auch hier und da lokalen Widerstand, aber bisher sind noch keine Morddro-

hungen im Kontext der Radschnellwege bekannt geworden. Dass es so lange dauert, liegt auch an den komplexen Zuständigkeiten: Während eine Autobahn oder Landesstraße einfach zentral geplant und dann (auch gegen größere lokale Widerstände!) gebaut wird, gibt es für überregionale Radschnellwege keine zentral verantwortliche Stelle. Damit sind die Kommunen verantwortlich, die jedoch in der Regel nicht die Kapazitäten für solche Projekte und die Abstimmung mit ihrer Nachbarschaft haben.

Zum Glück haben in Hessen drei Verbände diese Koordinierung übernommen, damit es überhaupt jemand macht: die Regionalpark RheinMain Südwest GmbH (FRM1), der Regionalverband FrankfurtRheinMain (FRM3-9) und in Kassel der „Zweckverband Raum Kassel“. Abseits dieser Regionen (mit Ausnahme von Groß-Gerau, FRM2) gibt es dementsprechend keine Planungen, weil sich weder das Land Hessen noch Hessen Mobil dafür zuständig fühlen. Auch wenn der ADFC seit Jahren die zentrale Übernahme der Planungen durch das Land fordert, wäre bei diesem Paradigmenwechsel auch nicht automatisch mit einer unmittelbaren starken Planungsbeschleunigung zu rechnen: Der Wille in der Landesregierung hin zu einer freien Wahlmöglichkeit des Verkehrsmittels

und der Förderung des Radverkehrs müsste dafür auch vorhanden sein.

Trotzdem hat Manfred Ockel mit seinem Team der für die Umsetzung des FRM1 verantwortlichen Regionalpark RheinMain Südwest gGmbH erfolgreich gezeigt, dass ein befahrbarer Referenzweg gerade am Anfang deutlich mehr überzeugt als Pläne und Ideen auf Papier. Er hat daher die Verantwortlichen an einen Tisch geholt und gezeigt, wie schnell (für deutsche Verhältnisse) die ersten Meter auf den Gebieten der besonders Interessierten gebaut werden können. Zu dem Zeitpunkt waren manche andere Kommunen noch gar nicht richtig an Bord, aber der Druck zeigte Wirkung: Niemand möchte schließlich die politische Verantwortung dafür übernehmen, wenn an der eigenen Gemeindegrenze der Radschnellweg plötzlich endet – im schlimmsten Fall sogar von beiden Seiten kommend!

Konkrete Zeitangaben für die Fertigstellung gibt es indes nicht. Durch die komplexen Zuständigkeiten lassen diese sich kaum abschätzen. Alle Kommunen, durch die ein Radschnellweg führen soll, müssen sich schließlich einig über die grundsätzliche Notwendigkeit, Route und Finanzierung werden. Dann müssen sie alle zueinander passende Beschlüsse fassen und

hoffen, dass es sich mitten in der Planung nicht noch eine Kommune anders überlegt, wie es beim FRM6 in Bad Vilbel und FRM7 in Frankfurt passiert ist. Und auch die Bürokratie kostet unberechenbar viel Zeit, weshalb der ADFC Hessen u. a. die Abschaffung der Prüfung der Umweltverträglichkeit von der Landesregierung fordert. In aller Regel fällt diese Prüfung positiv aus, die Vorteile eines qualitativ hochwertigen Radwegs lassen sich schließlich nicht von der Hand weisen.

Frankfurt – Darmstadt (FRM1)

Das wohl bekannteste und am weitesten vorangeschrittene Vorzeigeprojekt ist zumindest von Darmstadt-Arheilgen bis Langen schon befahrbar. Ein Ausflug lohnt sich, um das Gefühl von qualitativ hochwertigen Radwegen einmal zu erleben! Die kann man, entgegen der landläufigen Meinung, sogar in Deutschland bauen – wenn man es politisch denn möchte.

Zwischen Langen und Frankfurt laufen noch die Planungen, der Druck durch das bereits befahrbare Stück zeigt allerdings Wirkung: Nachdem in Frankfurt über mehrere Jahre hinweg die Planungen ausgerechnet durchs Umweltdezernat behindert wurden, kommt

seit dem Wechsel an dessen Spitze spürbar Bewegung in die Sache. Die Planungen werden nun intensiv vorangetrieben und die Wege durch den Stadtwald dürfen auch befestigt werden. So endet der Radschnellweg nun doch nicht in Neu-Isenburg mit einem Übergang auf Frankfurter Schotterwege, wie es zeitweise befürchtet wurde. Erstmals wird der Stadtwald komfortabel mit allen Arten von Fahrrädern erlebbar und beendet die bisherige Abhängigkeit von Mountainbikes.

In Frankfurt soll der FRM1 über Ziegelhüttenweg, Holbeinstraße und dann über den Main in die Moselstraße führen – hier fehlt aus ADFC-Sicht allerdings noch eine zusätzliche Mainbrücke neben dem Holbeinsteg, der schon heute wegen hoher Auslastung keinen Radschnellweg mehr aufnehmen kann.

Über Hintergrundinformationen und Details zur Historie dieses Radschnellwegs hatte Helga Hofmann bereits im FFA 4/2025 unter dem Titel „Ein Radweg für Alltag und Freizeit“ berichtet.

Groß-Gerau – Frankfurt (FRM2)

Der Kreis Groß-Gerau hat auf eigene Faust drei Korridore für mögli-

che Radschnellwege im Rahmen einer Machbarkeitsstudie prüfen lassen – so viel Eigeninitiative ist sehr selten!

Die möglichen Routen sind:

1. Groß-Gerau – Mörfelden-Walldorf – Frankfurt Flughafen (FRM2)
2. Mainz – Ginsheim-Gustavsburg – Bischofsheim – Rüsselsheim – Raunheim – Kelsterbach (Stadtgrenze Frankfurt)
3. Darmstadt – Weiterstadt – Büttelborn – Groß-Gerau – Nauheim – Königstädten – Rüsselsheim

Bei der 1. Route wurden bereits weitere Planungen beauftragt, bei der 2. Route gibt es leider noch keine bevorzugte Variante und es sind weitere Gespräche zwischen den Kommunen notwendig. Bei der 3. Route sind immerhin schon ein Teil der Kooperationsvereinbarungen zwischen den Kommunen unterzeichnet und weitere Arbeiten in Planung.

Wiesbaden – Frankfurt (FRM3)

Die Machbarkeitsstudie wurde im November 2024 erfolgreich fertiggestellt, nun folgen die jeweils lokal notwendigen Beschlüsse in Frankfurt, Hattersheim, Kriftel, Hofheim und Wiesbaden. Hofheim und

Wiesbaden haben die Beschlüsse schon gefasst, die anderen sind momentan in Arbeit.

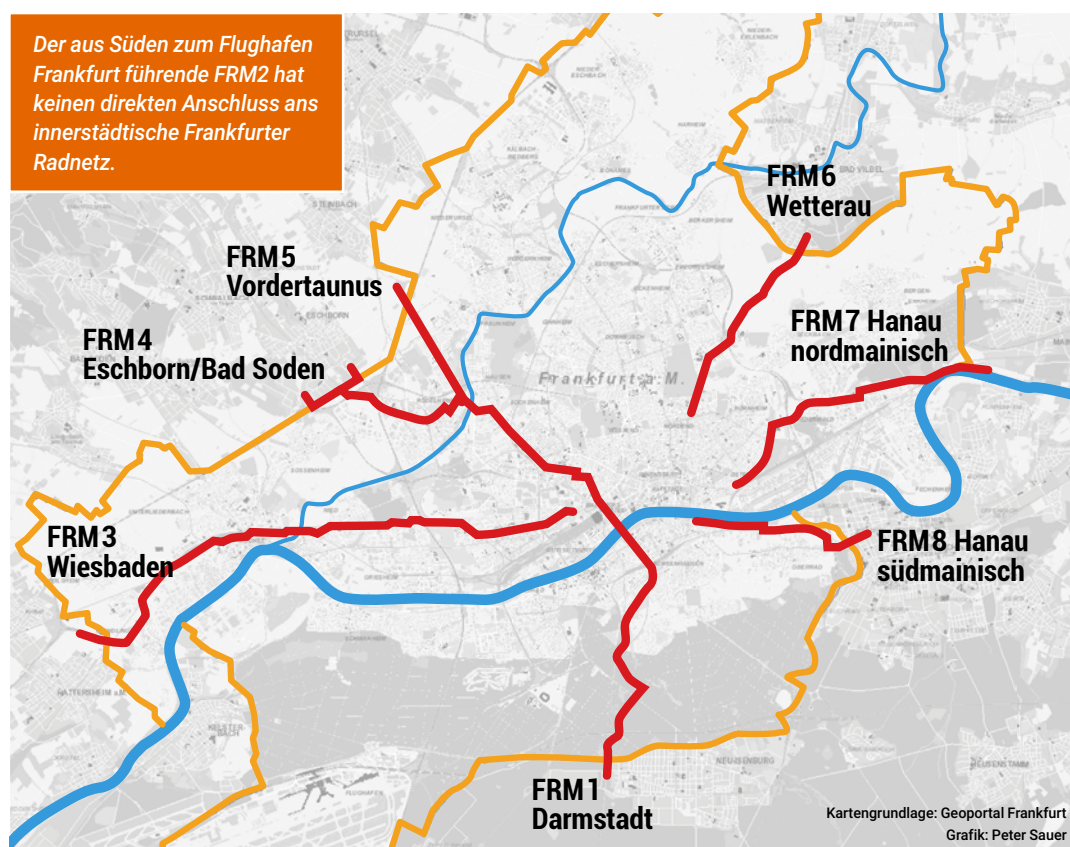
Bad Soden – Eschborn (FRM4)

Der FRM4 ist eher eine Art Zubringer-Radschnellweg für den FRM5, hat aber durch die Anbindung von Bad Soden, Sulzbach, Schwalbach und Eschborn durchaus Potential. Auch hier wurde die Machbarkeitsstudie erfolgreich abgeschlossen. Allerdings haben sich in diesem Fall die beteiligten Kommunen darauf verständigt, dass sie das Projekt nicht fortsetzen möchten. Die Gemeindevertretung in Sulzbach hatte die Unterstützung des Projektes mehrheitlich abgelehnt. Damit ist der FRM4 der einzige hessische Radschnellweg, der bis auf weiteres nicht in die Umsetzung gehen wird. Es sollen stattdessen einzelne lokale Projekte umgesetzt werden, allerdings nicht nach dem Standard für Radschnellwege.

Frankfurt – Vordertaunus (FRM5)

Dieser Radschnellweg soll praktisch komplett auf bereits vorhandenen Wegen und Straßen verlaufen, was die Bauzeiten in der Theorie deutlich reduzieren dürfte. Allerdings gibt es ein paar Knackpunkte: Unter anderem soll er über die Schloßstraße führen, wofür dann doch die gesamte Straße umgebaut werden müsste. Der aktuelle Zustand der Radverkehrsführung im dichten Mischverkehr ist ungeeignet für einen Radschnellweg. Da aber auch eine neue Straßenbahnlinie 13 vom Industriehof zum Hauptbahnhof in Planung ist, lässt sich der FRM5 hoffentlich gut mit der Ertüchtigung der Straßenbahngleise auf der Schloßstraße kombinieren.

Auch beim FRM5 ist die Machbarkeitsstudie seit einiger Zeit fertig und veröffentlicht. In Frankfurt wurden Mitte 2022 Gelder für die Vorplanung per Beschluss freigegeben, die Verwaltung mit der weiteren Planung beauftragt und inzwischen eine Ausschreibung für einen Teilabschnitt gestartet. Auch außerhalb von Frankfurt laufen die Ausschreibungen für die Planungsabschnitte bereits. >>



>> Wetterau – Frankfurt (FRM6)

Der FRM6 sorgte im August 2025 für Aufsehen, als der Bürgermeister der Stadt Friedberg überraschend eine eigene Machbarkeitsstudie veröffentlichte und damit vorschlug, den Radschnellweg als touristischen Weg mitten durch die Innenstadt zu führen. Der sachlich begründete Gegenwind, auch seitens des ADFC und VCD, war unter anderem wegen etlicher Konfliktpunkte und Engstellen groß und somit wurde diese Idee schnell wieder zurückgezogen. Die Planung soll nun als normaler, innerstädtischer Radweg fortgesetzt werden. Der Radschnellweg dagegen soll zusätzlich realisiert werden.

Zunächst war außerdem geplant, den FRM6 von Bad Vilbel (entlang der Bahnstrecke) über Berkersheim zu führen, auf Wunsch von Bad Vilbel soll nun aber die Variante über die Friedberger Straße und Friedberger Landstraße umgesetzt werden. Solche Änderungswünsche verzögern natürlich die Planungen immer weiter.

Frankfurt – Hanau nordmainisch (FRM7)

Auch beim FRM7 gibt es bereits seit 2019 eine fertige Machbarkeitsstudie. Leider sträuben sich manche Frankfurter Behörden gegen die geplante Führung durch den Ostpark, die sowohl von den Steigungen als auch der Routenführung her am attraktivsten ist. Als Grund wird hier der Denkmalschutz vorgeschoben, die momentanen Schlammrinnen seien schließlich geschützt und dürften nicht verändert werden. Auch im Riederwald soll der Radschnellweg einen großen Bogen um ein betroffenes Landschaftsschutzgebiet machen, während dasselbe Schutzgebiet auf den Meter genau Aussparungen für die dort existierenden Supermärkte (Metro und LIDL) inkl. ihrer großen asphaltierten Parkplätze und deren Flächenversiegelung lässt – Zufälle gibt es! Auch die Autobahn A661, der Riederwaldtunnel und die Straße „Am Erlenbruch“ sind kein Problem mitten im Landschaftsschutzgebiet. Angesichts dieser gigantischen vorhandenen Versiegelung ist es für die für den Umweltschutz

Verantwortlichen offenbar logisch, dass gelebter Umweltschutz durch mehr Rad- und weniger Autofahrten verhindert werden muss.

Ursprünglich geplant war die Führung durch den Ostpark, unter der Ratswegbrücke und A661 durch die vorhandene Unterführung auf die Riederspießstraße und dann entlang der S-Bahn-Gleise. Dort wird ohnehin die nordmainische S-Bahn-Strecke gebaut, sodass der Radschnellweg sogar fast schon „nebenbei“ hätte mit gebaut werden können. Schließlich müssen für diese Bahnprojekte normalerweise „Baustraßen“ angelegt werden, die meistens aber im Anschluss wieder abgerissen werden.

Als „Alternative“ soll der FRM7 nun vom Ostbahnhof über die Ostparkstraße, über den unteren Teil des Bornheimer Hangs und dann entlang der Straßen „Am Erlenbruch“ und Wächtersbacher Straße bzw. als weitere Alternative über die Birsteiner Straße verlaufen.

Immerhin: Es wird aktuell geprüft, ob „Am roten Graben“ eine Querung der Gleise und Hanauer Landstraße eingerichtet werden kann. Das würde einige Konfliktpunkte auf der Alternativroute entschärfen. Und in

Hanau wird auch bereits an einem Abschnitt konkret geplant.

Hanau – Frankfurt südmainisch (FRM8)

Frankfurt und Offenbach haben die Grundsatzbeschlüsse für die Weiterführung der Planungen gefasst. In Hanau hat die Stadt selbst bereits die Planungen für den ersten Abschnitt gestartet. Bei den anderen Kommunen gibt es teilweise noch Diskussionen und verschiedene Ideen für Routen, die nun abgestimmt werden müssen. Auch beim FRM8 wurde aber die grundsätzliche Machbarkeit im Rahmen einer Studie bestätigt.

Seligenstadt – Frankfurt Flughafen (FRM9)

Der Frankfurter Flughafen bietet viele Arbeitsplätze, die erreicht werden wollen. Daher soll mit dem FRM9 der Kreis Offenbach besser an den Flughafen angebunden werden. Die Machbarkeitsstudie ist seit 2023 fertig, der erste Abschnitt entlang der K173/K174 ist bereits in der Ausschreibung für die weiteren Planungen. *Ansgar Hegerfeld*

Doppelstockparker in Griesheim wieder in Betrieb

Nach der Wiedereröffnung der grundsanierten Personenunterführung Ost am S-Bahnhof Frankfurt-Griesheim im Dezember ist der Doppelstockparker für das dortige Bike&Ride-Angebot wieder in Betrieb gegangen. Wegen der seit Sommer 2024 ausgeführten Sanierungsarbeiten musste die Anlage zwischenzeitlich demontiert und eingelagert werden. Auf zwei Ebenen bietet die wieder errichtete Anlage Platz für 16 Fahrräder, die sich dort wettergeschützt sicher anschließen lassen. Die Lage des Doppelstockparkers in der Waldschulstraße/Bürgerhaus am nördlichen Ausgang der Personenunterführung ermöglicht auch während der noch laufenden Bauarbeiten am Bahnhof direkten Zugang zu den Bahnsteigen.

Radfahrbüro der Stadt Frankfurt



Die Abstellanlage ist zurück aus dem Dornröschenschlaf.

Neuer Radweg in Kalbach

Praktisch unbemerkt von der Öffentlichkeit hat Hessen Mobil einen neuen und durch den Höhenunterschied recht aufwendigen Radweg gebaut. Er führt vom Sport- und Freizeitzentrum Kalbach entlang der Ortsumfahrung (L3019) Richtung Nordwesten und verlängert damit den ebenfalls neu gebauten Radweg zwischen der U-Bahn-Station Kalbach Mitte und dem Sport- und Freizeitzentrum (entlang der Kalbacher Hauptstraße).

Ansgar Hegerfeld



Der wichtige Lückenschluss ist zwar nur wenige Meter lang, aber aufwendig im Bau gewesen.

Ansgar Hegerfeld

Termine

Mo.	09.03.	VS	Vorstandssitzung
Di.	10.03.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	11.03.	W	Radlertreff im Westen
Do.	12.03.	N	Radeltreff im Norden
Mi.	18.03.	V	AG Verkehr
Fr.	27.03.	NW	Stadtteilgruppe NordWest
Sa.	28.03.	R	Redaktionstreffen <i>Frankfurt aktuell</i>
Mo.	30.03.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	01.04.	G	AG Kartographie & GPS
Mi.	08.04.	W	Radlertreff im Westen
Do.	09.04.	N	Radeltreff im Norden
Di.	14.04.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	15.04.	V	AG Verkehr
Mo.	20.04.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	24.04.	NW	Stadtteilgruppe NordWest
Mi.	06.05.	G	AG Kartographie & GPS
Mo.	11.05.	VS	Vorstandssitzung
Di.	12.05.	S	Stadtteilgruppe Süd

Alle Angaben unter Vorbehalt!

Treffpunkte / Kontakte

G	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
N	18.00 Uhr/ 19.00 Uhr	Anmeldung und Infos unter: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00 Uhr	Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
R	15.00 Uhr	Infoladen, Bachmannstraße 2 - 4
S	18.00 Uhr/ 19.00 Uhr	Anmeldung und Info unter: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V	19.30 Uhr	Videokonferenz/Infoladen. Info unter: ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
VS	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
W	18.30 Uhr	Gasthaus „Zum Schwanen“, Höchster Schloßplatz Info unter: christa.pelleringhoff@adfc-frankfurt.de

Codierungen

Regelmäßige Termine an Freitagen (14-tägig, ab April wöchentlich), Wilhelm-Epstein-Straße 61
(nur mit Terminbuchung unter www.adfc-frankfurt.de/codiertermine).

Rund um Räder

Flohmarkt an der Kerschensteinerschule in Frankfurt-Hausen am Samstag, den 25.04.2026, 11 – 13 Uhr, nähere Infos unter:
<https://kerschensteinerschule-hausen.de/rund-um-raeder/>

Öffnungszeiten Infoladen

Hausener Brotfabrik, Bachmannstraße 2-4
freitags 17.15 – 19.00 Uhr / samstags 11.00 – 13.00 Uhr geöffnet.

Critical Mass (Treffpunkt Alte Oper):

jeweils am 1. Sonntag eines Monats sowie am darauffolgenden Freitag.
Siehe auch: criticalmass-frankfurt.de/termine/

ABSTANDHALTER



Es gibt nichts Gutes, außer man tut es, dachte sich der Besitzer dieses Radgespanns und brachte mehrere illegal in einem Wald entsorgte Gasflaschen zum Wertstoffhof. Ein schöner Nebeneffekt der Aktion: Selten hielten Autofahrende beim Überholen einen so großen Seitenabstand ein! Sind Gasflaschen womöglich die besseren Poolnudeln?

Falko Görres

Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

Selbsthilfswerkstatt im Reparatur- und Techniktreff, Ben-Gurion-Ring 118 in Bonames, immer von 15 – 18 Uhr

Sa. 07.03. Anmeldung: christian.konermann@adfc-frankfurt.de

Sa. 21.03. Anmeldung: Rainer Mai: 069 413085

Sa. 04.04. Anmeldung: adam.drosdzol@gmx.de

Sa. 18.04. Anmeldung: gunter.baumann@adfc-frankfurt.de

Sa. 02.05. Anmeldung: Rainer Mai: 069 413085

Neue Ganztags-Reparaturkurse sind in Vorbereitung. Auskunft bei michael.genthner@adfc-frankfurt.de

Kosten: 25 € für ADFC-Mitglieder, 30 € für Nichtmitglieder, 50 % Rabatt für Personen bis 18 Jahre

Redaktionsschluss für die Mai/Juni-Ausgabe: 08.04.2026



Main Velo
Spezialräder

MainVelo.de

„Räume schaffen, in denen sich junge Menschen fürs Rad engagieren“



Matthias Rohr, Franka Günther und Oliver Martini sind bisher die Gesichter des Jungen ADFC in Frankfurt.

Manchmal braucht es nur ein gutes Gespräch zur richtigen Zeit. Beim HessenForum, dem Aktiventreffen des ADFC Hessen, begegneten Oliver Martini (27), Franka Günther (24) und Matthias Rohr (27) einander erstmals und beschlossen sofort, in Frankfurt eine Gruppe des Jungen ADFC zu gründen. Ihr Ziel: jungen Menschen einen niedrigschwelligen Einstieg in die ADFC-Arbeit zu ermöglichen und neue Räume für Engagement rund ums Fahrrad zu öffnen. Im Gespräch erzählen sie, wie die Idee entstand, was sie konkret planen und wie sie dabei unterstützt werden können.

Wie kam es zu der Idee, eine Gruppe des Jungen ADFC in Frankfurt zu gründen?

Matthias: Oliver und ich sind da ein bisschen vorbelastet (lacht). Wir waren beide bereits auf Bundesebene in der AG Junge Menschen im ADFC aktiv und haben die Gründung des Jungen ADFC mit vorbereitet. Als wir uns Ende letzten Jahres auf dem HessenForum getroffen haben, kam im Gespräch ziemlich schnell die Idee auf, auch in Frankfurt einen Jungen ADFC zu starten. **Oliver:** Beim Mittagessen haben wir dann Franka getroffen.

Franka: Genau. Als ich für mein Studium nach Frankfurt gezogen bin und beim ADFC Hessen als Werkstudentin angefangen habe, war ich ehrlich gesagt überrascht, dass es in Frankfurt – und auch darüber hinaus – kaum Angebote speziell für junge Menschen im ADFC gibt. Des-

halb war ich sofort begeistert von der Idee, eine Gruppe junger Menschen im ADFC Frankfurt zu gründen.

Was ist euer Ziel?

Oliver: Wir möchten Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Frankfurt und Umgebung Räume schaffen, sich für den Radverkehr zu engagieren. Aktuell werden junge Menschen im ADFC oft abgeschreckt, weil vor Ort nur wenige Gleichaltrige aktiv sind. Das ist ein Teufelskreis – und den möchten wir durchbrechen. Dabei lassen wir bewusst offen, wie sich die Gruppe engagiert: Das kann die Organisation von Demos und Aktionen sein, aber genauso gut Reparaturen, der Bau von Open-Bike-Sensoren oder das Leiten von Radtouren.

Franka: Uns ist außerdem wichtig, dass die Interessen junger Menschen im Verband stärker gehört werden. Damit junge Mitglieder an Versammlungen teilnehmen, sich vielleicht für ein Vorstandsamt oder als Delegierte für die Landesversammlung aufstellen lassen, braucht es zunächst attraktive Angebote vor Ort.

Wie möchtet ihr dabei vorgehen?

Franka: Als ersten Schritt laden wir alle fahrradinteressierten jungen Menschen aus dem Rhein-Main-Gebiet zu einem Kick-off-Treffen am 23. April in die Räume des ADFC Frankfurt in der Brotfabrik ein. Dabei wollen wir gemeinsam darüber sprechen, was die jungen Menschen interessiert, und idealerweise direkt eine erste Aktivität festlegen, die wir angehen. Natürlich gibt es auch organisatorische Dinge zu klären.

Matthias: Aktuell liegt unser Fokus auf der Vorbereitung und Bewerbung dieses Treffens. Wir planen das Programm, erstellen Flyer und Social-Media-Posts und stehen im Austausch mit dem Kreisverband zu den organisatorischen Fragen.

Welche Altersgruppe spricht ihr mit „jungen Menschen“ genau an?

Oliver: Auf Bundesebene gehören zum Jungen ADFC offiziell alle Mitglieder unter 27 Jahren. Für Frankfurt haben wir uns bewusst für eine etwas höhere Altersgrenze entschieden. Wir möchten junge Menschen von 16 Jahren bis Anfang 30 ansprechen – also insbesondere Schüler:innen, Auszubildende, Studierende und junge Berufstätige.

An wen können sich Interessierte wenden?

Oliver: Zum Kick-off-Treffen sind alle in dieser Altersgruppe herzlich willkommen – auch ohne vorherige Anmeldung. Wer sich darüber hinaus an der Organisation beteiligen möchte, kann sich gerne per E-Mail wenden an: junger@adfc-frankfurt.de

Wie können unsere Leser:innen euch unterstützen?

Matthias: An alle jungen Menschen: Kommt zum Kick-off und erzählt euren Freundinnen und Freunden davon. Und an alle anderen: Sprecht junge Menschen in eurem Familien- und Freundeskreis gezielt auf das Angebot an.

Oliver: Außerdem freuen wir uns sehr, wenn unsere Flyer und Plakate verteilt werden. Diese gibt es während der Öffnungszeiten in der Brotfabrik oder auf Anfrage per E-Mail.

Franka: Und natürlich hilft es enorm, wenn ihr die Social-Media-Posts des ADFC Frankfurt zum Kick-off-Treffen liked und teilt.

Gibt es zum Abschluss noch etwas, das ihr den Leser:innen mitgeben möchtet?

Oliver: Wir sind sehr dankbar für die große Unterstützung, die wir im ADFC erfahren. Schon bei der Gründung des Jungen ADFC auf Bundesebene haben wir viel Rückenwind aus den lokalen Gliederungen bekommen – und auch diesmal ist diese Unterstützung unverzichtbar.

Franka: Uns geht es ausdrücklich nicht darum, einen Keil zwischen die Generationen zu treiben. Im Gegenteil: Wir möchten junge Menschen in den Verein integrieren, damit der ADFC auch in Zukunft stark und wirkungsmächtig bleibt.

Matthias: Und an alle jungen Menschen: Gemeinsam können wir etwas bewegen. Die Welt ist gleich viel schöner, wenn man sich für sie einsetzt – oder sie bei einer Radtour erkundet. Also seid bei dem Auftakttreffen dabei!

Noch steht der Junge ADFC Frankfurt ganz am Anfang. Doch die Offenheit für neue Ideen, die Unterstützung aus dem Verband und die Begeisterung der Beteiligten lassen viel Raum für Entwicklung. Wir sind uns nach dem Gespräch sicher: Die Gruppe des Jungen ADFC wird wichtige Impulse setzen – im Verein, aber sicherlich auch darüber hinaus.

Redaktion: Torsten Willner

23. April, 18 Uhr
Infoladen Brotfabrik Kickoff-Treffen Junger ADFC

Kommunalwahl: Jetzt zählt's!

Bis zu 93 Kreuze können am 15. März gesetzt werden, mit denen auch die Weichen für die nächsten fünf Jahre Verkehrspolitik gestellt werden – Radweg-Rückbau wie in Berlin oder weiter den Rad- und Fußverkehr fördern? Wir haben die Wahl, jede Stimme zählt!

Bei keiner anderen Wahl sind die Auswirkungen so unmittelbar spürbar wie bei der anstehenden Kommunalwahl: Die Zusammensetzungen der Stadtverordnetenversammlung und der Ortsbeiräte entscheiden sehr direkt darüber, ob, wo und wie zum Beispiel neue Radwege, Fahrradstraßen oder verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt werden. In der Vergangenheit waren die Abstimmungsergebnisse teilweise sehr knapp. Ein Beispiel: Der dauerhafte, barrierefreie und optisch ansprechende Umbau des Oeder Wegs wurde mit einer einzigen Stimme Mehrheit beschlossen. Der größte Irrtum ist also, nicht wählen zu gehen, weil sich „die anderen“ schon darum kümmern werden – es zählt jede Stimme!

Die Positionen der verschiedenen Parteien zum Radverkehr haben wir für den interaktiven Wahl-o-Rad gesammelt, der unter <https://frankfurt.wahl-o-rad.de> erreichbar ist. Ein Blick lohnt sich, es gibt große Unterschiede! Während manche Parteien den Radverkehr ausdrücklich und

auch überall fördern möchten, möchten andere den Radverkehr z. B. in die Seitenstraßen verdrängen – wobei sie sich aber erfahrungsgemäß auch dort gegen Maßnahmen für den Radverkehr sträuben, weil besonders dort Parkplätze entfallen müssten. Es lohnt sich daher, auch die kurzen Begründungen der Parteien am Ende der Umfrage zu lesen.

Wer darf wählen? Alle Menschen mit deutschem Pass und EU-Bürgerinnen und EU-Bürger ab 18 Jahren, sofern man seit mindestens sechs Wochen vor der Wahl in Hessen gemeldet ist. Menschen ohne EU-Pass können die Kommunale Ausländervertretung (KAV) wählen.

Kleine Hilfestellung zu dem riesigen Stimmzettel (1,44 x 60 cm!): Wer es sich einfach machen möchte, kann genau eine Liste per Listenkreuz (ganz oben) wählen. Mehrere Listenkreuze machen den Stimmzettel ungültig. Zusätzlich zu einem Listenkreuz können auch einzelne Mitglieder dieser Liste durchgestrichen werden. Die Stimmen der gestrichenen Personen werden dann automatisch auf die restlichen Mitglieder der Liste verteilt. Außerdem können die maximal 93 Stimmen auch auf einzelne Personen verteilt werden („panaschieren“), dabei können maximal drei Stimmen pro Person vergeben werden („kumulieren“).

Ansgar Hegerfeld

Leser-MEINUNG

Komplexität der Verkehrspolitik

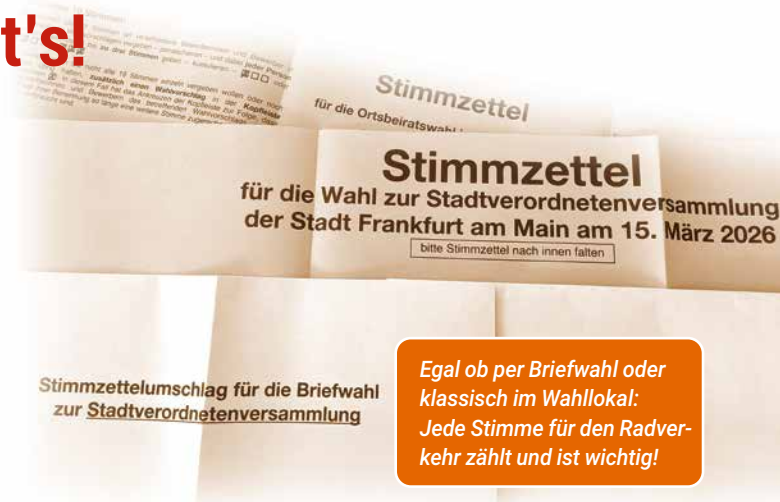
in der Januar/Februar-Ausgabe habt ihr ausführlich über die Verkehrssituation in Frankfurt berichtet. Bereits im Editorial wurde darauf hingewiesen, dass man sich ein bisschen Zeit für die Texte nehmen sollte. Die Zeit habe ich mir genommen und war überwältigt von der Ausführlichkeit der Lagebeschreibung und den Anforderungen an die Verkehrspolitik.

Ich bin hauptsächlich Fußgängerin und Radfahrer, selten im Auto unterwegs und benutze oft Bus und U-Bahn. Bei allen Argumenten und Beschreibungen konnte ich zustimmen – unglaublich.

Was mir auch gut gefallen hat, war die Deutlichkeit, dass die Verkehrspolitik, wie andere Politikbereiche auch, einem Aushandlungsprozess unterworfen ist, was zwar manchmal schwer auszuhalten ist, aber in unserer Gesellschaft einfach nicht anders geht. Vielen Dank an Ansgar Hegerfeld für den umfangreichen Bericht!

Auch danke für den Wahl-O-Rad. Ich bin gespannt, wie die Kommunalwahl ausgehen wird. Danach wird es sicher weiterhin viel Stoff für Frankfurt aktuell geben. Weiterhin alles Gute und viel Erfolg!

Christine Fröhlich



Wer am 15. März nicht in Frankfurt ist, kann natürlich auch per Briefwahl wählen. Das geht schon jetzt vor Ort im Briefwahlbüro oder per Versand der Unterlagen nach Hause. Sie können mit wenigen Klicks hier beantragt werden.

Mehr Informationen zur Wahl an sich und den Möglichkeiten bei der Stimmabgabe gibt es bei der Stadt Frankfurt.



PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

FAHRRAD FREUND

VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

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

PERPEDALE.DE
FAHRRADFREUND.COM



Uta Fitzen und Michael Genthner berichten im voll besetzten Saalbau über die Vorstandsarbeit im ADFC Frankfurt

Auf hohem Niveau stabil

Freude über die Entwicklung der Mitgliederzahlen beim ADFC Frankfurt

Die Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt fand dieses Jahr zum ersten Mal an einem Samstag-nachmittag statt. Damit sollte es Mitgliedern ermöglicht werden, teilzunehmen, für die lange Abendtermine nicht in Frage kommen. Die 3,5-stündige Versammlung war eng getaktet und ohne Pause geplant. Zum Ausgleich konnten sich die Teilnehmenden währenddessen an Getränken, Süßem und Salzigen vom Buffet bedienen.

In den Saalbau Gutleut am Rottweiler Platz waren 81 Mitglieder gekommen, um den Jahresbericht des Vorstands, den Tätigkeitsbericht des Verkehrspolitischen Sprechers, das Zahlenwerk des Schatzmeisters und die Kurzberichte aus den 21 (!) aktiven Arbeitsgruppen anzuhören. Inklusive verschiedener Wahlgänge

(Versammlungsleitung, Protokollführung, Auszahlungskommission, Vorstand, Schatzmeister, Kassenprüfende, Delegierte zur Landesversammlung) wird dieses Programm in dreieinhalb Stunden zwischen 15 und 18.30 Uhr abgearbeitet. Thomas Tomala begrüßt die Mitglieder und eröffnet die Veranstaltung mit der Wahl des Versammlungsleiters Thomas Koch, der dann gekonnt durch das Programm führt. Nach Wahl der Protokollantin Anke Bruß und Feststellung der Beschlussfähigkeit (es wurde satzungsgemäß rechtzeitig zur Versammlung eingeladen) erweitert er die Tagesordnung um den Punkt: „14. Vorstellung des Jungen ADFC Frankfurt“, der dann beschlossen wird. Danach leitet er zum Wahlgang für die Auszahlungskommission über. Die besteht nach der Wahl aus Elke Bauer, Christiane Beckort, Egon Schewitz und Anne Wehr.

Schuch (Rad+Reise sowie Organisation der Geschäftsstelle) und Elke Bauer (Buchhaltung, Reisebuchungen) noch Thomas Koch, der sich neben seinem Ehrenamt als Leiter der AG Touren nun zusätzlich um Organisatorisches kümmert. Alle anderen Aktiven arbeiten weiterhin ehrenamtlich.

Unter den Rubriken „Wie wir zusammenarbeiten“, „Tätigkeiten rund um die Geschäftsstelle“, „Rechtliche Vorgaben für Veranstaltungen“, „Öffentlichkeitsarbeit/ Repräsentation“, „Aktivitäten für Aktive und Mitglieder“ oder „TourGuide-Zertifizierung“ finden sich eine ganze Reihe von Aktivitäten des Vorstands, die hier wiederzugeben den Rahmen dieses Hefts sprengen würden. Wer mehr wissen will, kann sich die komplette Präsentation, wie sie auf der Versammlung gezeigt wurde, mit dem unten stehenden Link anschauen.

Ein Blick auf die Mitglieder-Grafik zeigt: Wir bleiben stabil auf hohem Niveau. Nach nahezu einer Verdoppelung der Mitgliederzahl seit 2014 stagniert die Entwicklung 2025 gegenüber dem Vorjahr bei rund 4.800. Zwar überwiegen die Beitritte zum ADFC die Austritte, doch durch Wegzüge bleibt unter dem Strich ein ver-

schmerzbares Minus von 0,2 %. Interessant noch, wie Radfahrende zum ADFC finden: Über 50 % der Neumitglieder wurden bei Aktionen des Vereins, z. B. Infoständen oder Codierterminen, gewonnen. Wir müssen also weiterhin aktiv bleiben und für uns werben. Und wir müssen uns um Jüngere kümmern. Unser Altersdurchschnitt liegt aktuell bei fast 50 Jahren, so dass auch die „Nachwuchsgewinnung als zentrales Thema“ in der Präsentation des Vorstands zu finden ist.

Erfolgreiche Verkehrspolitik

Die Präsentation des Verkehrspolitischen Sprechers gleicht überwiegend der, die bereits auf der Weihnachtsfeier im Dezember zu sehen war. Darauf weist Ansgar Hegerfeld hin, bevor er die Erfolge seiner (und vieler anderer Aktive) Arbeit zeigt. Dabei die Eröffnung eines „Mehrgenerationen“-Radwegs im Norden der Stadt, geplant seit Jahrzehnten, oder die Sanierung von Parkwegen, die langsam von Schlammrutschen zu befahrbaren Strecken werden. Dass entgegen der Kritik an den fahrradfreundlichen Nebenstraßen diese Projekte weiter gedeihen, sich die Ortsbeiräte für eine Fortsetzung eingesetzt haben, wird als Erfolg verbucht. Genauso wie der Fahrradklima-Test, in dessen Ranking die „Fahrradstadt Frankfurt“ noch vor der Vorzeigestadt Bremen gelandet ist! Da ist es fast schon kein Wunder, dass auch das ZDF zu uns findet und über den Frankfurter „Bicibus“ einen Beitrag dreht und in seiner Reihe „37 Grad“ veröffentlicht. So kommt, zum Schluss des verkehrspolitischen Vortrags, Ansgars Aufforderung gerade recht: „Geht wählen!“, ruft er der Versammlung zu, „Wir entscheiden, ob weiterhin Radwege gebaut werden oder eben nicht.“

Zahlen, Zahlen, Zahlen

Das Zahlenwerk des Schatzmeisters, in der Regel eine ermüdende Angelegenheit, trägt Alexander Schulz wieder locker und nachvollziehbar vor, immer reduziert auf das Wesentliche. Und das zeigt, dass es dem Verein finanziell gut geht, dass



Nach Anne Wehr trägt zukünftig Anke Bruß den goldenen Schlüssel für die ADFC-Geschäftsstelle

Der Vorstand berichtet

Es folgt der Bericht des Vorstands. 17 mal habe man sich getroffen, berichten Uta Fitzen und Michael Genthner, sich noch dazu bei zwei ganztägigen Klausuren über die Zukunft des Vereins Gedanken gemacht. Was unter anderem zu dem Entschluss führte, einen weiteren Mitarbeiter auf Minijob-Basis einzustellen. So kommt nun zu Ansgar Hegerfeld als hauptamtlicher Verkehrspolitischer Sprecher, Birte



Link zu den Sitzungsdocumenten
cloud.adfc-hessen.de/s/mv2026ffm

ausreichende Einnahmen (hier vor allem durch die Codieraktionen der Klaunixe) dafür sorgen, dass wir uns auch weiterhin ein (druck-)kostenintensives Produkt wie *Frankfurt aktuell* leisten können. Das beruhigt den Autor dieser Zeilen, liegt ihm doch „die beste Mitgliederzeitschrift bundesweit im ADFC“ (Zitat Schatzmeister) am Herzen. Das Zahlenwerk wurde von Iris Nattermann, Sonja David und Marion Baur geprüft und die Entlastung des Schatzmeisters wird empfohlen. Die Versammlung folgt diesem Vorschlag.

Wir werden uns verjüngen

Nun noch einige Personalien: Anke Bruß und Dr. Susanne Neumann verlassen den Vorstand, bleiben aber weiterhin aktiv. Anke hat unter Applaus den goldenen Schlüssel für die Geschäftsstelle in der Brotfabrik von Anne Wehr erhalten, Susanne wird sich verstärkt um Verkehrspolitik im Westen der Stadt kümmern (auch das ist einen Applaus wert).

Zu Kassenprüfenden werden gewählt: Iris Nattermann, Sonja David

und Katja Walker. Auch der Schatzmeister wird in seinem Amt bestätigt, wie auch der Vorstand, der nun, deutlich verjüngt, um Andre Geißler und Lars Nattermann ergänzt ist.

Weitere junge Gesichter haben die Gründung eines „Jungen ADFC Frankfurt“ vor. Oliver Martini und Matthias Rohr laden jüngere Mitglieder zu einem Kick-off am 23. April in der Brotfabrik ein. Erste Aktivitäten sind bereits geplant, im Umfeld der Goethe-Uni wollen die beiden um Mitstreitende werben.

Auch im vergangenen Jahr konnte ein Mitglied für das ehrenamtliche Engagement belohnt werden: Sigrid Hubert, seit vielen Jahren in Frankfurt (u. a. RadreiseMesse, Webauftritt von *Frankfurt aktuell*, Klaunix, Vorstand) und im Landesverband (Vorstand, Rahmencodierung) aktiv, erhielt den Ehrenbrief des Landes Hessen (wir haben berichtet, *Frankfurt aktuell* 4-2025). Das ist der Versammlung einen herzlichen Sonderapplaus wert.

Die Kurzberichte der Arbeits- und Stadtteilgruppen schließen den Nachmittag ab. Ab 18.30 Uhr wird



Dr. Susanne Neumann und Anke Bruß (vorne) wurden mit herzlichem Dank für ihre Mitarbeit aus dem Vorstand verabschiedet. Dahinter v. l. Michael Genthner, Birte Schuch, Klaus Schmidt-Montfort, Uta Fitzen, Andre Geißler und Lars Nattermann (beide neu im Vorstand), Thomas Tomala und Schatzmeister Alexander Schulz.

Eckehard Wolf (3)

dann endlich uneingeschränkt ans Buffet gebeten, und der Austausch untereinander in entspannter Stimmung fortgeführt.

Und sonst? Falko Görres berichtet über Günter Tataras Bemühungen um ein mögliches zukünftiges Deut-

ches Fahrradmuseum. Das sollte nach Frankfurt gehören, meint Günter, am besten in die Villa Kleyer. Denn dort liegt die Wiege der Adlerwerke, der ersten Fahrradfabrik in Frankfurt am Main. Es bleibt also auch hier spannend. Peter Sauer

ABGESPERRT



Habsburgerallee

Die „Radwege“ auf dem Alleenring sind in diesem Abschnitt seit vielen Jahren eine buckelige Zumutung. Dass Kapazitäten für einen ordentlichen Radweg auf der Fahrbahn zur Verfügung stehen, wurde auch hier dank einer privaten Baustelle getestet: Im Dezember und außerhalb der Ferien wurde einfach einer der beiden Fahrstreifen für den Kraftverkehr gesperrt. Der oft bei solchen Maßnahmen von der Frankfurter Autolobby befürchtete Weltuntergang blieb auch dieses Mal aus. Wir fordern daher: Gerne wieder so einrichten und in beide Richtungen verlängern! Natürlich ohne die Sperrung des Gehwegs, der dort auch benötigt wird.

Ansgar Hegerfeld



STADTRADELN
 Radeln für ein gutes Klima

TSCHAU STAU

•RAD
FAHREN
FFM

FRANKFURT 1. – 21. Mai

Anmelden: stadtradeln.de

Frankfurt Green City
www.frankfurt-green-city.de

STADT FRANKFURT AM MAIN

EINE KAMPAGNE VON
KLIMA
BÜNDNIS
SERVICES

Umwelttelefon 069/212-39 100 stadtradeln@stadt-frankfurt.de

ADFC-Offenbach Wahlprüfsteine 2026	Liste 1 CDU	Liste 3 SPD	Liste 4 Die Grünen	Liste 5 FDP
Frage 1: Umsetzung der 63 Maßnahmen Radentscheid	Umsetzungen nur bei Vereinbarkeit mit anderen Verkehrsarten.	Priorisierung nacharbeiten. Vorab Verkehrsversuche bei größeren Maßnahmen.	Maßnahmen weiter umset- zen, Radverkehrskonzept fortschreiben.	Im Rahmen der vorhande- nen Mittel umsetzen. Raumkonflikte vermeiden
Frage 2: Verbesserung Fahrradstraßen (FS) Modalfilter (MF)	Pauschale Einschränkungen des Autoverkehrs werden abgelehnt.	Reduzierung des Autover- kehrs auf FS ist wichtige Maßnahme.	FS verbessern und weitere neu einrichten MF sind wirksames Instrument.	Den Einzelfall prüfen. Anwohnerverkehr nicht unnötig reglementieren.
Frage 3: Radschnellweg (RS) FRM8	Offen gegenüber RS. Sorgfältige Trassenprüfung.	Bau des RS wird unterstützt. Sinnvolle Wegeführung ist Herausforderung.	RS soll zügig geplant und gebaut werden.	RS stellt eine große Heraus- forderung dar. Prüfung alternativer Varianten.
Frage 4: Schulstraßen	Schulstraßen einzelfall- bezogen prüfen.	Schulwegeplan begutach- ten, Schulstraßen können Teil der Lösung sein.	Schulstraßen sollen, wo möglich, eingerichtet werden.	Schulwegeplanung überprü- fen, Schulstraßen können ein Instrument sein.
Frage 5: Radabstellanlagen (RA) Fahrradparkhaus (FP) Raddiebstahl	FP funktionsfähig machen. Mehr Videoüberwachung und Beleuchtung	Übergangslösung für FP ist gefunden, vollständiger Ausbau, wenn Finanzen es zulassen.	FP in den Regelbetrieb überführen, Ausbau RA an ÖPNV-Halten, Schulen, Wohngebieten.	Weitere RA sind notwendig insbesondere Hauptbahn- hof, Kaiserlei, Ostbahnhof.
Frage 6: Radwegeprobleme Sanierung und Parken auf den Wegen	Sanierung hat Vorrang vor neuen Projekten. Regeln konsequent durchsetzen.	Schwerpunktkontrollen gegen Falschparken, Wirkungsorientierte Sanierung	Fortsetzung der Sanierung. Stärkerer Einsatz Fahrrad- staffel Verkehrspolizei	Hohes Kontrollniveau ausbauen. Budget für Sanierungen erhöhen.
Frage 7: Stärkung des Umweltverbundes (UV)	Stärkung vom UV, ohne andere Verkehrsmittel zu verdrängen.	Mobilitätswende sozial, gerecht und nachhaltig vollziehen	Stärkung des Radverkehrs, zusammen mit Fußverkehr und ÖPNV	Alle Verkehrsträger haben ihre Berechtigung.

Wahlprüfsteine zum Offenbacher Radverkehr

Zur Wahl der neuen Stadtverordnetenversammlung am 15. März 2026 hat der ADFC Offenbach den Parteien und Wählervereinigungen sieben konkrete Fragen zu aktuellen Projekten und Planungen gestellt.



Frage 1 thematisiert die weitere Umsetzung der bereits beschlossenen 63 Maßnahmen aus dem Radentscheid. Die Antworten zeigen große Unterschiede. Die SPD will neu priorisieren, die CDU setzt die Vereinbarkeit mit anderen Verkehrsarten voraus, die FDP macht es von der Finanzierung abhängig und die Freien Wähler wollen eine kritische Überprüfung. Die Grünen, Linke, Tierschutzpartei, Volt und die OfA finden, dass zügig weiter umgesetzt werden soll.

Frage 2 dreht sich um die Verbesserung der Offenbacher Fahrradstraßen – etwa durch Modalfilter zur Verhinderung unberechtigten Kfz-Durchgangsverkehrs. Während die CDU Einschränkungen des Autoverkehrs ablehnt und die FDP den Einzelfall prüfen möchte, sprechen sich die anderen Parteien mehr oder weniger für eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs aus. Und für die Grünen und Linken ist klar, dass die Fahrradstraßen weiter ausgebaut werden sollen.

Frage 3 befasst sich mit dem Radschnellweg FRM8, der zukünftig von Hanau kommend Offenbach von Ost nach West in Richtung Frankfurt durchqueren wird. Grundsätzlich unterstützen alle Parteien das Vorhaben, wollen aber die aktuell stattfindende Variantenprüfung durch die Planungsgesellschaft erst abwarten.

Frage 4 beschäftigt sich mit der Umsetzung von Schulstraßen. An der Grundschule in Bieber gibt es in Offenbach bereits ein erstes Beispiel einer temporären Straßensperrung zum Schulbeginn und Schullende. Die Antworten variieren: Schulstraßen ausbauen! (Grüne, OfA, Volt, Linke und Tierschutzpartei) und Schulstraßen prüfen! (CDU, SPD, FDP und Freie Wähler)

Frage 5 behandelt das immer noch nicht in Vollbetrieb befindliche Fahrradparkhaus in der Berliner Straße und weitere, sichere Radabstellanlagen. Fast alle Parteien wollen das Fahrradparkhaus in den Vollbetrieb überführen, nur die SPD macht dies von der Finanzierung abhängig. Weitere Radabstellanlagen unterstützen alle.

Frage 6 beleuchtet die nicht sanierten und oft zugedackten Radwege. Konsequente Kontrollen, um die Radstreifen freizumachen, haben alle Parteien genannt, die Grünen weisen auf die Fahrrad-Staffel der Verkehrspolizei hin. Auch eine Sanierung der Radwege unterstützen alle Parteien, teils mit unterschiedlichen Nuancen.

Frage 7 fordert die Parteien auf, sich zur Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr und ÖPNV) zu positionieren. SPD und Grüne wollen die Mobilitätswende sozial gerecht und nachhaltig gestalten, auch. OfA, Volt, FDP, Linke und Tierschutzpartei wollen den Umweltverband stärken. CDU und Freie Wähler wollen andere Verkehrsmittel dem Umweltverband gegenüber nicht in Nachteil geraten sehen.

Liste 6 Die Linken	Liste 7 Freie Wähler	Liste 10 Tierschutzpartei	Liste 11 Volt	Liste 12 Ofa e.V.
Zügige Umsetzung der 63 Maßnahmen.	Kritische Überprüfung der 63 Maßnahmen. Abstimmung mit Gewerbe, Anwohnern.	Konsequente und zügige Umsetzung aller beschlossenen Maßnahmen	Maßnahmen strukturieren, priorisieren und überprüfbar umsetzen.	63 Maßnahmen sind sinnvoll, dringend genauso umsetzen.
FS ausbauen und konsequent vor Durchgangsverkehr schützen.	Qualitative Entwicklung der FS. Reduktion des unberechtigten Verkehrs.	Konsequente Maßnahmen, Reduzierung Durchgangsverkehr durch Modalfilter	Modalfilter und Markierungen verbessern Akzeptanz der FS.	Nicht berechtigter Kfz-Verkehr ist eine Gefahr.
RS muss störungsfreies, zügiges, sicheres Fahren ermöglichen.	Ergebnisoffene Prüfung aller Trassen. Frühzeitige Bürgerbeteiligung.	RS wird unterstützt, Abwägung der Auswirkungen für Anwohner und Stadtgrün.	RS wird grundsätzlich unterstützt.	Trassenführung über Kuhmühlgraben oder den Lämmerspieler Weg.
Schulstraßen ausbauen und schnell auf andere Schul-Standorte übertragen.	Prüfung weiterer Schulstraßen. Sind mögliches Mittel, kein Automatismus.	Schrittweiser Ausbau der Schulstraßen. Schulen und Eltern eng einbinden.	Befürworten Schulstraßen, Anlieger und Handwerksverkehr berücksichtigen.	Schulstraßen finden wir sehr gut. Es soll mehr Schulstraßen geben.
Zügiger Vollbetrieb des FP. Zusätzliche Abstellanlagen an Knotenpunkten.	Zügiger Vollbetrieb des FP, Ausbau sicherer, überdachter RA mit Lademöglichkeiten.	FP möglichst schnell in den Vollbetrieb. Ausbau überdachter beleuchteter RA.	Vollständige Inbetriebnahme des FP. Ausbau sicherer RA.	FP soll durchgängig benutzt werden können. Ofa möchte mehr RA.
Radwege konsequent freihalten und sanieren.	Konsequente Durchsetzung der StVO. Sanierung maroder Radflächen.	Konsequente Kontrolle und zügige Sanierung.	Regelmäßige Kontrollen, Sanierung im Zuge von Straßenbaumaßnahmen.	Radwege sollen höher priorisiert werden, insbesondere bei Sanierung und Kontrollen.
Rad-, Fußverkehr und ÖPNV sollen Vorrang vor MIV haben.	UV stärken, ohne einzelne Verkehrsarten gegeneinander auszuspielen.	Rad- und Fußverkehr priorisieren, sicherer und attraktiver gestalten.	Stärkung des Umweltverbundes ist notwendig.	Unterstützen voll und ganz Stärkung des Umweltverbundes.

Nach den Wahlen wird es sich zeigen, ob sich die dann neu zu formierende Koalition an die hier formulierten Ziele halten wird. Der ADFC wird genau hinschauen. Und die von Grünen und SPD in ihren Wahlprogrammen geforderte Einsetzung eines Fuß- und Radverkehrsbeauftragten ist in Offenbach

schon lange überfällig. Eine Wahlempfehlung werden wir nicht abgeben, alle können sich hier ein eigenes Bild machen. Die ungekürzten Antworten der Parteien finden sich im Pressebereich der Website des ADFC Offenbach.

Jochen Teichmann

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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

069 / 734 386 / 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

Bad Vilbel/Karben



Wulfhard Bäumlein, Theo Sorg, Jochen Waiblinger und Walter Baumann gehören der AG Radverkehr an.

Christiane Kauer

Was wir wollen und was wir tun

Kurzporträt unserer AG Radverkehr

Seit 2021 gibt es sie schon – unsere AG Radverkehr. Zeit also, sie endlich auch hier einmal vorzustellen. Letztlich ausschlaggebend für ihre Gründung war die Erkenntnis, dass der Rahmen unserer monatlichen offenen Vorstandstreffen für eine weiter ausholende radverkehrspolitische Arbeit zu knapp bemessen ist.

Unsere monatlichen offenen Vorstandstreffen gehen bereits im Fall kurzer Berichte zu den aktuellen Entwicklungen im Verein und in seinem Umfeld hin und wieder über die Zwei-Stunden-Grenze hinaus. Die Einrichtung der AG Radverkehr hat den Raum für eine stärker zielgerichtete und damit auch effektivere radverkehrspolitische Arbeit geschaffen. Hier setzen wir uns gemeinsam dafür ein, dass das Radfahren in unserer Stadt attraktiver, sicherer und selbstverständlicher wird. Die regelmäßigen Treffen bieten Raum für frische Ideen, Austausch, die Planung neuer und die Fortführung bereits beschlossener Projekte – damit das Thema Radverkehr weiter an Fahrt aufnimmt.

Was wollen wir – und was tun wir?

Wir wollen, dass Radfahren in Bad Vilbel und Karben mehr Spaß macht und sicherer wird. Wir checken, wo Radwege fehlen, wie Baustellen umfahren werden können und wo Verkehrszeichen und Schilder Klarheit schaffen. Wenn Gehwege mit Autos zuge-

stellt oder gefährliche Ecken entdeckt werden, gehen wir das Problem gemeinsam mit den öffentlichen Stellen an.

Auch und nicht zuletzt Schulwege sind uns wichtig. Wir setzen uns für sichere Wege ein, planen Aktionen und beraten Schulen. Für die Großen und Kleinen gibt es bei uns Tipps zur Verkehrssicherheit und kreative Mitmach-Aktionen.

Presse und Social Media? Darüber halten wir unsere Mitglieder und die interessierte Öffentlichkeit auf dem Laufenden und nehmen Themen direkt auf, die die Radverkehrs-Community bewegen.

Mit Stadt, Parteien und anderen Umweltgruppen stehen wir im Austausch, um möglichst viel zu erreichen.

Unsere Treffen

Zur Planung und Koordination unserer Aktivitäten treffen wir uns einmal monatlich in Bad Vilbels Zentrum im Haus der Begegnung – in der Regel jeweils am ersten Freitagabend des Monats.

Michael Görg,
Ute Gräber-Seißinger

Wer Lust hat, bei all den genannten ökologisch relevanten Themen mitzumachen oder uns ein Problem melden will, schreibt uns an:
ag-radverkehr@adfc-badvilbel-karben.de

Beratung und Vertretung in folgenden Rechtsgebieten:

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

WSHP | Rechtsanwälte Notare

BAD VILBEL · FRANKFURT AM MAIN · BERLIN

61118 Bad Vilbel

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

60325 Frankfurt am Main

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

info@wshp.law

www.wshp.law



Die Skyline Frankfurts, so zu sehen auf dem Weg über den Heilsberg in die Frankfurter Innenstadt

Ute Gräber-Seißinger

Von relaxt über kulturell bis sportlich ...

Bad Vilbel – unser Tourenprogramm 2026

Auch im vergangenen Jahr konnten unsere Fahrradfreundinnen und -freunde bei vielen Touren unsere Gegend genießen. Manche der Touren waren eher sportlich ausgelegt, während man bei anderen vorwiegend relaxen konnte. Auch kulturelle Hintergründe spielten eine Rolle, und nicht zuletzt brachten wir mit einem Besuch der Caricatura, dem Museum für Komische Kunst in Frankfurt am Weckmarkt, auch eine ordentliche Prise Humor ins Spiel.

Für die kommende Saison haben wir wieder ein kleines, feines Programm auf die Beine gestellt – in Teamarbeit, koordiniert in bewährter Form von unserem Programm-Macher Josef Brückl. Es umfasst acht Touren unterschiedlicher Länge und unterschiedlichen Grads von Anforderungen an die körperliche Fitness. Darunter finden sich altbewährte Strecken, die nach wie vor viele Radelnde zur Teilnahme motivieren. Doch auch neue Angebote sorgen für Abwechslung. Generell decken unsere Touren verschiedene Schwierigkeitsstufen ab, und so ist für jeden etwas dabei. Darüber hinaus lohnt es sich, auch zwischendurch immer einmal wieder in das Radtouren- und Veranstaltungsportal zu schauen (tourentermine.adfc.de), denn zuweilen nehmen wir in der laufenden Saison spontan weitere Touren in unser Angebot auf.

Wir freuen uns auf die kommende Saison; unsere erste Tour wird am 17. Mai stattfinden. Wie immer werden wir unsere Mitglieder und interessierte Nichtmitglieder, die unseren Newsletter abonniert haben, jeweils rechtzeitig auf die nächste bevorstehende Tour hinweisen.

Josef Brückl, Ute Gräber-Seißinger

Tourenprogramm 2026

So., 17. Mai	Nach Frankfurt am Main zur Caricatura	27 km
Sa., 13. Juni	Taunus light	56 km
So., 14. Juni	Auf der Regionalpark-Rundroute zur Mainspitze	90 km
So., 12. Juli	Nach Offenbach zum Blauen Kran	25 km
So., 9. August	Nach Offenbach zum Wetterpark	35 km
So., 6. September	Zu den Dietesheimer Seen	50 km
Sa., 12. September	Von der Wasserburg zum Wasserpark	30 km
So., 11. Oktober	Zum Kapellenhof	55 km

FAHRRAD BÖTTGEN

Große Spillingsgasse 8-14 60385 Frankfurt

Hochtaunus – Kronberg

Wer zum Sport will, braucht ein Auto

Die Hainstraße bleibt mit dem Rad gefährlich und zu Fuß unzumutbar

Die Hainstraße ist eine der drei Durchgangsstraßen Kronbergs, und mit 6.000 Fahrzeugen pro Tag wohl die am meisten befahrene. Von der B455 aus von Königstein oder Oberursel kommend, führt sie mitten durch die Stadt, mündet dann im rechten Winkel in die Frankfurter Straße, die nach Eschborn und Frankfurt führt.

Für beidseitige Radfahr- oder Schutzstreifen bietet die Hainstraße nicht genügend Platz. Kraftfahrzeuge müssen die komplette Gegenspur befahren, um Radfahrende mit sicherem Seitenabstand zu überholen. Die wenigsten tun es. Immerhin wurden vor einigen Jahren Fahrradpiktogramme auf die Fahrbahn aufgebracht. Doch sie sind so winzig, dass sie vom Autoverkehr kaum wahrgenommen werden. Zu größeren seitlichen Überholabständen haben sie je-

denfalls nicht geführt. Auf diesen Missstand machte der ADFC Kronberg bereits mit einer Poolnudel-Aktion aufmerksam.

Wer entlang der Hainstraße zu Fuß zum größten Sportverein Kronbergs – dem MTV – möchte, oder auch weiter zum Fußballverein EFC und dem Waldschwimmbad, muss einen unbefestigten, bei Regen matschigen Weg benutzen, der kaum als Waldweg zumutbar wäre, geschweige denn als Gehweg. Sicher und komfortabel sind diese ebenso beliebten wie wichtigen Freizeiteinrichtungen praktisch nur mit dem Auto zu erreichen.

Wenngleich es sich bei der Hainstraße um eine Landesstraße (L3005) handelt, ist für den Bau von begleitenden Geh- und Radwegen in der Ortsdurchfahrt nicht Hessen Mobil als Straßenbaubehörde des Landes zuständig, sondern die Stadt Kronberg selbst. Folgerichtig beauftragte die Stadt die „Machbarkeitsstudie Radweg Hainstraße“, die sie Ende 2024 auch veröffentlichte. Das mit der Studie beauftragte Frankfurter Planungsbüro arbeitete mehrere Szenarien durch und empfahl schließlich eine Variante für einen kombinierten Rad- und Gehweg entlang



Zu Fuß entlang der Hainstraße – über weite Strecken eine Zumutung.

Claudia Kipka (3)



Die orange eingefärbte Hainstraße verbindet Wohngebiete und Sportstätten.

Kartenbasis: Openstreetmap.org



Schmale Fahrbahn, Mini-Fahrradpiktogramm

der Hainstraße, die ohne Beeinträchtigung „anderer Verkehrsträger“, sprich: ohne dem Autoverkehr wehzutun, realisierbar ist.

Im Frühjahr 2025 brachte die UGB (Unabhängige Bürger Gemeinschaft) einen Antrag zum Bau solch eines Geh- und Radweges entlang der Hainstraße in die Stadtverordnetenversammlung ein, der jedoch nicht beschlossen wurde. Die Grünen haben im Dezember einen neuen Versuch gestartet und einen Änderungsantrag eingebracht, der darauf drang, einen Gehweg entlang der Strecke zu bauen. Ab dem Ortschaftsschild sollte zusätzlich Tempo 30 gelten, stadtauswärts ein Fahrradschutzstreifen angelegt, sowie stadteinwärts große, mittig platzierte Fahrradsymbole auf der Fahrbahn aufgebracht werden.

Der ADFC Kronberg hat diesen Vorschlag unterstützt, da es aus unserer Sicht möglich sein muss, dass Kinder und Jugendliche das ganze Jahr selbständig und sicher auf dieser Strecke unterwegs sein können, zu Fuß und mit dem Rad. Doch in der letzten Stadtverordnetenversammlung des Jahres 2025, am 18. Dezember, wurde der Antrag abgelehnt. Ohne weitere Prüfung hieß es, der Gehweg sei zu teuer.

Tatsächlich wäre aber genau so eine Prüfung, was der Bau eines Gehwegs und der dazu nötige Landerwerb kosten würde, wichtig. Gleichzeitig kann die Situation für Radfahrende verbessert werden. Aber wo kein Wille, da auch kein Weg.

Und so lange wird es keine gangbare Alternative für Kinder und Jugendliche, die zum EFC fahren möchten, für Radfahrer, die entspannt zum MTV oder zum Waldschwimmbad wollen, oder für Fußgänger, die ohne Umwege entlang der Hainstraße gehen möchten geben. Wer sicher und komfortabel zum Sport will, braucht in Kronberg ein Auto. *Stephan Krall, Claudia Kipka*

Main-Taunus

Stockende Radverkehrsförderung

In jüngster Zeit machen verschiedene Themen den niedrigen Stellenwert des Radverkehrs deutlich, den ihm Verwaltung und Politik beimessen. Wir beleuchten dazu einige Beispiele.

Radschnellweg FRM3 Frankfurt-Wiesbaden

Hier sehen sich die Kommunen Hofheim und Krißfeld mit hohen Investitionssummen für Brücken konfrontiert, die sie aus dem eigenen Haushalt finanzieren müssten, weil das Land diese Finanzierung für Radschnellwege vorsieht. Wegen der hohen Summen lehnen die Kommunalparlamente die sinnvolle Verbindung ab.

Verbesserung der Verbindung von Eppstein nach Lorsbach und weiter bis Hofheim

Diese Maßnahme war Teil der Sanierungsinitiative 2016 bis 2022 und soll jetzt womöglich 2027 realisiert werden – eine gleichzeitige Realisierung mit den Maßnahmen im Bereich des Kreisverkehrs in Hofheim und der Sanierung der B 455 in Eppstein wird nicht gesehen.

Brücke für den Rad- und Fußverkehr

Die Hofheimer Stadtverordnetenversammlung hat jüngst beschlossen, dass die Finanzierung der Brücke über L 3011 und die Bahnlinie

erst einmal auf 2027 verschoben wird, manche Parteien lehnen die Brücke komplett ab, obwohl es keine adäquate Querung gibt, die auch von Kindern mit dem Rad gefahrlos auf dem Weg zur Schule genutzt werden kann.

Verbesserung für Radfahrende auf der B 455 in der Ortsdurchfahrt Eppstein

Hier soll die Asphaltoberfläche 2026 saniert werden, die Frage ist, was nachfolgend mit dem Radverkehr geschieht. Die aktuelle Lösung mit dem Schutzstreifen auf der einen Fahrbahnseite und einer Mittellinie zwischen den Kfz-Fahrbahnen verursacht nachweislich viel zu geringe, gefährliche Überholabstände. Vielfach wurde die Situation dadurch entschärft, dass keine Mittellinie aufgebracht wurde. Eine Verbreiterung des Gehwegs und das Zulassen von Radverkehr in Fahrtrichtung Bahnhof scheidet für die Stadt Eppstein – die den Ausbau finanzieren müsste – aus. Deshalb bleibt die Asphaltdecke in der bisherigen Breite, die deutlich über den Ausbaubreiten für Bundesstraßen innerorts liegt. Die Folge sind – wenn man keinen Schutzstreifen hätte – überbreite Fahrspuren in beiden Richtungen, die noch geringere Überholabstände bewirken würden. Wir hoffen, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde und Hessen Mobil die Mittellinie

entfallen lassen, eine Bestätigung haben wir hier jedoch leider nicht.

Sperrung Querung A3/ ICE-Trasse

Hier sind aufgrund von Hangrutschungen Risse im Fuß- und Radweg aufgetreten, die jetzt die Stadtverwaltung veranlasst haben, den Weg für alle Verkehrsteilnehmer zu sperren (siehe Foto). Ein Zeithorizont für die Instandsetzung wird nicht genannt. Wer mit dem Rad oder zu Fuß mit Kinderwagen oder Einkaufstrolley von Wallau zum Supermarkt Aldi im Gewerbegebiet möchte, hat nun sehr weite Umwege auf stark befahrenen Straßen in Kauf zu nehmen.

Radfernweg R8 in Eppstein

Die in Frankfurt aktuell 3/2025 genannte Problemstelle wurde jetzt durch die Eppsteiner Stadtverwaltung „entschärft“. Nachdem unmittelbar vor dem Jahresgespräch mit der Stadtverwaltung eine Gummimischung aufgesprüht worden war (die zumindest bei Nässe Griffigkeit realisierte) bewirkt die ebene Oberfläche auch bei einem leichten Raufriff- oder Schneefilm weiterhin, dass keine Griffigkeit gegeben ist. Deshalb sollen Radfahrende hier jetzt absteigen. Aus unserer Sicht ist dies eine völlig unangemessene Maßnahme auf einem stark frequentierten Weg, der auch Teil des hessischen Radfernwegs R8 ist.

Auf einer Landesstraße würde niemand auf die Idee kommen, in engen Kurven eine rutschige Oberfläche zu realisieren – auch nicht temporär als Provisorium – und Kfz-Lenkern ein „Autofahrer aussteigen“ anzuordnen.

Natürlich kennt auch der ADFC die angespannte Haushaltslage der Kommunen und weiß, dass zu viele Aufgaben von zu wenig Mitarbeitern irgendwie bewältigt werden müssen. Aber bekennen sich nicht Land, Kreis und Kommunen lautstark zu Themen wie Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Verkehrswende, Förderung von umweltfreundlichem Verhalten ihrer Bürger? Wenn es wirklich gewünscht ist, das Fahrrad als Verkehrsmittel allgemein zu etablieren, dann muss eine Infrastruktur geschaffen und erhalten werden, die es komfortabel macht, Alltagswege per Fahrrad zurückzulegen. Zumeist sind diese Maßnahmen für die Kommunen einfach und relativ kostengünstig umzusetzen und sie entlasten Städte und Gemeinden von den negativen Auswirkungen eines überbordenden Autoverkehrs. Woran liegt die allzu zögerliche Umsetzung von Maßnahmen, die Fahrradverkehr fördern? Desinteresse, mangelnde Ideen, mangelndes Vorstellungsvermögen, nicht vorhandener politischer Wille oder einfach Geld- und Personalnot? Ein Schild „Radfahrer absteigen und schieben“ ist jedenfalls eine Bankrotterklärung.

Holger Küst



Dass es hier zu einem Hangrutsch gekommen ist, kann der Verwaltung nicht zur Last gelegt werden – die monatelange Untätigkeit, für Abhilfe zu sorgen, allerdings schon.

privat



Ein Warnschild ist kein Ersatz für eine rutschfeste Brückenoberfläche.

Holger Küst

Auf den Spuren der Alpe Adria

Eine Radreise von Salzburg über das Pustertal und die stillgelegte Pontebbana-Eisenbahnstrecke an den Golf von Venedig

Als ich Anfang 2019 das erste Mal von dieser Alpenquerung hörte, war ich natürlich hoch erfreut, dass ich die Tour als Co-Touren-Guide von Gerd Ortmann, Anfang September 2019 ab Toblach bis Grado erleben durfte. Nach dem Kennenlernen dieser Variante war ich Feuer und Flamme und habe relativ spontan Anfang November eine Zugfahrt nach Salzburg gebucht und habe mir die Originalroute erfahren.

Das Wetter im November war noch okay, jedoch ab Bad Gastein, also zu Beginn des zweiten Tages meiner Tour, musste ich eine schneebedingte Pause einlegen. Am dritten Tag stand dann die

Tauernpassage ab Bockstein mit dem Zug auf dem Programm.

Von Salzburg aus parallel zum Tauernradweg an der Salzach entlang durch den schönen Pongau bis zum Wasserfall der Gasteiner Ache. Hier muss man ins Gasteiner Tal abzweigen und den 1.600 Meter langen Klammstunnel nutzen. Der Radweg ist zwar getrennt von der Fahrbahn, aber der unbändige Lärm des motorisierten Verkehrs führte bei mir zur Erkenntnis, künftig lieber eine Variante durch das Pustertal auf den Spuren der Alpe Adria anzubieten.

Der erste Radtag war definitiv mit 111 Kilometern und 1.587 Höhenmetern zu lang und zu schwer (das kommt vor, wenn man alleine

fährt). Da in der Nacht auch Schnee fiel, musste ich ungewollt einen Pausentag einlegen. Ab Mallnitz rollte ich entspannt 552 Höhenmeter hinab und traf nach 30 Kilometern die Möllbrücke, wo ich mich mit meiner Pustertal-Variante traf.

Ab hier schildere ich die mit Gruppen gefahrene von mir angebotene Alpe-Adria-Variante. Das Pustertal erstreckt sich südlich des Brenners ab Franzensfeste, idealer Ankunftsort mit der Fernbahn (EC), oberhalb von Brixen nach Osten immer an der Rienz entlang, bis wir kurz vor Bruneck den verschlafenen Ort St. Lorenzen erreichen. Schon oft schafften wir es, dem Tiroler Marketenderinnentreffen, einem traditionellen Fest, zumindest kurzweilig beizuwohnen.

Am nächsten Tag geht es nach Bruneck und danach durch die Rienz-Schlucht und die ersten Tunnelpassagen erwarten uns. Stetig bergauf, abseits des Straßenver-

kehrs an idyllischen Bergseen vorbei nach Toblach. In einer alten Skihütte gibt es wie immer einen leckeren Mittagstisch, bevor wir uns auf die 48 Kilometer lange Abfahrt mit mehr als 600 Höhenmeter Gefälle nach Lienz machen.

Von nun an folgen wir der Drau bis Möllbrücke um dann nach Spittal zu kommen. Vorher sollte aber nicht unerwähnt bleiben, dass wir durch eine Empfehlung schon des öfteren auf einem älteren außenliegenden Bauernhof genächtigt haben, wo uns der „alte“ Bauer mit seiner Posaune verabschiedet hat.

Ab Spittal wird es eher etwas staubig, immer an der Drau entlang, aber nur, wenn es nicht regnet (was durchaus öfter passierte). Die mögliche Umrundung des Millstätter Sees ist recht nett, jedoch muss das letzte Stück auf einem steilen sandigen Weg bewältigt werden, was, insbesondere in einer Gruppe, gut überlegt sein will. >>



Auf dem Damm nach Grado.

Peter Lill-Hedriks (5)



Tauernblick



Im Kanaltal nach Chiusaforte.

Faaker Sees in Drobollach im Ferienhotel Schönruh hatten wir bisher immer eine schöne Aussicht auf den See mit hoteleigenem Badestrand.

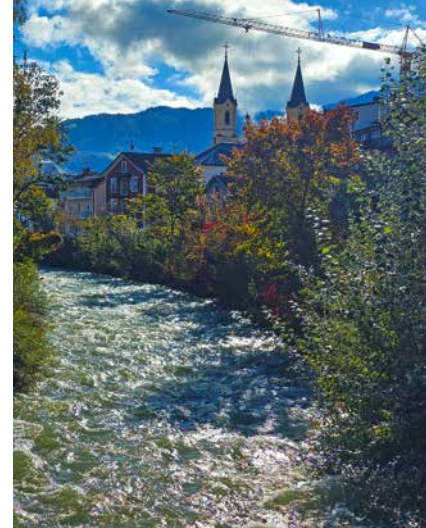
Ab Drobollach geht es oft auf die Suche nach dem Gailradweg – und es gibt unzählige schöne Varianten, diesen zu finden. Nächstes Ziel ist Arnoldstein. Hinter diesem Ort geht es sachte ansteigend zur österreichisch-italienischen Grenze. Hier beginnt der Radweg der alten Passstraße folgend. Nach etlichen waldreichen Kehren erreichen wir den Ausgang eines Tunnels, der aber nur von Autos befahren werden darf. Von hier folgen wir der stillgelegten Pontebbana-Eisenbahnstrecke, dem eigentlichen Herzstück des Ciclovía Alpe Adria. In Tarvis bietet sich der Besuch der örtlichen Gelateria direkt an der Kirche an.

Pontebba, ein kleiner mit Fernstraße und Zugtrassen geknebelter Ort, lädt uns trotzdem immer wieder zu einer Rast oder sogar Nächtigung ein. Am nächsten Tag geht es dann über die atemberaubende Trasse bis nach Chiusaforte, einem alten Bahnhof, der von ein paar tüchtigen Landsleuten bewirtschaftet wird. Hier gibt es

auch die beliebten Shirts Ciclovía Alpe Adria Radweg.

Zwischenzeitlich wurde der Radweg fast bis zur Gemeinde Venzone weitergebaut. Venzone liegt auf der linken Seite des Flusses Tagliamento, der als einer der letzten Wildflüsse der Alpen gilt. Von nun an gibt es eine Vielzahl von ausgeschilderten Varianten, die uns weiter gen Süden führen. Folgt man dem Tagliamento, kommt man unweigerlich nach Osoppo mit einer sehr feinen, familiengeführten Unterkunft. Für die letzten Kilometer sollte man aber doch noch einen halben Tag einplanen. Entweder in Udine, nicht unbedingt auf der Piazza Libertà, oder im ebenfalls reizvollen Städtchen Palmanova auf der genialen Piazza Grande.

Über Cervignano führt uns der Weg immer näher an die Küste. Jedoch streifen wir vorher das historische Aquileia, bevor es über den Damm nach Grado geht. Berühmt ist Aquileia vor allem wegen seiner Mosaikböden in der Basilika. Wir erreichen die Lagune vor Grado über einen vier Kilometer langen Damm. Hier steht auch der für mich schönste Baum, nicht nur auf dieser Radtour.



Drau bei Bruneck.

Von Grado, herrlich gelegen, umgeben von Sandstränden und der pulsierenden Fischerstadt, starten wir ungern die Heimreise mit dem Bus oder Rad nach Cervignano. Dort steigen wir in die RegioBahn nach Venedig St. Lucia (Radmitnahme möglich). Weiter mit RegioBahn oder Nachtzug gen Heimat – und bitte daran denken, in Venedig sind keine Fahrräder erlaubt, es gibt aber bewachte Parkhäuser, auch für Fahrräder. *Peter Lill-Hendriks*

Fernweh im Winter

Die Radreisen-Vortragsreihe des ADFC Frankfurt im Winter

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

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

Eintritt frei, Spende erbeten

Donnerstag, 26.3.2026, 19:30 Uhr
Peter Sauer, ADFC Frankfurt

Von der Nord- zur Ostsee und ins Alte Land: Schleusen, Schiffe, Brücken, Schafe, Backsteinstädte

Von Husum über Schleswig zur Ostseeküste. Weiter nach Rendsburg an den Nord-Ostsee-Kanal und bei Brunsbüttel an die Elbe und von dort ins Alte Land. Eine Sommer-Tour zwischen Kunst, Kultur, Technik, Schafen und Fischbrötchen.



Das Tourenprogrammheft 2026 ist da!



Das neue Programmheft ist wieder prall gefüllt mit Tourenangeboten für die unterschiedlichen Fitness-Level und Interessensgebiete. Da ist für alle etwas dabei: Das Programm ist eine bunte Mischung aus beliebten „Evergreens“ und neu geplanten Routen und Themen. Diese Vielfalt bietet jede Menge Inspirationen. Und am besten merkt man sich Termine für interessante Touren gleich vor. Wenn dann noch das Wetter stimmt, steht einer spannenden Radsaison mit viel Spaß nichts entgegen!

Iris Nattermann



So kann man sich
sehen lassen beim
Tweed Run.

Felix Wenzel



Was ist eigentlich ein **Tweed Run?**

Einmal in der Atmosphäre vergangener Zeiten schwelgen, dabei den feinsten Zwirn ausführen und mit Gleichgesinnten ein stilechtes Picknick auf Porzellan zu sich nehmen – all das ist möglich beim Tweed Run, einer organisierten Ausfahrt mit historischem Flair.

Der erste Tweed Run fand 2009 in London (wo auch sonst?) statt und entwickelte schnell eine große Fangemeinde. Heute ist die Veranstaltung aus Sicherheitsgründen auf 1.000 Teilnehmende begrenzt und die Tickets sind im Handumdrehen ausverkauft. Während historische Fahrräder zwar gerne gesehen, aber kein Muss sind, ist die richtige Kleidung das A und O.

The term ‚overdressed‘ does not exist in our vocabulary“, heißt es auf der Seite des Veranstalters und die Bilder belegen, wie viel Liebe zum Detail die Fans in ihre Looks stecken. Immerhin gibt es auch Preise zu gewinnen und

zwar nicht nur in den Kategorien „Herren“ und „Damen“, sondern auch für den schönsten Schnurrbart oder den besten Kopfschmuck. Dementsprechend hat die Ausfahrt keinen sportiven, sondern eher einen geselligen Charakter.

Nach dem ersten Drittel wird an einem geheimen Ort angehalten und es gibt zur Stärkung eine kleine Tea Time. Am frühen Nachmittag folgt dann der nächste Stopp für das berühmte Picknick, zu dem man sich Proviant mitbringen oder einen stilechten Korb mit Leckereien vorbeistellen kann. Für Musik und Unterhaltung ist ebenfalls gesorgt. Gut gestärkt geht es nochmal auf die Räder bis zum Schlusspunkt, wo im Rahmen der Closing Ceremony Cocktails und weitere Leckereien auf die Teilnehmenden warten.

Es ist nicht verwunderlich, dass so ein kreatives Liebhaberformat auch in Deutschland Anklang findet. Bereits 2011 – also nur zwei Jahre nach dem Startschuss in London – fand der erste Tweed Run im norddeutschen Oldenburg

Ein authentischer Picknickkorb ist ebenso wichtig wie die stilechte Kleidung.

Matthias Glanz/Agentur Schrift und Form, Oldenburg



statt. Ins Leben gerufen wurde der Run von „Oldenburgs Gute Adressen“, einem Verbund von inhabergeführten Geschäften und Gastronomien der Oldenburger Innenstadt.

Auch hier geben die Fahrerinnen und Fahrer, die teils aus Berlin oder Düsseldorf anreisen, alles, wenn es um ihre Outfits geht. Einige bestreiten die Ausfahrt sogar auf Rädern aus den 1890er Jahren. Gleichzeitig gilt auch das Motto „Tweed is nice, Jersey is welcome“ für ein buntes Starterbild und die Freude am gemeinsamen Ausflug.

Die Veranstaltung folgt einem ähnlichen Ablauf: Der erste Stopp nennt sich „Brause Pause“ und am Ende gibt es eine klassische Tea Time mit Scones und Clotted Cream. „Wir bekommen immer wieder das Feedback, dass es aufgrund der familiären Atmosphäre eins der schönsten Events für Freunde der Fahrradkultur ist“, erzählt mir Oliver Sklorz, einer der Veranstalter. „Es steckt sehr viel Manpower und Herzblut in der Organisation. Das Porzellan für die Tea Time haben wir teils auf Flohmärkten besorgt, um alles stilecht zu gestalten.“ Mit gutem Stil kennt Sklorz sich aus, denn er betreibt das Geschäft Die Form in der Oldenburger Innenstadt, wo es – natürlich – britische Herrenmode mit und ohne Tweed gibt. Sein besonderes Highlight sind personalisierbare Schiebermützen.

Ein weiterer Unterschied zum englischen Vorbild ist der karitative Aspekt des Events: In Oldenburg wird jedes Jahr ein Teil der Einnahmen gespendet. „Wir sind stolz auf das, was wir hier erreicht haben“, berichten die Mitglieder Tina Stöhr von der Schmuckmanufaktur TiTo und Stefan Dieker vom Brillenladen die Diekers. „Andere große Städte haben es auch versucht und nicht in diesem Rahmen umsetzen können. Es ist wirklich ein Schauspiel und eine große Bereicherung für Oldenburg.“ fügt Matthias Glanz von der Agentur schrift & form hinzu.

Bei wem diese Schilderung das Interesse geweckt hat, der kann seine Brogues schon mal aufpolieren und die Pomade zurecht legen. Am Sonntag, den 20. September 2026 findet der 14. Oldenburger Tweed Run statt. Tickets gibt es über tweedrun.de

Hannah Kessler

Jede Menge neue Impulse

Beim ADFC-Kongress in Würzburg drehte sich zwei Tage lang alles um Innovationen

Am vorletzten Januarwochenende fand in Würzburg der zweite ADFC-Kongress zum Thema Innovationen statt. Mehr als 100 Teilnehmende aus dem gesamten Bundesgebiet diskutierten innovative Lösungen und Ideen für die Zukunft des Radverkehrs und des ADFC.

Ziel des Kongresses war es, voneinander zu lernen, neue Impulse aufzunehmen und wegweisende Konzepte in die eigene Arbeit vor Ort zu übertragen. Das Programm umfasste kompakte Vorträge, lebendige Panels und interaktive Sessions. Aus dem Kreisverband Frankfurt waren Simone Markl für das Thema BiciBus und Katja Hertel für das Thema OpenBikeSensor als Referentinnen angereist.

Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann eröffnete den Kongress, Grußworte sprach Würzburgs Zweite hauptamtliche Bürgermeisterin Sandra Vorlová. Die Keynote zum Thema Innovationen aus soziologischer Sicht hielt Professor Thomas Scheffer von der Goethe-Uni Frankfurt. Der Kongress konzentrierte sich auf Innovationen in sechs Themenbereichen: regionale Highlights, digitale Tools, Generationen, Schulwegesicherheit, ungewöhnliche Kooperationen und besondere Infrastrukturprojekte.

Ein regionales Highlight ist zweifellos die „Aktion Radwegetest“ in Düsseldorf (radwegetest.adfc-duesseldorf.de). Wo der ADFC-Fahrradklima-Test endet, setzt das Düsseldorfer Projekt ganz konkret an: Dazu wurde das Stadtgebiet in zehn Bezirke aufgeteilt und dessen 300 Kilometer umfassendes Radhauptnetz von über 50 ehrenamtli-



Drei aus Frankfurt: Katja Hertel, Thomas Scheffer und Simone Markl

chen Testfahrenden untersucht. Sage und schreibe 200 Problemstellen hat der ADFC Düsseldorf gefunden, beschrieben und in einer interaktiven Karte verortet.

Ein weiteres regionales Projekt verbirgt sich hinter dem Wortspiel Dui-Na-Mo (duinamo.de), das für „Duisburger Nah-Mobilitäts-Konferenz“ steht. Sie befasste sich mit der Frage, wie die Menschen in Duisburg in Zukunft leben und mobil sein wollen. Die Mitmach-Konferenz brachte über hundert engagierte Duisburger:innen zusammen.

Der von der Autorin dieses Artikels präsentierte OpenBikeSensor (obs.adfc-hessen.de) zur Messung des Abstands, mit dem Radfahrende von Kraftfahrzeugen überholt werden, war nicht das einzige digitale Tool, das in Würzburg zur Sprache kam. So ging es auch um die fahrradspezifische Nutzung von



Der ADFC Düsseldorf präsentierte seine Aktion Radwegetest ADFC/Alwan Mazin

OpenStreetMap und KONRAD, einen KI-Assistenten zum Schreiben von Radkonzepten.

Der erste Tag endete mit einem Get-Together, in dem die Teilnehmenden aus dem ganzen Bundesgebiet und die Hauptamtlichen der Bundesgeschäftsstelle sich miteinander austauschten.

Der Sonntag startete mit dem Thema Schulwegsicherheit. Hier war Simone Markl in ihrem Element. Sie präsentierte das mit dem Fahrradpreis 2024 ausgezeichnete Projekt BiciBus Deutschland mit der Erfahrung von inzwischen kaum noch zählbaren Schulweg-Aktionen aus rund 50 verschiedenen Orten (bicibus.de).

In Hessen ist auch ein Beispiel für ungewöhnliche Kooperationen beheimatet: ADFC-Landesgeschäftsführer Sofrony Riedmann stellte die in den Medien mit viel Aufmerksamkeit bedachte Zusammenarbeit des ADFC Hessen mit dem ADAC Hessen-Thüringen vor. Beide Verbände hatten im Herbst 2024 gemeinsam Vorschläge für den schnelleren Bau von Radwegen an Landesstraßen vorgelegt.

Nach dem Mittagessen gab es einen hybriden Vortrag der Agentur Kinzo zum Fahrrad-Parken unter dem Potsdamer Platz in Berlin. Der letzte Themenblock der „besonderen Infrastruktur-Projekte“ befasste sich unter anderem damit, wie Wirtschaftswege in öffentliche Wege umgewidmet werden können und was dabei zu beachten ist.

Die abschließende Panel-Diskussion mit Sarah Holczer – seit November gemeinsam mit Frank Masurat Bundesvorsitzende – und Bundesjugendvertreterin Lena Adam resümierte noch einmal die im Kongress behandelten Innovationen: Jede Menge interessanter und inspirierender Input, der nun erst einmal verarbeitet werden will, so der Tenor.

Der Kongress war auf jeden Fall die Reise wert, nicht nur, weil der ADFC Frankfurt „seine“ Themen vertreten konnte, sondern auch von vielen kreativen Innovationen anderer Gliederungen erfahren hat. Vielleicht kann das eine oder andere auch demnächst in Frankfurt umgesetzt werden?

Katja Hertel

Impressum

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

Anschrift:

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

Redaktionsteam: Dagmar Berges, Ingolf Biehuse, Sigrid Hubert, Hannah Kessler, Peter Sauer, Birte Schuch, Torsten Willner; ADFC Bad Vilbel/Karben: Ute Gräber-Seißinger; ADFC Main-Taunus: Jürgen Ahl; ADFC Offenbach: Renate Lauffenburger
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbrief und Beiträge zu kürzen.
Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de

Grafik: sanart grafik design, Bad Vilbel / Peter Sauer

Druck: Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main / **Auflage:** 5.300

Redaktionsschluss für die Mai/Juni-Ausgabe:
08. April 2026

Fünf Fragen an ...

Katja Hertel



Foto: Kanan Degler

„Es macht mir Spaß, mich in Dinge einzuarbeiten“

In Zwickau geboren lebt Katja Hertel schon seit 25 Jahren in Frankfurt und ist fast genauso lange Mitglied in unserem Verein. Viele kennen sie durch ihr Engagement beim Projekt OpenBike-Sensor, aber sie war auch schon im Infoladen tätig und ist zertifizierte Tour Guide.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Engagiert, denn neben meiner Tätigkeit im ADFC leite ich noch die Sparte „Wandern“ der Betriebssportgemeinschaft bei meinem Arbeitgeber. Neugierig, denn ich suche ungewöhnliche Erfahrungen. So war ich neulich beispielsweise das erste Mal in einer Kältekammer. Und vielseitig interessiert, denn meine Hobbys und Interessen gehen weit über Fahrradfahren und Sport hinaus.

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Mein erstes Fahrrad bekam ich mit zehn Jahren. Das war damals eine große Sache für mich, denn die anderen Kinder in meiner Klasse hatten gefühlt schon alle eins. Mit Erwerb des Führerscheins stieg ich dann aber erst mal aufs Auto um. Erst nach meinem Umzug in die Mainmetropole entdeckte ich das Radfahren wieder. Die Offenbarung kam bei einer kleinen Tour mit einer Freundin am Niddauerweg. Als nächstes planten wir einen Fahrradurlaub von zuhause in Frankfurt auf dem R4 in Richtung Kassel. Ab da war ich hin und weg und unternehme seitdem regelmäßig Radurlaube – meist mit Freunden, aber auch mal alleine. Wir sind schon an Weser, Main, Spree und Donau entlang geradelt. Zudem habe ich das Rad in meinen Alltag integriert. Bevor es die vielen Radstreifen gab, habe ich mir mithilfe der Grüngürtelkarte und etwas Ausprobieren die besten Wege für meine Alltagsfahrten herausgesucht. Es macht mir einfach Spaß, mich in Dinge einzuarbeiten.

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

Da fallen mir sofort die Tagestouren und Fahrradurlaube ein. Den ersten habe ich 2017 bei Michael Bunkenburg gemacht, es ging an der Lahn entlang. Herrlich, wie man hier neue Strecken kennenlernen kann und sich nicht um die Planung kümmern muss. Aber auch Fahrraddemos wie unsere bike-night oder die ADFC-Sternfahrt zur Siegestsäule in Berlin sind echte Highlights für mich.

Unbedingt nennen möchte ich hier auch Frauennetzwerk des ADFC Hessen. Durch die während Corona angebotenen Videokonferenzen habe ich den Verein erst richtig kennengelernt. So wurde ich dazu inspiriert, mich als TourGuide ausbilden zu lassen und kam mit dem OpenBikeSensor-Projekt in Berührung. Helga Hofmann aus Darmstadt, die das Projekt zur Messung von Überholabständen vorstellte, hatte mich mit ihrem Vortrag geradezu angefixt und der Rest ist Geschichte (lacht). Aber so einfach war es dann doch nicht. Um einen Sensor nach der Open Source-Anleitung herzustellen, habe ich die rund 50 Einzelteile in verschiedenen Shops im Internet bestellt. Das Gehäuse wird im 3D-Drucker hergestellt und die Bauteile werden zusammengelötet. Ich hatte keinen 3D-Drucker und löten konnte ich damals auch nicht. Aber es gab so viele helfende Hände! Sei es von Seiten der Technik AG, vom Vorstand, von anderen Kreisverbänden oder von Einzelpersonen. Viele Leute helfen gerne. Mittlerweile haben wir 30 funktionierende Sensoren und es sollen in diesem Jahr nochmal 10 neue hinzukommen. So können wir messen, an welchen Stellen in Frankfurt Radfahrende mit zu geringem Abstand überholt werden. Auf unserem Portal unter obs.adfc-hessen.de kann jeder selbst nachschauen.

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

Wir haben schon sehr viel erreicht. Mein Fitnessstudio ist oben im Maintower und von dort bewundere ich immer die vielen roten Radwege. Aber beim Thema Überholvorgänge muss sich noch mehr tun, denn es hält viele Menschen vom Radfahren ab. Dafür engagiere ich mich ja mit dem OpenBikeSensor.

Was bewegt Dich neben dem Fahrradfahren?

Sport ist ein großes Thema bei mir. Ich liebe Wandern, gehe gerne Skifahren oder im Sommer Segeln. Wenn es mal gemütlicher sein soll, hole ich mein Strickzeug oder ein gutes Buch heraus.

Das Gespräch führte Hannah Kessler

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	www.perpedale.de	Seite 11, 25
Internationaler Bund IB Südwest gGmbH	2000	Autogenstraße 18	www.internationaler-bund.de	
Fahrradhaus Wagner	2001	Woogstraße 21	www.fahrradwagner.de	Seite 25
Radhaus Kriegelstein GmbH	2011	Hofheimer Straße 5	www.radhaus-kriegelstein.de	Seite 28
MainVelo	2011	Alt-Harheim 27	www.mainvelo.de	Seite 9
Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH	2012	Otto-Fleck-Schneise 10a	www.gfr-cycling.de	
Zweirad Ganzert GmbH	2012	Mainzer Landstraße 234, Galluswarte	www.zweirad-ganzert.de	Seite 15
Montimare OHG	2013	Hanauer Landstraße 11-13	www.montimare.de	
Stadtmobil Rhein-Main GmbH	2016	Am Hauptbahnhof 10	www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc	
Fahrrad Böttgen GmbH	2017	Große Spillingsgasse 8-14	www.fahrrad-boettgen.de	Seite 17
terranova Zimmermann Touristik KG	2018	Martin-May-Straße 7	www.terranova-touristik.de	
Fahrrad-XXL.de GmbH & Co. KG	2018	Hugo-Junkers-Straße 3	www.fahrrad-xxl.de	
RTO GmbH	2022	Hanauer Landstraße 439	www.rto.de	
DZ BANK AG	2024	Platz der Republik	www.dzbank.de	

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



**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



Beratung & Service

Kinderräder

Jugendräder

Stadtfahrräder

Tourenräder

Gravelbikes

Trekkingräder

Single-Speed-Räder

Mountainbikes

Pedelecs

Kompakt-Pedelecs

chike

Ersatzteile

Zubehör

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



www.FahrradWagner.de

**Fahrradhaus
Wagner**

Familientradition seit 1929

Woogstr. 21
Tel.: 069 - 952 948 44

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

Öffnungszeiten:

Montag - Freitag:

9:00 - 12:00 Uhr

15:00 - 18:30 Uhr

Mittwoch Nachmittag
geschlossen

Samstag:

9:00 - 13:00 Uhr

**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: bsky.app/profile/
adfc-frankfurt.de
www.youtube.com/@adfc ffm
komoot: adfc-ffm.de/=BEf2

Öffnungszeiten Geschäftsstelle
freitags 17.15 – 19 Uhr
samstags 11 – 13 Uhr

Vorstand

Uta Fitzen
Andre Geißler
Michael Genthner
Lars Nattermann
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): FFBVDE33

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

Kontakte im ADFC Frankfurt am Main e.V.

Arbeitsgruppen / Themen

AG Aktionen: Dirk Reinhardt
aktionen@adfc-frankfurt.de
AG Bachmannstraße: Anke Bruß
anke.bruss@adfc-frankfurt.de
AG bike-night: Falko Görres
bike-night@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 Messe Rad+Reise: Svea Birte Schuch
birte.schuch@adfc-frankfurt.de
AG OpenBikeSensor: Katja Hertel
obs@adfc-frankfurt.de
AG Touren: Thomas Koch
touren@adfc-frankfurt.de
Buchhaltung, Reisebuchungen:
Elke Bauer radreisen@adfc-frankfurt.de
AG Verkehr und Verkehrspolitische
Sprecher: Ansgar Hegerfeld
verkehr@adfc-frankfurt.de
AG Werkstatt/Technik:
Ralf Paul, Rainer Mai
technik@adfc-frankfurt.de
FrauenAktiv: Verena Reddig
frauenaktiv@adfc-frankfurt.de
Medien:
Facebook: facebook@adfc-frankfurt.de
Bluesky: Ansgar H., Joachim S.
Mastodon: Ansgar H., Joachim S.
Instagram: Simone Markl
Internet: Eckehard Wolf
www.adfc-frankfurt.de
Frankfurt aktuell: Peter Sauer
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
AG Verteilung Frankfurt aktuell:
Sabine Schewitz, Birgit Wagenbach,
Elke Bauer frankfurt-aktuell-verteilung@
adfc-frankfurt.de
Tourenprogramm: Iris Nattermann
tp-touren@adfc-frankfurt.de
Anzeigen/Werbung in Medien:
werbung@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen

Nord: Sigrid Hubert
Nordwest: Stephan Nickel
West: Christa Pellerinshoff
Süd: Erich Lücker,
Margit Luck-Oberhauser

Beauftragte

Firmen-Events: Bernd Mönkemöller
GrünGürtel: Thomas Fuchs
Printmedien und
Infostände: Bertram Giebler
Goethe-Uni: Lars Nattermann
Projektleiterin
Vorträge: Vera Dopichaj
traffiQ-
Fahrgastbeirat: Jürgen Johann

Kontakte

Elke Bauer
elke.bauer@adfc-frankfurt.de
Anke Bruß
anke.bruss@adfc-frankfurt.de
Vera Dopichaj
vera.dopichaj@adfc-frankfurt.de
Uta Fitzen
uta.fitzen@adfc-frankfurt.de
Thomas Fuchs
thomas.h.fuchs@adfc-frankfurt.de
Andre Geißler
andre.geissler@adfc-frankfurt.de
Michael Genthner
michael.genthner@adfc-frankfurt.de
Bertram Giebler > 069 / 59 11 97
bertram.giebler@adfc-frankfurt.de
Falko Görres
falko.goerres@adfc-frankfurt.de
Ansgar Hegerfeld > 0175 99 47 853
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
Sigrid Hubert > 069 / 15 62 51 35
sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de
Katja Hertel
katja.hertel@adfc-frankfurt.de
Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de
Thomas Koch > 0176 5528 3219
thomas.koch@adfc-frankfurt.de
Erich Lücker > 069 / 21 00 65 24
erich.luecker@adfc-frankfurt.de
Rainer Mai > 069 / 41 30 85
Simone Markl
simone.markl@adfc-frankfurt.de
Bernd Mönkemöller > 069 / 95 05 60 06
bernd.moenkemoeller@adfc-frankfurt.de
Iris Nattermann
iris.nattermann@adfc-frankfurt.de
Lars Nattermann
lars.nattermann@adfc-frankfurt.de
Stephan Nickel > 0151 46 72 19 36
stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Margit Luck-Oberhauser
margit.luck-oberhauser@adfc-frankfurt.de
Ralf Paul > 069 / 49 40 928
Christa Pellerinshoff
christa.pellerinshoff@adfc-frankfurt.de
Wolfgang Preisung > 061 92 / 9 51 7 617
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
Dirk Reinhart
dirk.reinhart@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, Öffentlichkeitsarbeit
info@adfc-badvilbel-karben.de

Josef Brückel, Kassenwart und
Koordinator Radtourenprogramm
josef.brueckel@adfc-badvilbel-karben.de

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

ADFC Hochtaunus**Bad Homburg/Friedrichsdorf:**

Ralf Gandenberger > 0173 8167122
ralf.gandenberger@adfc-bad-homburg.de

Kronberg: Claudia Kipka
kronberg@adfc-hochtaunus.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
Verkehrspolitische Sprecher
jochen.teichmann@adfc-offenbach.de

„Auch uns gehört die Straße!“

Kinder, Eltern, Großeltern und Freund:innen erobern am 19. April 2026 erneut die Straßen Frankfurts und demonstrieren gemeinsam für sichere Radwege und selbstständige Mobilität der Jüngsten.

Entstanden aus dem Radentscheid Frankfurt organisiert eine kleine Gruppe engagierter Menschen die Frankfurter Kidical Mass ehrenamtlich bereits im achten Jahr. Das Anliegen ist einfach: Kinder sollen in Frankfurt angstfrei Rad fahren können. Deshalb rollen alle gemeinsam – bunt geschmückt, laut und fröhlich – durch die Stadt. Den als Demonstration angemeldeten Fahrradkorso begleitet die Polizei, ehrenamtliche Corker:innen unterstützen sie beim Sichern der Kreuzungen.

So dürfen alle Teilnehmenden entspannt auf der Fahrbahn fahren – vom Laufrad bis zum Lastenrad.

Treffpunkt am Sonntag, 19. April um 15 Uhr, ist der Goetheplatz. Dort können kleine und große Radfahrende Fähnchen und flatternde Deko basteln, ihre Räder und sich mit Aufklebern und Tattoos schmücken. Wer vor dem Start die Teilnehmendenzahl schätzt, hat am Ende die Chance, den begehrten Kidical-Mass-Turnbeutel zu gewinnen. Abfahrt ist um 15:30 Uhr!

Im April radelt die Kidical Mass in Frankfurt vom Goetheplatz zum Rennbahnpark



Helfer:innen sind willkommen!

Wer die Kidical Mass beim Verteilen von Flyern und Plakaten vor Ort oder beim Korken unterstützen möchte, sendet ein E-Mail an: mail@kidicalmass-ffm.de.

Weitere Infos zur Kidical-Mass-Bewegung: kinderaufsrad.org

Rund fünf Kilometer legt die Kidical Mass in kinderfreundlichem Tempo zurück und erreicht gegen 16:30 Uhr den Spielplatz im Rennbahnpark. Dort gibt es Gelegenheit zu spielen und Gespräche zu führen. Mitmachen ist ganz einfach: Wer dabei sein möchte, kommt

pünktlich mit verkehrstüchtigem Rad, gerne auch mit Helm und guter Laune zum Goetheplatz.

Die Botschaft der Kidical Mass: Auch uns gehört die Straße – denn sichere Wege sind Kinderrechte!

Nadine vom KM-Team

Pure RAD-REISELUST in ganz Europa.

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



EUROBIKE
RADREISEN

JETZT KATALOG BESTELLEN!

eurobike.at

Gratis-Infoline: 0800 070 6333



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

1 m² Urwald schützen mit jeder Inspektion

Bei **jeder Inspektion** & beim **Kauf jedes Fahrrades oder E-Bikes** schützen wir in Zukunft mit **Stiftung Wilderness International** jeweils **1m²** Urwald in Kanada oder Peru!

- transparent und effektiv Umwelt schützen
- kein Mehraufwand auf KundInnenseite
- Individualisierte Urkunden mit Geokoordinaten



**Wilderness
International**



www.radhaus-kriegelstein.de