

FRANKFURT *aktuell*

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



Mobilität kann so schön sein!

Erster **Fancy Women Bike Ride** in Hessen (Seite 16)



2.600 Teilnehmende machten auch die 16. ADFC-bike-night wieder zu einer bunten und fröhlichen Demonstration für den Radverkehr.

„Die bike-night macht auch darauf aufmerksam, dass der Radverkehr in Frankfurt weiterentwickelt werden muss und auch weiterentwickelt werden wird.“

Yannick Schwander (CDU),
Mobilitätsdezernent der Stadt Frankfurt

ADFC Frankfurt – Peter Sauer (3), Eckehard Wolf (7)



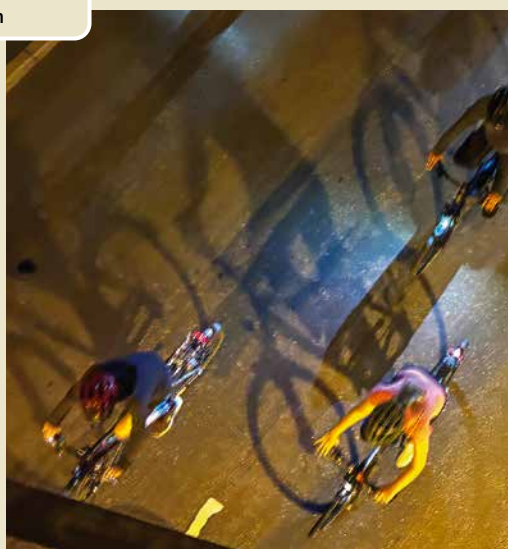
„Es gibt auch in Frankfurt Stimmen, die das Thema Verkehrswende aufs Eis legen wollen. Das wird mit uns als ADFC nicht passieren!“

Falko Görres, Leiter der ADFC-bike-night



„Warum nicht Straßen, die in Nordhessen nicht benötigt werden, einfach zu Fahrradwegen machen?“

Ansgar Hegerfeld,
Vorsitzender des ADFC Hessen



Editorial: Wie weiter?

Liebe Aktive, liebe Noch-nicht-Aktive, die ab jetzt im ADFC engagiert mithelfen möchten: Wir benötigen dringend qualifizierte Unterstützung für unser Projekt „Frankfurt aktuell“.

Torsten Willner, der zwei der sechs Ausgaben im Jahr redaktionell betreut und zusammen mit dem Grafiker Ünsal Özbakir zu einem vorzeigbaren Heft gemacht hat, kann diese Aufgabe leider nicht mehr wahrnehmen. Für beide Tätigkeiten suchen wir qualifizierte Aktive. Selbständig, selbstbewusst und entscheidungsfreudig aus Texten und Bildern ein Heft zu konzipieren, macht Spaß, ist aber zugegebenermaßen auch mit Arbeit verbunden. Erfahrung in dieser Art von Tätigkeit ist hier hilfreich. Für die Gestaltung und Druckvorlagenherstellung sind Routine im Umgang mit dem Grafikprogramm Adobe Indesign, ein gutes Gespür für das Zusammenspiel von Schrift und Bild sowie eine pragmatische und sorgfältige Arbeitsweise gefragt.

Wir werden in unserer November-Ausgabe ausführlich über unsere Anforderungen an die qualifizierte Unterstützung informieren. Bis dahin könnt ihr schon einmal überlegen, wie ihr uns helfen könnt oder wer in eurem Bekanntenkreis dafür in Frage kommen könnte. Das muss nicht unbedingt in rein ehrenamtlichem Engagement passieren – der ADFC Frankfurt ist bereit, mit euch auch über Geld zu reden.

Ich werde weiterhin vier der sechs Ausgaben produzieren und mich (ehrenamtlich) sowohl um die redaktionelle Arbeit als auch um die grafische Gestaltung kümmern. Ich weiß, dass viel Arbeit in diesem Heft steckt, fühle mich aber immer belohnt, wenn die druckfrischen Exemplare auf dem Tisch liegen. Wir haben mit Frankfurt aktuell ein Heft, das eine enorme Außenwirkung hat. Frankfurt aktuell wird nicht nur von unseren Mitgliedern gelesen, auch im Römer, der IHK oder anderen Institutionen in der Stadtgesellschaft erreichen wir damit wichtige Adressaten. Nicht zuletzt haben wir mit Frankfurt aktuell ein Magazin, um das uns viele andere ADFC-Gliederungen beneiden.

Sprecht mich an, wenn ihr Fragen zu unserer Arbeit habt. Dann können wir gemeinsam überlegen, wie es weitergehen könnte.

>> peter.sauer@adfc-frankfurt.de

Aktuell solltet ihr euch am Fahrradklima-Test 2026 beteiligen. Durch die persönliche Bewertung der Radverkehrssituation vor Ort geben wir wichtige Hinweise für eine Verkehrspolitik, die uns allen gerecht wird. Uns Radfahrenden fällt dabei eine führende Rolle zu. Bis zum 30. November solltet ihr eure Meinung abgegeben haben: fkt.adfc.de.

„Wie weiter?“ steht über dieser Kolumne. Was haltet ihr von „Wir schaffen das!“? Das wäre doch eine passende Antwort.

Peter für das Redaktionsteam



In diesem Heft ...

Vier Glanzlichter und ein Flop aus dem Frankfurter Westen
 Stadtteilgruppe West – „Radlertreff im Westen“
 Poller gegen Falschparker
 „Scan-Cars“ auch in Frankfurt?
 Park-Platz statt Parkplatz! ParkingDay am 19.09.
 Rasen, bis es knallt
 75 Radfahrende gedenken getötetem Radfahrer
 Verkehrssicherheit an der Friedberger Landstraße
 Abgesperrt / Entsiegeln gegen die Hitze
 Sperrung: Nidda-Uferweg, Unterführung Eschersheim
 Alte Oper: Empfang für ADFC zu Kaffee und Kuchen
 Das ADFC-Infomobil 2.0 ist da!
 Der Vorstand lädt ein: Aktivenfest des ADFC
 Nachruf Klaus Oesterling
 BiciBus und RIDE THE BEAT #1
 „Heute gehört die Straße uns!“ Kidical Mass
 Fahrrad-Reparaturstationen an der Goethe-Uni
 Erster Fancy Women Bike Ride in Hessen
 Bürgerentscheide stärken

Ganz Schweden radelt für das Klima	24
Mein merkwürdigstes Ferienerlebnis. Was geschah auf dem Maar-Radweg?	26
Sommerfrische. Oder: Mit Anlauf in die Berge!	28
Abgefahren	32
Fünf Fragen an Uta Fitzen	34
Regional	18
Main-Taunus: Hofheimer Innenstadtring / Radweg Bremthal – Wildsachsen/ Piktogramme statt Schutzstreifen auf der B 455 in Eppstein / Kriftel	
Offenbach: ADFC Offenbach bewacht Fahrräder / Modalfilter im Senefelderquartier	
Hochtaunuskreis: Pedelec-Training im Hochtaunuskreis / Laufbus in Steinbach gestartet	
Bad Vilbel/Karben: Aktivenporträt Eckhard Lampert / Tour de Natur 2026 – Zwischenstopp auch in Bad Vilbel	
Termine	11
Impressum	31
Kontakte	33
Fördermitglieder	35



Der erste Fancy Women Bike Ride in Hessen zeigt, wie schön Mobilität sein kann, wenn viele gut gelaunte Menschen mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs sind.

Foto: Uli Molter



1

Vier Glanzlichter und ein Flop aus dem Frankfurter Westen

Auch wenn der Frankfurter Westen bezüglich Radinfrastruktur und Mobilitätswende nicht so viel Aufmerksamkeit erhält, wie andere Stadtbezirke: Manches tut sich hier doch.

1 Radweg-Provisorium zwischen Sossenheim und Eschborn

Seit Jahren ist es eine nervige bis gefährliche Angelegenheit, mit dem Fahrrad zwischen Sossenheim und Eschborn zu pendeln: Die Verbindung über die Wilhelm-Fay-Straße ist wegen des Baus der Regionaltangente West derzeit nur eingeschränkt nutzbar, der sogenannte „Rattentunnel“ unterhalb der A 66 hat eine zweifelhafte Bekanntheit unter Radfahrerinnen und Radfahrern und die Nutzung der Siegerner Straße erfordert wegen fehlender Radinfrastruktur viel Mut.

Zumindest bei letzterer Verbindung hat sich etwas getan. Ende Mai dieses Jahres hat näm-

lich Hessen Mobil damit begonnen, einen provisorischen Geh- und Radweg entlang der Siegerner Straße zwischen Sossenheim und Eschborn zu bauen und passend zum Redaktionsschluss dieser *Frankfurt aktuell*-Ausgabe sind die Bauarbeiten so gut wie abgeschlossen. Das Ergebnis ist ein Zwei-Richtungs-Weg, der sowohl vom Fuß als auch vom Radverkehr genutzt werden kann und mit einer Betonwand von der Kfz-Fahrbahn abgegrenzt ist. In Höhe des Sossenheimer Friedhofs wurde außerdem eine Querungshilfe errichtet, die den Wechsel auf die gegenüberliegende Fahrbahnseite erleichtern soll.

Ein umfassender Ausbau des Geh- und Radwegs soll im Zuge der für 2029 geplanten Sanie-

rung der Autobahnbrücke durch die Autobahn GmbH des Bundes erfolgen. Da aber die Siegerner Straße intensiv vom Rad- und Fußverkehr genutzt wird, hat sich Hessen Mobil vorab für das Provisorium entschieden, damit bereits jetzt die Verkehrssicherheit erhöht und das Unfallrisiko reduziert wird.

2 Endlich Asphalt statt Matsch am Niddauerfer

Seit ihrem Bau vor 13 Jahren stieß die Brücke am ehemaligen Höchst Wehr auf der nördlichen Uferseite der Nidda auf einen Weg mit sogenannter „wassergebundener Decke“. Das sorgte für einigen Frust bei den Radfahrerinnen und Radfahrern, verwandelt sich dieser Wegebelag bei Nässe doch gern in Matsch. Ein weiteres Problem war das Wegwaschen des Wegebelags, wenn Regen die Brücke hinab floss. Der Absatz von mehreren Zentimetern zwischen Brücke und Weg, der sich dadurch bildete, trug nicht gerade zum Fahrkomfort bei.

Dementsprechend groß war die Freude, als die Stadt Frankfurt Anfang Mai ankündigte, dass zunächst die dort befindliche Straße im mittleren Sand saniert und anschließend der bisher unbefestigte Fuß- und Radweg zwischen der Hausnummer 62 und der Brücke über den Sulzbach ausgebaut wird. Hier sollte ein Asphaltbelag eingebracht werden. Das Ziel dieser Maßnahme war die nachhaltige Instandsetzung der Verkehrsflächen sowie die Verbesserung der Sicherheit für alle Personen, die diesen Weg nutzen – und das wurde erreicht!

3 Neue Rot-Markierungen in Griesheim

Der Radweg an der Kreuzung Mainzer Landstraße/Waldschulstraße wurde auf Höhe der dortigen Tankstelle modernisiert. Das Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE) hat hier die Zu- und Abfahrten der Tankstelle neu asphaltiert. Zusätzlich wurden die Bereiche mit Piktogrammen auf rotem Grund visuell auffälliger gestaltet.

Diese Modernisierung wurde aufgrund eines Gutachtens der Unfallkommission der Stadt Frankfurt (UKO) veranlasst. Dieser waren nämlich in der Vergangenheit zahlreiche Beinaheunfälle zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr an



1 Bereits rampontiert: Die neue Querungshilfe auf der Siegerner Straße soll eigentlich für mehr Sicherheit sorgen. Peter Sauer

2 Endlich saniert: Niddaradweg bei Höchst.

Susanne Neumann





3 An der Mainzer Landstraße in Höhe Waldschulstraße wurde der Radweg saniert

Susanne Neumann



4 Flexipoller erhöhen die Sicherheit für den Radverkehr am Dahlbergkreisel in Höchst

Peter Sauer

dieser Stelle gemeldet worden. Nach eingehender Analyse stellte die UKO eine erhöhte Unfallgefahr fest und veranlasste die Nachbesserung.

Bleibt zu hoffen, dass es an diesem Teilstück der Mainzer Landstraße zukünftig nicht mehr zu Unfällen kommt. Auf jeden Fall aber sollten Radfahrerinnen und Radfahrer (Beinahe-)Unfälle an die Polizei melden. Nur so gelangen diese Meldungen an die Unfallkommission und können so Verbesserungen der Radinfrastruktur bewirken.

4 Flexi-Poller am Dahlbergkreisel in Höchst

Bereits seit längerem war den Aktiven des „Radlertreffs im Westen“ die Zufahrt zum Dahlbergkreisel von der Königsteiner Straße aus kommend ein Dorn im Auge. Hier

wird nämlich der Radverkehr wenige Meter vor dem Kreisel vom Hochbord-Radweg auf die Fahrbahn geleitet. Zwar weist eine Spermarkierung den Kfz-Verkehr darauf hin. Trotzdem gab es immer wieder heikle Situationen, in denen der Radverkehr missachtet wurde.

Daraufhin traten die Aktiven im April 2025 an das Radfahrbüro der Stadt Frankfurt heran und baten darum, dass diese Stelle durch Klemmfixe, Poller oder ähnliches entschärft wird und die Radfahrerinnen und Radfahrer sicher vom Hochbord-Radweg auf die Fahrbahn gelangen.

Im Januar dieses Jahres meldete das Radfahrbüro zurück, dass die Stelle durch zwei sogenannte Flexi-Poller abgesichert wird. Ein weiteres halbes Jahr ging ins Land, bis die beiden Poller dann auch endlich aufgestellt waren.

So sehr sich der „Radlertreff im Westen“ auch über die Umsetzung seiner Anregung freut: Es bleibt die Frage, weshalb dieser eigentlich einfache Vorgang so lange dauerte.

5 Wildwuchs an der Höchster-Farben-Straße

Wo viel Licht ist, gibt es bekanntermaßen auch immer Schatten. Ein aktuelles Beispiel für diesen „Schatten“ im Frankfurter Westen sind die üppig wachsenden Büsche und Bäume entlang des Radwegs an der Höchster-Farben-Straße.

Seit über einem Vierteljahr mehrten sich die Meldungen auf der Meldeplattform Radverkehr und im Mängelmelder der Stadt, dass die Vegetation den Radverkehr behindert und man bitte Büsche und Bäume etwas zurückschneiden möge. Für diesen Vegetationsstrei-

fen ist jedoch nicht die Stadt zuständig, sondern die Deutsche Bahn, und diese scheint das Problem aussitzen zu wollen – sehr zum Ärger der Radfahrenden, die zwar gern mal eine Tour ins Grüne machen, aber bestimmt nicht so!

Susanne Neumann



5 Hier wird's eng für den Radverkehr

Susanne Neumann

Stadtteilgruppe West – „Radlertreff im Westen“

Die Anfänge des „Radlertreff im Westen“, der Stadtteilgruppe West des ADFC Frankfurt, gehen zurück in die 1990er Jahre. Damals fanden sich einige Aktive zusammen, um sich beim monatlichen Stammtisch über die verschiedensten fahrradrelevanten Themen auszutauschen. Bereits damals leitete die Gruppe u. a. in Kooperation mit dem zuständigen Ortsbeirat 6 einige Verbesserungen für den Radverkehr im Frankfurter Westen in die Wege. Gleichzeitig wurden Codieraktionen organisiert und Radtouren durchgeführt.

Aus verschiedenen Gründen löste sich die Stadtteilgruppe Ende 2008 auf, um drei Jahre

später einen Neubeginn zu wagen – mit Erfolg! Seit 2011 besteht der „Radlertreff im Westen“ nun ununterbrochen und hat sich seitdem als fester Termin am zweiten Mittwoch des Monats etabliert. Die Radfahrerinnen und Radfahrer treffen sich dann um 18.30 Uhr in der Gaststätte „Zum Schwan“ am Höchster Schloßplatz, um sich rund um das Fahrradfahren in Frankfurts westlichen Stadtteilen auszutauschen. Dabei geht es nicht nur um die Erfahrungen, die bei den täglichen Wegen durch den Frankfurter Westen mit dem Fahrrad gemacht werden. Auch für das Entwickeln von Ideen, wie das Fahrradfahren sicherer gemacht werden kann, bietet der

„Radlertreff im Westen“ die passende Gelegenheit. Darüber hinaus treffen sich die Radfahrerinnen und Radfahrer des Radlertreffs auch sehr gern zu gemeinsamen Radtouren.

Neue Gesichter, auch aus anderen Stadtteilen als dem Frankfurter Westen, sind beim „Radlertreff im Westen“ übrigens gern gesehen. Eine Voranmeldung ist nicht notwendig. Kommt einfach vorbei, der „Radlertreff im Westen“ freut sich auf euch!

Susanne Neumann

Weitere Infos unter:
christa.pellerinshoff@adfc-frankfurt.de

Poller gegen Falschparker

Nicht nur der Radweg wurde baulich abgesichert, auch die Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr wurde mit Pollern bestückt. Jede Lücke, in die ein Auto passt, wird illegalerweise auch genutzt – solange es keine nennenswerten Kontrollen gibt.

Ansgar Hegerfeld

Wie schon an vielen anderen Stellen wurde nun versucht, die Kreuzung Marbachweg / Scheidstraße mit Pollern und Trennelementen gegen Falschparker zu schützen. Insbesondere die Kundschaft des Dönerladens und Kiosks gegenüber nutzen den Radweg und die Fußgängerquerung gerne als Parkplatz – mangels Kontrollen in aller Regel ohne Konsequenzen.

Die neuen Poller erschweren zwar das Parken, aber mit etwas Übung kann man mit dem Auto natürlich trotzdem noch zwischen den Pollern

einparken und somit in den Genuss eines baulich geschützten Parkplatzes kommen. Und da es insbesondere abends praktisch keine Kontrollen gibt, wird sich dieser illegal genutzte „Parkplatz“ vermutlich durchsetzen.

Unsere Beobachtung bestätigt sich damit einmal mehr: Poller und bauliche Maßnahmen können eine gewisse Verbesserung bewirken. Ohne deutlich mehr Polizeikontrollen wird man die Massen an Falschparkern aber nicht in den Griff bekommen.

Ansgar Hegerfeld



„Scan-Cars“ auch in Frankfurt?

Falschparker sind in Frankfurt eines der größten Probleme für den Rad- und Fußverkehr, wie der ADFC-Fahrradklimatest regelmäßig zeigt. Wir fordern mehr Polizeikontrollen und ein härteres Durchgreifen. Hierbei könnten die angekündigten automatisierten Kontrollen helfen.

Nach jahrelanger Diskussionen wurde diesen Sommer endlich die bundesweite Rechtsgrundlage für die automatisierte Kontrolle von Falschparkern geschaffen. Damit ist diese Möglichkeit auch in Frankfurt gegeben. Und die Stadt hat auf Anfrage bereits bekanntgegeben, dass sie diese Chance nutzen möchte. Damit können im Vorbeifahren größere Bereiche mit wenig Personal kontrolliert werden. In anderen Städten ist diese Technik bereits seit Jahren fester Bestandteil der Polizeiarbeit, für Frankfurt steht es zumindest als Ziel im Koalitionsvertrag.

Allerdings müssen noch einige Voraussetzungen geschaffen werden: Rad- und Gehwege müssen als Sonderwege erst einmal digital genau erfasst werden, um kontrollieren zu können. Für die Kontrolle von Bereichen mit Parkscheinautomaten müssen diese die Eingabe des Kennzeichens ermöglichen

und dafür umgerüstet werden. Außerdem müssen noch Sonderfälle wie bundesweit gültige Behindertenparkausweise oder Handwerker-Parkausweise digitalisiert werden.

Aber muss wirklich jeder Sonderfall abgedeckt werden? Selbst wenn „nur“ 80 - 90 % der Fälle automatisiert per Auto kontrolliert werden können, dürfte das ein riesiger Sprung in der Kontrolldichte sein. Dementsprechend groß wird aber auch der Aufschrei sein, wenn plötzlich über Jahrzehnte eingeübte Gesetzesverstöße Konsequenzen nach sich ziehen. Das konnten wir bereits bei den vereinzelt Kontrollen der zugewanderten Fußwege in Wohngebieten sehen: Die betroffenen Menschen forderten lautstark und öffentlich, auch weiterhin straffrei Gesetze zu Lasten anderer Menschen brechen zu dürfen – bisher zum Glück erfolglos.

Ansgar Hegerfeld

Park-Platz statt Parkplatz!



Ansgar Hegerfeld

Der internationale ParkingDay wird auch 2026 wieder in Frankfurt stattfinden. Wie üblich zeigen diverse Organisationen, dass auf der Fläche von Parkplätzen auch menschliche Begegnungen und vielfältige Aktivitäten möglich sind.

Dieses Mal findet der ParkingDay am 19. September von 10-17 Uhr auf der Leipziger Straße (Hausnummern 17-23) statt. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen!

Rasen, bis es knallt

Pöller sollen die verletzlicheren Menschen im Straßenverkehr schützen – deren Schutz ist aber begrenzt. Immer wieder werden Poller reihenweise überfahren und zerstört, zuletzt wieder einmal im Ostend an der Oskar-von-Miller-Straße.

links: Eine überfahrene Reihe Poller zeigt, welche Kräfte hier gewirkt haben müssen. Zum Glück ragen sie in diesem Fall nicht quer über den Radweg – auch das gab es schon öfter.

Oliver Ramstedt

rechts: Das auf dem Fußweg aufgestellte erste Ghostbike wurde durch eine weitere Kollision zerstört und musste ersetzt werden. Zum Glück standen dort nicht, wie beim ersten Mal, Menschen.

privat

Die Szenerie ist immer ähnlich: Eine Reihe bis auf den Boden umgeknickter Poller, viel rotes Bindemittel gegen die aus dem Auto ausgelaufenen Flüssigkeiten, Farbmarkierungen der Polizei, dazu dieses Mal eine zerstörte Straßenlaterne und eine beschädigte Ampel. Nicht nur auf dieser Auto-Rennstrecke kommt es immer wieder zu Kollisionen, mal in der einen und mal in der anderen Fahrtrichtung.

Im November 2020 raste ein Autofahrer mit 80 km/h, extra abgeschalteten Assistenzsystemen, driftend

und mit durchgetretenem Gaspedal in die andere Richtung durch die Kurve und verlor dort die Kontrolle. Er tötete zwei Menschen auf dem Fußweg sofort, eine weitere Frau wurde schwer verletzt. Der Fahrer hatte bereits viermal seinen Führerschein wegen diverser Regelverstöße abgeben müssen, ihn aber immer wieder ausgehändigt bekommen. Auch nach der Verurteilung zu acht Jahren und sechs Monaten Haft darf er versuchen, seinen Führerschein erneut zu machen. Wir berichteten ausführlich über das Urteil in Frank-

furt aktuell 5/2024: „Große Macht bedeutet große Verantwortung“.

Kurz nach der Aufstellung des weißen Geisterrades fuhr ein anderer Autofahrer ebenfalls auf den Rad- und Gehweg und zerstörte u. a. die Gedenkstätte. Zum Glück ohne weitere getötete Menschen. Aber auch in der Gegenrichtung werden die Poller immer mal wieder niedergemäht – laut unseren Informationen kam es dabei bisher wie durch ein Wunder nicht zu Verletzten.

Konsequenzen wurden daraus bisher nicht gezogen, es darf auch

hier weiter gerast werden. Weil die Landespolizei in Frankfurt nur über ein einziges Messfahrzeug verfügt, sind Kontrollen äußerst selten und baulich verleitet die perfekt asphaltierte und breite Straße weiterhin zum Rasen. Wir wünschen uns auch hier mehr Mut zu einer Fahrbahnverengung, die nachweislich die Geschwindigkeiten reduziert. Offizielle Rennstrecken gibt es zahlreiche in Deutschland, zum Rasen brauchen wir aus unserer Sicht nicht noch zusätzlich unsere normalen Straßen.

Ansgar Hegerfeld



Gedenkveranstaltung für einen getöteten Radfahrer

Am 15.08. trafen sich etwa 75 Radfahrende in Nied und fuhren, begleitet von der Polizei, schweigend und in Weiß gekleidet über Höchst in die Elisabeth-Kuhn-Straße am Industriepark, um eines 45-jährigen Radfahrers zu gedenken, der

hier von einem Linienbusfahrer angefahren worden war. Der Radfahrer kam schwer verletzt ins Krankenhaus und verstarb wenige Tage später. Er hinterlässt seine Frau, einen Sohn und eine Tochter.



Am Ort der Kollision hielten die Teilnehmenden für eine Schweigeminute inne, dann stellten sie ein weiß lackiertes „Geisterrad“ auf, das an den Verstorbenen erinnern wird. Ein Freund des Getöteten gedachte seiner mit einem bewegenden Wortbeitrag, der viele der Anwesenden zu Tränen rührte.

Aufgerufen zur Gedenkfahrt hatte die Initiative „Ghostbike Frankfurt“, die Fahrt wurde unterstützt durch den ADFC. Das Ghostbike in der Elisabeth-Kuhn-Straße ist das 22. Rad, das seit 2016 in Frankfurt aufgestellt wurde. Mehr Informationen unter ghostbike-ffm.de. Falko Görres

Verkehrssicherheit an der Friedberger Landstraße

Reduzierung auf einen Fahrstreifen, Tempo 30 und ein üppig breiter Radweg auf der Friedberger Landstraße: Technisch ist das kein Problem.

Aber leider gilt das nur für eine kommerzielle Veranstaltung und nicht für die alltägliche Verkehrssicherheit. Jedes Jahr zeigt der Ironman, was alles möglich ist, wenn eine Organisation Geld bezahlt – leider nur dann.

Wir möchten den sportlichen Wettkampf gar nicht für diese ergriffenen Maßnahmen kritisieren, wundern uns aber über die Prioritäten in der Stadt. Wer Geld bezahlt, bekommt mehr Verkehrssicherheit.

Erst Anfang 2026 wurde in der Gegenrichtung an der Straßenbahnhaltestelle ein Fußgänger getötet. Die Polizei geht von deutlich überhöhter Geschwindigkeit des Autofahrers aus und prüft Hinweise auf ein illegales Autorennen. Für die Ermittlungen wurde sogar die Friedberger Landstraße für die aufwendige Rekonstruktion und Testfahrten gesperrt. Wir konnten dieses Spektakel vor Ort verfolgen: Auf der von der Polizei gesperrten Strecke führten die Gutachter mehrere

Testfahrten mit verschiedenen Geschwindigkeiten durch, begleitet durch Kameras am Boden und in der Luft. Ab der Ampel an der Friedberger Warte, einer idealen Startlinie für ein Rennen auf der schnurgeraden Straße, wurde in Stufen bis zum Maximum beschleunigt. Der Bremsweg beim schnellsten Durchgang war beeindruckend: Die Gutachter konnten das Fahrzeug erst kurz vor der Auffahrt auf die A661 wieder zum Stehen bringen. Bauliche Konsequenzen wurden bisher keine gezogen, es darf weiter gerast werden.

Zusätzlich zu den ohnehin schon hohen Geschwindigkeiten soll auch noch die Auffahrt auf die A661 für den Kraftverkehr optimiert umgebaut werden – zu Lasten der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs. Um aus Frankfurt auf die A661 in Richtung Offenbach zu fahren, soll man zukünftig nicht mehr per Ampel links abbiegen, sondern über einen gefährlichen freilaufenden Rechtsabbieger (wir berichteten ausführlich im Frankfurt aktuell 5/2023: „Gefahrenstelle Freilauf-

Die Friedberger Landstraße, hier stadteinwärts, beim Ironman 2026. Wie üblich wurde Tempo 30 und ein Überholverbot angeordnet und ein Fahrstreifen abgesperrt. Im Hintergrund die Straßenbahnhaltestelle, an der ein Fußgänger von einem Autofahrer getötet wurde.

Ansgar Hegerfeld

fende Rechtsabbieger“) möglichst ungebremsst direkt auf die Autobahn auffahren können. Diese Bauart ist bundesweit bekannt und berüchtigt für die unzähligen Opfer, die diese Beschleunigung fordert. Bei neuen Projekten wird daher von deren Nutzung abgeraten, auch die Stadt Frankfurt versucht sich inzwischen mit vorsichtigen Schritten am Rückbau des großen Altbestands. Parallel wird die verantwortliche Autobahn GmbH (also der Bund) in ihrer Zuständigkeit aber neue Gefahrenstellen bauen – so wurde es beschlossen.

Wir haben 2021 erfolglos versucht per offizieller Einwendung gegen den Bau dieser neu geplanten Gefahrenstelle vorzugehen – die „Leistungsfähigkeit“ wurde aber auch an dieser Stelle von der Autobahn GmbH höher gewichtet als die Verkehrssicherheit. Immerhin konnten die Stadt Frankfurt und wir erwirken, dass zumindest für den Fußverkehr eine, vorher nicht eingeplante, Bedarfsampel installiert wird. Auch Radfahrende sollen diesen Fußweg befahren dürfen, natürlich langsam und mit entsprechenden Umwegen und Wartezeiten. Die Menschen auf dem ungeschützten und direkt geradeaus verlaufenden Radweg müssen sich leider zukünftig mit dem Prinzip Hoffnung zufrieden geben.

Unser Fazit: Wer Rennstrecken baut, bekommt Autorennen. Inklusive der getöteten und verletzten Menschen. Auf die Frage, wieso solche Rennstrecken nur für kommerzielle Veranstaltungen etwas entschärft werden können, haben wir leider keine gute Antwort.

Ansgar Hegerfeld

Dein Blick. Deine Stadt.

Werde Teil der Foto-AG beim ADFC Frankfurt!



Du hast ein Auge für gute Motive und Lust, deine Stadt aus neuen Perspektiven zu zeigen? Dann komm in unsere Foto-AG und mach die Verkehrswende und unsere Aktivitäten sichtbar.

Was du machst

- Aktionen, Events & Radverkehr in Frankfurt fotografisch begleiten
- Starke Bilder für Social Media, Website und Mitgliederzeitung liefern

Was du mitbringst

- Spaß an Fotografie (Anfänger*in oder fortgeschritten)
- Ein Gespür für Motive & Lust auf kreatives Arbeiten
- Zeit für Einsätze (ca. 1 – 2 Std. pro Event)

Was wir bieten

- Ein offenes, engagiertes Team
- Flexible Zeiten – du entscheidest, wann du kannst
- Sinnvolles ehrenamtliches Engagement

GEMEINSAM
FÜR BESSEREN
RADVERKEHR!



Kontakt: foto-ag@adfc-frankfurt.de

Mehr Infos: www.adfc-frankfurt.de/mitmachen

ABGESPERRT

Es waren Sommerferien und somit wurden auch die üblichen Baumaßnahmen an vielen Stellen durchgeführt. Dabei gab es, wie jedes Jahr, Licht und Schatten inmitten in der Rekordhitze.

Am südlichen **Reuterweg** zeigten z. B. die Baufirmen ihre Kreativität: mit unzähligen selbst gedruckten „Fahrradfahrer bitte absteigen“-Zetteln versuchten sie, die so wohl kaum genehmigte Sperrung des Radwegs zu vertuschen. Wer sich an diese Bitte hielt und zu Fuß weiterging, kam aber auch nicht weit: Nach nur wenigen Schritten wurde der Fußverkehr per offiziellem Verkehrszeichen verboten. Dort sollte man sich wohl in Luft auflösen oder auf der Fahrbahn laufen – wie es einige machten. Nach einer Beschwerde beim Wochenende-Notdienst der Absicherungsfirma wurde nachgebessert. Die Kontaktdaten finden sich auf der Rückseite jeden Schilds und jeder Absperrbake.

Ganz anders lief es bei den Bauarbeiten auf der **Eschersheimer Landstraße** am Polizeipräsidium: Dort wurde wegen der Sperrung des Rad- und Fußweges ein asphaltierter (!) Ersatzweg angelegt. Das ist löblich, mit Blick auf die aufheizende Flächenversiegelung aber gleichzeitig auch fragwürdig. Direkt nebenan standen sechs bzw. stellenweise



Reuterweg



sieben bereits asphaltierte Fahrstreifen zur Verfügung, über die eine Umleitung möglich gewesen wäre. Das hätte allerdings Einschränkungen für den Kraftverkehr bedeutet, weshalb diese Option vermutlich nicht in Erwägung gezogen wurde. Ein asphaltierter und damit zerstörter Grünstreifen schickt eben keine E-Mail an die Verantwortlichen der Stadt, um sich zu beschweren.

Ansgar Hegerfeld

Beschwerden zu Baustelleneinrichtungen können, am besten mit Foto und genauer Ortsangabe, an radverkehr-an-baustellen@stadt-frankfurt.de gesendet werden.



Eschersheimer Landstraße

Ansgar Hegerfeld (3)

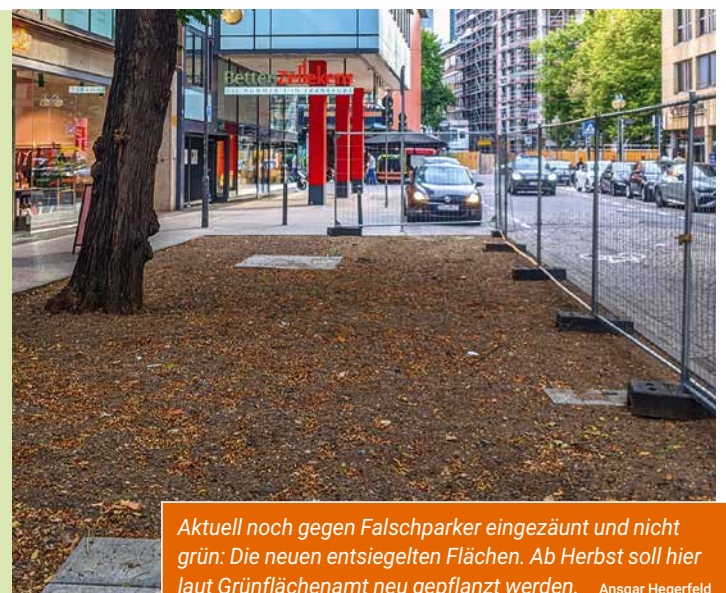
Entsiegeln gegen die Hitze

Wo auf der Bleidenstraße früher Autos geparkt wurden, entstehen neue Grünflächen

Es geht zwar „nur“ um 200 m², aber auch die sind ein weiterer wichtiger Schritt zur Abkühlung in einer der heißesten Städte Deutschlands. Wo früher eine handvoll Autos abgestellt werden konnten und die Straße tagsüber und auch nachts zusätzlich aufheizten, können die Bäume nun wieder ihren Klimaanlagen ähnlichen Effekt ausspielen und die Temperatur spürbar senken. Nebenbei wird die Aufenthaltsqualität erhöht, wovon auch der Einzelhandel profitieren wird. Denn wer geht schon gerne auf einem heißen und voll asphaltierten Parkplatz gemütlich einkaufen?

Schon letztes Jahr wurden, nur ein paar Meter weiter in der Töngesgasse, Flächen erfolgreich entsiegelt (wir berichteten in *Frankfurt aktuell* 4/2025). In beiden Fällen mussten und müssen die Flächen baulich geschützt werden, damit sie nicht direkt von schweren Falschparkern wieder komprimiert und damit zerstört werden.

Ansgar Hegerfeld



Aktuell noch gegen Falschparker eingezäunt und nicht grün: Die neuen entsiegelten Flächen. Ab Herbst soll hier laut Grünflächenamt neu gepflanzt werden. Ansgar Hegerfeld



Michael Klemme (2)

Asphaltdecke

Der Nidda-Uferweg ist derzeit zwischen Eschersheim und Berkersheim gesperrt. Der Abschnitt wird asphaltiert, die Bauarbeiten dauern voraussichtlich bis Mitte Oktober. Eine Umleitung (blaue Linie im Plan) ist beschildert. Näheres erfahrt ihr unter www.radfahren-ffm.de

Peter Sauer



(Fast) kein Durchkommen
in Eschersheim
Peter Sauer

Dicht

Thomas Stillbauer, Lokalredakteur bei der Frankfurter Rundschau und zuverlässiger Beobachter der Radverkehrslage zwischen Eschersheim und der Innenstadt, hat es in seiner Zeitung veröffentlicht: Die Unterführung zwischen Drei-Häuser-Gasse und Friedhof Eschersheim ist wieder dicht. Jahrelang wegen des S-Bahn-Baus gesperrt, war dieser Durchlass für den Rad- und Fußverkehr vor rund eineinhalb Jahren breit und schick wiedereröffnet worden. Nun erfordern weitere Arbeiten der Bahn eine Schließung bis Ende Dezember, so die FR. Eine Umleitung ist zwar ausgewiesen (und leidlich gut befahrbar), doch der Weg in die Stadt verlängert sich deutlich. Besonders bitter für alle, die die jahrelangen Bauarbeiten endlich hinter sich glaubten und nun davon wieder eingeholt werden.

Peter Sauer



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



Viktoria Nawrath

Empfang zu Kaffee und Kuchen im Café Rosso in der Alten Oper – das hatten sich die ADFC-Klaunixe und einige weitere Unterstützer auch verdient. Es gibt seit letztem Jahr eine Kooperation mit der Alten Oper im Rahmen des „Grünen Abonnements“. Wer mit dem Fahrrad zum Konzert kommt, bekommt in der Zusammenarbeit zwischen Alte Oper und ADFC folgende Extra-Services geboten: bewachte Fahrradstellplätze, Codierung (wenn nicht schon vorhanden), einen Schnellcheck und, wenn nötig, einen Schnellputz des Rads. Zum Dank wurden 15 ADFC-Aktive am 19. August eingeladen. Der Intendant der Alten Oper, Dr. Markus Fein, (im Bild rechts, mit Jackett) erläuterte den ADFC-Lern das Nachhaltigkeitskonzept der Alten Oper. Ebenso dabei waren die Mitarbeiterinnen Frau Poulsen und Frau Tecklenburg, die die Abo-Reihe und die Codieraktionen organisatorisch begleiten. Die Kooperation wird auch in der 2. Saison 2026/2027 fortgesetzt.

Bertram Giebeler

Termine

Mo.	14.09.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	16.09.	V	AG Verkehr
Fr.	25.09.	NW	Stadtteilgruppe NordWest
Sa.	26.09.	R	Redaktionstreffen <i>Frankfurt aktuell</i>
Mo.	05.10.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	07.10.	G	AG Kartographie & GPS
Do.	08.10.	N	Radeltreff im Norden
Di.	13.10.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	14.10.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	21.10.	V	AG Verkehr
Mo.	26.10.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	30.10.	NW	Stadtteilgruppe NordWest
Mi.	04.11.	G	AG Kartographie & GPS
Di.	10.11.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	11.11.	W	Radlertreff im Westen
Do.	12.11.	N	Radeltreff im Norden

Alle Angaben unter Vorbehalt!

Treffpunkte / Kontakte

G	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
N	19.00 Uhr	Anmeldung und Infos unter: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00 Uhr	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, Wilhelm-Epstein-Straße 61
(nur mit Terminbuchung unter www.adfc-frankfurt.de/codiertermine).

Öffnungszeiten Infoladen

Hausener Brotfabrik, Bachmannstraße 2-4
freitags 17.15 – 19.00 Uhr / samstags 11.00 – 13.00 Uhr
www.adfc-frankfurt.de/infoladen

Critical Mass (Treffpunkt Alte Oper):

jeweils am 1. Sonntag eines Monats um 14 Uhr
sowie am darauffolgenden Freitag um 19 Uhr.
Siehe auch: criticalmass-frankfurt.de/termine/

VORBILDLICH SICHER



Wenn selbst ein totes Ende des Kreisverkehrs vorbildlich mit roter Farbe markiert ist, sind wir doch auf einem guten Weg. Catrin Taplick aus Eschborn hat sich auf ihrer Radtour an Ruhr und Rhein über diese farbenfrohe Anlage in Uerdingen gefreut.

Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

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

- Sa. 26.09. Anmeldung bei christian.konermann@adfc-frankfurt.de
- Sa. 17.10. Anmeldung bei gunter.baumann@adfc-frankfurt.de
- Sa. 24.10. Anmeldung bei Ralf Paul: 069 4940928
- Sa. 14.11. Anmeldung bei 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



Main Velo
Spezialräder

MainVelo.de



Das ADFC-Infomobil 2.0 ist da!

Der ADFC hat ein neues mobiles Infostand-System, auch um Autofahrten weiter zu reduzieren

Achtung, hier
kommen gut
fünf Meter
ADFC Frankfurt!

Schon lange ist das „originale“ ADFC-Infomobil, gebaut von Peter Schepko, im Einsatz – zuletzt vor allem beim Rotlint-Straßenfest. Da sich unsere Anforderungen für Infostände allerdings weiterentwickelt haben, wurde nach langer Planung ein Nachfolger angeschafft: Das Infomobil 2.0 bietet mehr Transportkapazitäten, sodass u. a. ein ADFC-Zelt als Sonnen- und Regenschutz oder die großen Aufsteller für das Verkehrs-Quiz einfach mitgenommen werden können. Für Einsätze bei Dunkelheit (z. B. bei der bike-night) ist eine Beleuchtung installiert, die große Auslage für Flyer ist dank Gummibändern komplett sturmfest und im Innenraum können noch viele weitere Materialien transportiert werden.

Für mehr Sicherheit ist eine Auflaufbremse verbaut: Damit spürt man das (je nach Beladung) hohe Gewicht auch bei einer Vollbremsung mit der Zugmaschine nicht. Gezogen werden kann

der Anhänger mit den meisten handelsüblichen Fahrrädern, es werden aber Pedelecs empfohlen. Unser ADFC-Lastenrad ist bereits mit einer passenden Kupplung ausgerüstet und hat die ersten Probefahrten problemlos gemeistert. Am Ziel angekommen, lässt sich der wendige Anhänger mühelos und präzise mit einer Hand einparken. Auch während der Fahrt lässt sich das extrem lange Gespann sehr komfortabel und erstaunlich wendig steuern. Durch die Breite können allerdings die meisten Radwege nicht benutzt werden. Auf den Fahrbahnen wird man dafür aber erfreulich stressfrei toleriert, obwohl es sich bei dem Gespann rechtlich um ein ganz normales Fahrrad handelt.

Wir hoffen, dass wir mit dem neuen Anhänger nicht nur Autofahrten einsparen, sondern auch ganz praktisch zeigen können, was mit Fahrrädern alles möglich ist.

Ansgar Hegerfeld



Gummibänder erlauben auch die Prospekt-
auslage bei Sturm, in der Schublade darun-
ter lagert der Nachschub

Peter Sauer (2)

Der Vorstand lädt ein

Aktivenfest des ADFC Frankfurt in der Brotfabrik

Der Star des Nachmittags ist, wenig überraschend, unser neuer Lastzug. Über fünf Meter Länge wurden gemessen, das Gesamtgewicht ist noch nicht bekannt, aber schon jetzt ist klar, dass

dieses Gespann ohne elektrische Unterstützung nicht zu bewegen ist. So aber geht es erstaunlich leicht vonstatten, wie viele mutige Probefahrerinnen und, noch mehr, Probefahrer beweisen, die das neue Info-

mobilität mit dem Lastenrad durch die Straßen in Hausen bewegen.

Der Vorstand hatte eingeladen, und rund 80 Aktive sind gekommen. Der Begrüßungsversuch von Andre und Lars, den beiden jüngsten Vorstandsmitgliedern, gelingt, doch sicherheitshalber bitten die beiden alle ihre Mitstreiter zu sich auf's „Podium“. Dass auf diesen versammelten Vorstand Verlass ist, beweisen große Kuchenteller auf den Tischen vor der Geschäftsstelle, Kuh- und Hafermilch zum Kaffee zeigen den Zeitgeist, wie auch die reiche Auswahl an (auch alkoholfreien) Getränken. Im Hof, unter dem ADFC-Zelt, ein weiteres Büffet, hier mit anderer Note: Gemüse, Worscht und Käse sättigen deftig.

Aber nicht nur zum Probefahren oder zum Essen oder Trinken sind die meisten Besucher:innen gekommen. Im Vordergrund steht bei den Aktivenfesten immer der Austausch

untereinander, und das funktioniert in lockerer Atmosphäre ganz wunderbar. Man kennt sich eigentlich, engagiert sich aber in unterschiedlichen Arbeitsgruppen und hat deshalb zumeist wenig Gelegenheit zu persönlichen Gesprächen. Da hilft das Treffen im Hof der Brotfabrik zu Nähe untereinander und manchmal auch zu überraschenden Gemeinsamkeiten, die bisher unentdeckt waren. Oder es entstehen gleich neue Projekte, wie der Autor in einer Frauenrunde erleben konnte. Dort wurde eine nächste Radtour nicht nur lose angedacht, sondern umgehend fest geplant und in Terminvorschläge für das Tourenprogramm gegossen. Ob der männlich dominierte Kreis rund um das Infomobil ähnlich kreativ ist, ist nicht bekannt. Unterhaltsam aber ist es auch dort.

Vielen Dank an das Team, dass dieses Treffen organisiert und wunderbar betreut hat.

Peter Sauer



Miteinander im
Gespräch: Gute
Stimmung beim
Aktivenfest des
ADFC

Peter Sauer

Er war Ehrenmitglied des ADFC Frankfurt!

Ex-Verkehrsdezernent Klaus Oesterling ist verstorben

Als Klaus Oesterling (SPD) 2016 zum Verkehrsdezernenten gewählt wurde, ahnten wir beim ADFC Frankfurt noch nicht, wie viel wir als „Radler:innen-Lobby“ ihm noch verdanken würden.

Oesterling war natürlich bestens bekannt, ein absolutes Polit-Urgestein, jahrelang Fraktionsvorsitzender der SPD im Römer und verkehrspolitischer Sprecher der SPD in der Zeit von Schwarz-Grün, mit allen Wassern gewaschen, kenntnisreich gerade in Verkehrsfragen, scharfzüngig in den Gremiensitzungen. Man wusste, dass er keinen Führerschein hatte, was für einen Verkehrsdezernenten bundesweit wohl einmalig war, und dass er leidenschaftlicher Nutzer und Verfechter des Öffentlichen Nahverkehrs war – schon sein Vater war Straßenbahner. Als besonders fahrradaffin, wie zum Beispiel sein grüner Amtsvorgänger Stefan Majer, war er aber bis dato nicht aufgefallen.

Dann geschah 2018 am Börneplatz, direkt vor der AOK-Hauptverwaltung, ein schrecklicher Unfall mit einem getöteten Radfahrer. Die Unfallkommission insistierte, dass

an dieser Stelle etwas zum Schutz der Radfahrer:innen geschehen musste. Und Klaus Oesterling handelte. Er kassierte, ohne seine damaligen Koalitionspartner und die Amtsleitungen für Bau und Straßenverkehr lange zu fragen, eine Autofahrspur zugunsten eines Radstreifens ein und ließ diesen auch noch rot markieren und mit Protektoren absichern. Ein Tabu war gebrochen, der Aufschrei war groß, aber Klaus Oesterling hielt Kurs. Der prognostizierte Autoverkehrs-Kollaps blieb aus. Das war der Startschuss für vieles, was noch kommen sollte.

Zur gleichen Zeit startete der Radentscheid seine Kampagne für eine sichere Radverkehrs-Infrastruktur und sammelte am Ende über 45.000 Unterschriften dafür. Klaus Oesterling, anfangs eher ablehnend gegenüber dem Radentscheid, entschied sich dafür, diese 45.000 als Wähler gewinnen zu wollen. Es kam zur fraktionsübergreifenden Einigung mit dem Radentscheid auf den Magistratsbeschluss „Fahrradstadt Frankfurt“, in dem viele Forderungen des Radentscheids aufgenommen wurden. Parallel wurden an vielen Hauptstraßen Radstreifen rot mar-



Klaus Oesterling anlässlich der Einweihung einer seiner vielen roten Radstreifen in Frankfurt

Peter Sauer

kiert und teilweise separiert, wenn nötig auch unter „Opferung“ von Kfz-Fahrstreifen und/oder Parkplätzen. Es wurden an vielen Orten große auffällige Fahrradparker installiert, die wegweisende Beschilderung wurde in einem Kraftakt komplettiert. Klare Ansagen an die Amtsleitungen und eine kluge Personalpolitik stärkten die Fahrrad-Agenda in der Verwaltung.

Es geschah also in den Jahren bis 2021 unter Klaus Oesterlings Regie Dinge, die vorher niemand ausgerechnet in der Autopendler-Metropole Frankfurt für möglich gehalten hätte – natürlich mit Unterstützung von ADFC und Radentscheid. Seine grünen Nachfolger ab 2021 konnten

daran anknüpfen und taten dies auch. Frankfurt gewann 2024 den Fahrradklima-Test des ADFC als fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands unter den Metropolen über 500.000 Einwohner – eine Sensation. Der Autor dieses Artikels kommt öfter in Fachkreisen herum und ist ständig mit ungläubigem Erstaunen konfrontiert, was in Frankfurt in wenigen Jahren für den Radverkehr erreicht werden konnte.

Klaus Oesterling hat für diese Stadt viel Gutes bewirkt. Wir trauern um einen Freund!

Bertram Giebler, ADFC Frankfurt,
Verkehrspolitischer Sprecher
2012 - 2023



**GANZ GUT
GANZ FIX
GANZ NAH**

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

Schulstart 2026:

Mit dem BiciBus **gemeinsam** ins neue Schuljahr

Nach den Sommerferien beginnt für viele Familien erneut die tägliche Frage: Wie kommen wir sicher zur Schule?

Während sich vor den Schulen oft lange Autoschlangen bilden, zeigt sich in immer mehr Frankfurter Stadtteilen eine andere Entwicklung. Kinder fahren gemeinsam mit ihren Eltern in der Gruppe zur Schule – sichtbar, sicher und mit Freude am Radfahren. Der BiciBus entwickelt sich Schritt für Schritt zu einem festen Bestandteil einer modernen und kinderfreundlichen Schulmobilität.

Mehr als nur der Weg zur Schule

Ein BiciBus funktioniert nach einem einfachen Prinzip: Kinder treffen sich an festen Haltestellen, fahren auf einer festen Route und werden von erwachsenen Begleitpersonen sicher bis zur Schule begleitet.

Was zunächst wie eine gemeinsame Fahrradtour aussieht, entfaltet schnell eine erstaunliche Wirkung. Kinder sammeln Fahrpraxis im echten Straßenverkehr, gewinnen Selbstvertrauen und erleben, dass Mobilität Spaß machen kann. Gleichzeitig entstehen neue Nachbarschaften, Eltern lernen sich kennen und der Schulweg wird vom täglichen Stressmoment zum positiven Start in den Tag.

Der richtige Zeitpunkt ist jetzt

Gerade nach den Sommerferien entstehen neue Gewohnheiten. Für Erstklässler:innen beginnt ein neuer Lebensabschnitt, ältere Kinder werden selbstständiger und viele Familien überlegen, wie sie den Schulweg künftig organisieren.



Eckehard Wolf

Genau jetzt bietet der BiciBus eine attraktive Alternative zum Eltern-taxi. Wer den Schulweg von Beginn an gemeinsam mit dem Fahrrad erlebt, entwickelt häufig eine dauerhafte Routine – mit positiven Auswirkungen auf Gesundheit, Selbstständigkeit und Verkehrssicherheit.

Frankfurt fährt gemeinsam

In Frankfurt rollen inzwischen mehrere BiciBus-Routen zu unterschiedlichen Grundschulen. Jede neue Strecke zeigt: Sichere Schulmobilität beginnt nicht erst mit perfekt ausgebauter Infrastruktur. Sie beginnt dort, wo Menschen Verantwortung übernehmen und Kindern den sicheren Einstieg ins Radfahren ermöglichen.

Der BiciBus ersetzt keine Radwege, aber er überbrückt die Zeit, bis diese entstehen. Gleichzeitig

Was ist ein BiciBus?

- Gemeinsame Fahrt zur Schule auf festen Routen
- Begleitung durch erwachsene Ehrenamtliche
- Feste Haltestellen und feste Abfahrtszeiten
- Sicher, sichtbar und kostenlos
- Mitfahren können Kinder gemeinsam mit ihren Eltern oder – je nach Alter und Organisation – auch selbstständig innerhalb der Gruppe

macht jede Fahrt sichtbar, wie viele Familien sich sichere und kinderfreundliche Schulwege wünschen.

Gemeinsam Zukunft gestalten

Die Vision reicht weit über einzelne Schulwege hinaus. Ziel ist ein flächendeckendes Netz von BiciBus-Routen in allen Frankfurter Stadtteilen, ergänzt durch feste BiciBus-Haltestellen, Angebote zur Radfahrförderung und mehr Raum für Kinder im öffentlichen Straßenraum.

Denn jeder Schulweg, der mit Freude beginnt, macht unsere Stadt ein Stück lebenswerter.

Warum mitfahren?

- Mehr Bewegung vor Unterrichtsbeginn
- Mehr Selbstständigkeit für Kinder
- Weniger Bringverkehr vor den Schulen
- Mehr Sicherheit durch gemeinsames Fahren
- Klimafreundlicher Schulweg mit Spaßfaktor

Lust mitzufahren oder selbst eine Route aufzubauen?

Der BiciBus lebt vom Mitmachen. Gesucht werden Familien, Schulen und Ehrenamtliche, die bestehende Routen unterstützen oder neue BiciBus-Linien in ihrem Stadtteil aufbauen möchten.

Weitere Informationen:

www.bicibus.de

Gemeinsam sorgen wir dafür, dass jedes Kind die Chance auf einen sicheren, gesunden und fröhlichen Schulweg mit dem Fahrrad erhält.

Simone Markl

Über 100 Teilnehmende bei RIDE THE BEAT #1

Mehr als 100 Kinder, Jugendliche und Erwachsene haben am 15. August 2026 an der Premiere von RIDE THE BEAT teilgenommen. Trotz Temperaturen von fast 37 Grad führte die Fahrradparade von Sachsenhausen durch Frankfurt zum Hafenpark.

Beim Open Mic „Deine Stadt. Deine Stimme.“ brachten Kinder und Jugendliche ihre Wünsche für sichere und selbstständig nutzbare Schulwege zu Papier. Die gesammelten Ideen sollen dem zukünftigen Verkehrsdezernenten Yannick Schwander persönlich überreicht werden.

Ein Beispiel dafür, wie Kinder- und Fahrradmobilität sichtbarer werden könnte, ist die BiciBus-Halte-

stelle in Sachsenhausen am Brückenspielplatz. Sie wurde von den BiciBus-Organisatoren Simone und Klaus Markl bereits vor zwei Jahren beantragt, wartet bislang jedoch auf ihre Umsetzung. Geplant ist ein fester Treffpunkt für den gemeinsamen Schulweg mit dem Fahrrad.

„RIDE THE BEAT verbindet Beteiligung mit etwas, das Kindern und Jugendlichen Spaß macht“, sagt Simone Markl, Mit-Initiatorin der Veranstaltung.

Unterstützt wurde RIDE THE BEAT #1 unter anderem vom ADFC Frankfurt, VCD Rhein-Main und World Design Capital Frankfurt Rhein/Main 2026. Das Format soll weiterentwickelt werden.

Simone Markl



Simone Markl

20. Kidical Mass in Frankfurt war ein voller Erfolg!

Mit erneut 510 Teilnehmenden wurde bei der zweiten Kidical Mass am 23. August 2026 der Rekord vom April eingestellt. Bei strahlendem Sonnenschein und ausgelassener Stimmung radelten Kinder, Eltern und Unterstützende rund fünf Kilometer unter dem Motto „Heute gehört die Straße uns!“. In der Mierendorffstraße wurde die Kidical Mass sehr herzlich von der Sommerstraße des „Projekts Dornbusch“ und Oberbürgermeister Mike Josef begrüßt. Die Sommerstraße hat den Dornbuschplatz in einem Beteiligungsworkshop im Frühjahr sowie intensiven Bauwochenenden in den Sommermonaten umgestaltet. Beide Initiativen setzen sich für eine gerechtere Aufteilung des öffentlichen (Straßen)Raums ein: sichere Fahrt auch für die jüngsten Verkehrsteilnehmer:innen, Begegnungsorte für alle Generationen im Stadtteil und mehr Aufenthaltsqualität!

Anja vom Team Kidical Mass Frankfurt

Kontakt: mail@kidicalmass-ffm.de
www.radentscheid-frankfurt.de



Uli Möller

Werkzeug für kleine Fahrradreparaturen

Fahrrad-Reparaturstationen an der Goethe-Uni

Drei öffentlich zugängliche Fahrrad-Reparaturstationen stehen inzwischen an Standorten der Goethe-Universität. Zwei befinden sich auf dem Campus Westend, eine weitere am Sportcampus Ginnheim. Eine bereits gelieferte vierte Station ist für den Campus Riedberg vorgesehen.

Die Säulen können rund um die Uhr genutzt werden. Zur Ausstattung gehören eine fest eingebaute Handpumpe und Werkzeuge, die mit Stahlseilen an der Station gesichert sind: Schraubendreher, Maul-, Inbus- und Torx-Schlüssel sowie Reifenheber. An einer Halterung lässt sich das Fahrrad so aufhängen, dass Kurbeln und Räder beweglich bleiben.

Damit können Radfahrende Reifen aufpumpen, Schrauben festziehen und sogar Bremsen oder die Schaltung nachstellen. Selbst ein Schlauchwechsel ist möglich. Nur Ersatzteile gibt die Säule nicht aus: Ersatzschlauch oder Flickzeug müssen die Nutzer:innen und Nutzer selbst mitbringen.

Für aufwendigere Arbeiten gibt es auf dem Campus Westend weiterhin die gemeinnützige AStA-Fahrradwerkstatt. Dort reparieren Radfahrende ihr Fahrrad selbst; Werkzeug, Arbeitsplatz und fachkundige Hilfe stehen bereit. Zum Angebot gehören außerdem Reparaturkurse. Die frei zugänglichen Reparaturstationen sind für kleinere Arbeiten gedacht, auch außerhalb der Öffnungszeiten der Werkstatt.

Bis eine solche Station steht ...

Bis eine solche Station steht, braucht es mehr als Werkzeug und ein Fundament. Die AStA-Fahrradwerkstatt setzte sich für Standorte ein und begleitete die Umsetzung. Das Mobilitätsdezernat der Stadt stellte die Stationen zur Verfügung, das Amt für Straßenbau und Erschließung war an Lieferung und technischer Abstimmung beteiligt. In der Universität brachte das Nachhaltigkeitsbüro Fahrradwerkstatt, Hochschulleitung und Pressestelle zusammen. Der organisatorische



Campus Westend der Goethe-Uni: Räder über Räder, jetzt auch mit Reparaturmöglichkeit Lars Nattermann

Werkzeugkasten war damit deutlich größer als der an der Säule.

Den politischen Rahmen bilden der Mobilitätsplan und die Nachhaltigkeitsstrategie der Universität. Der Campus soll sozial-ökologisch, klima- und chancengerecht gestaltet werden und bis 2038 netto-treibhausgasneutral sein. Eine Reparaturstation wird dieses Ziel nicht im Alleingang erreichen. Für eine Maßnahme aus einem Strategiepapier ist sie aber erfreulich handfest.

Dabei verweist die Universität auf ihre Mobilitätsbefragung von 2024. Demnach kommen knapp ein Fünftel der Beschäftigten und knapp zehn Prozent der Studierenden mit

dem Fahrrad. In beiden Gruppen kann sich mehr als ein Drittel grundsätzlich vorstellen, künftig aufs Rad umzusteigen. Reparaturstationen ersetzen keine sicheren Radwege oder gute Abstellanlagen, ergänzen diese Infrastruktur aber um einen praktischen Service.

Mit der vorgesehenen Station am Riedberg soll das Angebot auf einen weiteren Campus ausgeweitet werden. Dauerhaft nützlich bleibt es allerdings nur, wenn Pumpen und Werkzeuge regelmäßig kontrolliert und instand gehalten werden. Auch nachhaltige Infrastruktur braucht schließlich Wartung – nicht nur das Fahrrad.

Lars Nattermann

Ungewohnt farbenfroh ging es am 8. August auf dem Frankfurter Goetheplatz zu: Zur Premiere des *Fancy Women Bike Ride* in Hessen versammelte sich eine bunte Menge in schicken, teils außergewöhnlichen Outfits und auf geschmückten Rädern und radelte anschließend knapp 15 km quer durch die Stadt. Beim *Fancy Women Bike Ride* fordern Frauen selbstbewusst sicheren Raum im Straßenverkehr ein und machen sich für selbstbestimmte Mobilität stark.

Ausgefallene Zubringer-Regionalzüge, Böschungsbrände, eine plötzlich gesperrte Mainbrücke, über die die Route führen sollte – nichts konnte die zum Teil aus ganz Hessen angereisten *Fancy Women* (und Men) stoppen. Ab 13 Uhr füllte sich der Goetheplatz mit buntgekleideten Menschen und fantasievoll geschmückten Fahrrädern; manche legten auch vor Ort noch letzte Hand an und verschönernten ihr Rad mit Blumen, Girlanden, Luftballons und weiteren liebevollen Deko-Details. Um 14 Uhr ging es los mit drei kurzen Impulsen: Jutta Deffner, Mobilitätsforscherin am Institut für sozial-ökologische Forschung – ISOE, erläuterte aus wissenschaftlicher Sicht die Bedeutung des Fahrrads für die selbstbestimmte Mobilität und die Emanzipation von Frauen. Anja Zeller, verkehrspolitische Sprecherin des VCD Hessen, stellte anschließend Geschichte und Ziele des in Hessen noch neuen Formats *Fancy Women Bike Ride* vor, bevor Helga Hofmann, stellvertretende Landesvorsitzende des ADFC Hessen, die ca. 250 Teilnehmer:innen noch mit organisatorischen Infos versorgte und sie dann auf die rund 14,5 km lange Strecke schickte.



Erster Fancy Women Bike Ride in Hessen

250 Teilnehmer:innen auf bunter, fröhlicher Fahrt durch Frankfurt

Uli Weiser

Mobilität kann so schön sein!

Die Route führte auf einem abwechslungsreichen Kurs und umsichtig begleitet durch die Polizei durch die Innenstadt und einige nördliche und westliche Stadtteile. Viele der angereisten Nicht-Frankfurter:innen lobten die abwechslungsreiche Strecke, die ihnen ganz neue Seiten der Mainmetropole vor Augen und unter die Räder führte. Die von allen ersehnte Mainquerung mit dem Frankfurt-typischen Skyline-Panorama und das Museumsufer mussten aufgrund der besagten Brückensperrung (Fund eines verdächtigen Gegenstandes) leider kurzfristig gestrichen werden – sie werden aber im kommenden Jahr nachgeholt. Diese Verkürzung tat der Freude am Fahren aber keinen Abbruch: Selten waren wohl so viele fröhliche Gesichter auf Frankfurts Straßen zu sehen wie an diesem Nachmittag. Sogar auf die in den vielen Staus wartenden Autofahrenden strahlte dies aus – etliche grüß-

ten mit einem Lächeln, genervtes Hupen blieb eher selten (wozu evtl. auch die respektinflößende Polizeibegleitung beigetragen haben mag). Schwieriger waren zum Teil die Fußgänger:innen im Zaum zu halten, die immer wieder versuchten, durch den langgezogenen Korso zu huschen. Hier wurde wiederholt die Geschwindigkeit nachjustiert, um den Zug kompakter zu halten und die Lücken zu schließen.

Orgateam und Mitradelnde mehr als zufrieden

Befürchtungen über zu große Hitze und womöglich zu wenige Teilnehmer:innen hatten sich schnell zerstreut – die Temperatur war sommerlich, aber nicht zu heiß, und der Goetheplatz gut gefüllt, wohl auch dank des breiten Interesses der Medien vorab, das sich in zahlreichen Ankündigungen äußerte. Diese Premiere war eine rundum gelungene Veranstaltung, darin waren sich Organisatorinnen und Teilnehmende

einig. „Wir haben heute ganz viel Begeisterung wahrgenommen. So etwas motiviert für das kommende Jahr“, freute sich Dagmar Förster aus dem Frauennetzwerk des ADFC Hessen. Und eine Mitradlerin bestätigte: „Eine ruhige gemütliche Fahrt durch die Stadt. Wäre es nur immer so komfortabel!“

Weltweit etabliertes Format – zum ersten Mal in Hessen

Bei dem erstmals 2013 in Izmir durch die Freundinnen Sema Gür und Pinar Pinzuti veranstalteten *Fancy Women Bike Ride* fordern Frauen ihren Platz im Stadtverkehr ein und machen sich für selbstbestimmte Mobilität stark. Außerdem feiern sie das Fahrrad als nachhaltiges Fortbewegungsmittel und setzen sich für eine lückenlose und sichere Infrastruktur für alle Radfahrenden ein. Heute zelebrieren so jedes Jahr zehntausende Menschen in mehreren hundert Städten weltweit die Selbstbestimmung, Sichtbarkeit und Lebensfreude von radelnden Frauen im öffentlichen Raum.

Die Idee, den FWBR nach Hessen zu holen, bestand schon seit einigen Jahren – bis sich Anfang 2026 das jetzige Orgateam von ADFC Frankfurt und Frauennetzwerk des ADFC Hessen zusammenfand, um (mit Unterstützung von VCD Hessen, Radentscheid Frankfurt und Kidical Mass Frankfurt) diese frische Fahrraddemo auf die Strecke zu bringen. Die erfolgreiche Premiere am 8. August war nur der Anfang – der nächste FWBR ist im August 2027 geplant.

Julia Krohmer



Fancy Women: Das Organisationsteam des Bike Ride vor dem Start auf dem Frankfurter Goetheplatz

Rosi Majauskas

Bürgerentscheide stärken heißt Radentscheide stärken

Bringen wir die kommunale Mitbestimmung ins Rollen – sei dabei. Ein Gastbeitrag

Mit dem „Cityentscheid – autoarm und lebenswert“ steht ein weiteres Bürgerbegehren in den Startlöchern. Doch die aktuellen gesetzlichen Regelungen für diese Form der kommunalen Mitbestimmung gestalten sich, als dürfte man nur im höchsten Gang einen Berg hoch fahren. Das wollen wir ändern – mit deiner Hilfe.

An bürokratischen Hürden wie der verpflichtenden Kosteneinschätzung scheiterten zwischen 2016 und 2021 sechs hessische Radentscheide. Ein **Gesetzesvorschlag vom Bündnis „Löwenstarke Demokratie“** – auch unterstützt vom ADFC Hessen – packt das Problem an der Wurzel. Jetzt braucht es Unterstützer:innen, damit das vorgebrachte Beteiligungsgesetz zur Abstimmung kommen kann.

Der Weg zu einem kommunalen Beteiligungsgesetz

Vom Kreuzchen bei der Kommunalwahl bis zum direkten Dialog mit Kommunalpolitiker:innen führen viele Wege zu Verbesserungen – vorausgesetzt, der politische Wille ist da. Falls nicht, sollten für Bürgerbegehren (als erste Stufe auf dem Weg zu Radentscheiden) keine unnötigen Steine im Weg liegen. Genau das ist in Hessen leider der Fall. Im Frühjahr 2025 kam eine wei-

tere Hürde hinzu: Bürgerbegehren zu großen Bauprojekten wie Umgehungsstraßen oder Stromtrassen sind seitdem nicht mehr möglich.

Das gab den Ausschlag für das Bündnis „Löwenstarke Demokratie Hessen“: Die beschlossenen Einschränkungen sollen zurückgenommen und gleichzeitig die kommunale Demokratie stärker und bürgerfreundlicher werden. Dafür hat das Bündnis einen Entwurf für ein Beteiligungsgesetz geschrieben, der durch ein Volksbegehren umgesetzt werden soll. Im nächsten Schritt geht es um die Zulassung. Inhalte des juristisch geprüften Gesetzentwurfs sind unter anderem:

- Abschaffung des Kostendeckungsvorschlags
- Bürgerbegehren auch auf Landkreisebene, etwa für durchgehende Radwege
- Bürgerbegehren wieder in allen Phasen der Bauleitplanung zulassen

Konkrete Vorteile für Radentscheide haben wir in untenstehender Tabelle zusammengefasst.

Die Aktion in Kürze

- **Wie ist der Plan?**
Ein neues Beteiligungsgesetz in Hessen auf den Weg bringen, das wesentliche Hürden für die kommunale Mitbestimmung beseitigt.

- **Was ist der nächste Schritt?**
Das Gesetz in die Zulassung bringen, damit darüber abgestimmt werden kann.
- **Was ist das Ziel?**
Eine Abstimmung im Landtag – bei Ablehnung per Volksentscheid.
- **Was brauchen wir dafür?**
Dreihundert oder mehr Menschen, die Unterschriften sammeln. Und natürlich Spenden.

Autogramme sammeln, spenden, auf dem Laufenden bleiben

Radfreunde, Wandergruppe, Sportverein, Nachbarn, Familie und Freunde – oder auch Menschen auf der Straße: **Unterschriften sammeln**, damit das Gesetz zur Abstimmung zugelassen wird, kannst du überall.

Wir bereiten dich vor: Im Januar und Februar 2027 lernst du die anderen Sammler:innen kennen, erhältst alle Informationen und wirst mit passendem T-Shirt, Stiften und natürlich Unterschriftenlisten ausgestattet. Im März 2027 geht's los. Wir haben sechs Monate Zeit, um 50.000 Unterschriften zu sammeln. Währenddessen sorgen wir dafür, dass du dich regelmäßig mit den Anderen austauschen kannst.



Bist du dabei?

- **Melde dich bis zum 30.09.2026 als Sammler:in.**
Hier kannst du dich eintragen: www.volksbegehren-hessen.de
- **Jede Spende hilft.**
T-Shirts, Flyer, Porto...
All das will finanziert sein.
Spendenkonto:
DE38 3702 0500 0008 8707 77.
- **Bleib auf dem Laufenden.**
Du weißt noch nicht, ob und wie du unterstützen kannst? Trage dich gerne über unsere Website für den Newsletter ein: www.volksbegehren-hessen.de
- **Erzähle Freundinnen und Freunden von der Aktion.** Je mehr Bescheid wissen, umso besser.
Ellen Peine & Henrik Lenzgen

Vorteile für Radentscheide – Beispiele

Aktuelle Einschränkungen	Möglichkeiten durch neues Beteiligungsgesetz
Kostendeckungsvorschlag – mit dem sich selbst Experten oft schwertun.	Kostendeckungsvorschlag entfällt – die Kosten werden ohnehin im Vorfeld eines Bürgerentscheids öffentlich diskutiert.
Ungleiche Verteilung von Informationen – nur die Auffassung der Gemeindeorgane ist beim Bürgerbegehren verpflichtend.	Infoheft gibt beiden Positionen den gleichen Raum – für eine informiertere Entscheidung und erhöhte Akzeptanz des Ergebnisses, etwa beim Thema Parkplätze.
Formelle Fehler – stellen sich erst nach der Unterschriftensammlung heraus.	Vorabprüfung durch die Verwaltung.
Landkreisebene – keine Bürgerbegehren.	Bürgerbegehren auf Landkreisebene – z. B. für radfreundliche Verbindungen zwischen Städten und Umland.

Über das Bündnis

„Löwenstarke Demokratie“ ist ein zivilgesellschaftliches Bündnis für direkte Demokratie in Hessen. Gemeinsam setzen wir uns für mehr Bürgerbeteiligung ein – und wehren uns gegen die Einschränkung von Bürgerbegehren. Der ADFC Hessen zählt zu den Unterstützern.
www.volksbegehren-hessen.de
info@volksbegehren-hessen.de

* Es geht um Bürgerbegehren auf kommunaler Ebene. Damit die Aktion erfolgreich wird, muss das vorgebrachte Beteiligungsgesetz auf Landesebene zur Abstimmung kommen.

Main-Taunus



Links: Querung der Elisabethenstraße in Verlängerung des Richard-Zorn-Weges; deutlich erkennbar ist die zukünftige direkte Führung (weiße Querungs-Markierung) im Vergleich zur orangenen Baustellenmarkierung. Leider fehlt auf beiden Seiten der Elisabethenstraße die Bordsteinabsenkung – möglicherweise die Ursache für einen schwer verletzten Radler am 5. Juni 2026 um 20:15 Uhr. Rechts: In Richtung Am Untertor fehlt die geradlinige Führung, hier müssen in beiden Fahrtrichtungen Radfahrende enge Kurven fahren.

Holger Küst

Baurecht

Radweg Eppstein-Bremthal – Hofheim-Wildsachsen

Die Eppsteiner Stadtverwaltung hat auf ihrer Webseite bekannt gegeben, dass Baurecht für den Radweg zwischen Bremthal und Wildsachsen geschaffen wurde (die Maßnahmen EP3 und HF9 des Kreis-Radverkehrs-konzepts). Damit ist ein weiterer Schritt zur alltagstauglichen Realisierung dieser Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen der Orte geschaffen. Auf dieser Basis können die nächsten Schritte erfolgen. Aufgabe der Stadt Eppstein ist es, im Auftrag von Hessen Mobil die Ausführungsplanung zu erstellen. Wenn diese voraussichtlich 2027 abgeschlossen ist, geht das Projekt an Hessen Mobil zurück. Hessen Mobil schreibt dann die Maßnahme aus und gibt sie in Auftrag.

Ohne die Verwaltungsvereinbarung von Eppstein mit Hofheim und Hessen Mobil wären die bisherigen Schritte noch nicht realisiert, deshalb dankt der ADFC der Eppsteiner Stadtverwaltung für den Einsatz!

Holger Küst

Hofheimer Innenstadtring

Die Sanierung des Hofheimer Innenstadtrings schreitet voran und entgegen vieler Unkenrufe gab es trotz baustellenbedingt einspuriger Verkehrsführung keinen Verkehrskollaps in Hofheim. Der ADFC hofft, dass im Zuge der Sanierung auch eine Verkehrsfläche für den Radverkehr geschaffen wird. Aufgrund der querenden Verkehrsströme (ein- und ausfahrende Kfz) und

dem damit verbundenen Gefahrenpotenzial kann dies jedoch kein außen liegender Radweg sein. Wir sind gespannt, ob eine Lösung für den Radverkehr geschaffen wird.

Im Zuge der Sanierung scheint auch die Maßnahme HF6 des Kreis-Radverkehrsnetzes realisiert zu werden, die in beiden Fahrtrichtungen die Querung zwischen dem Schulzentrum über den Richard-

Zorn-Weg und der Straße Am Untertor schafft. Die Blockmarkierung auf der Fahrbahn ist bereits vorhanden, die Pfosten für die Ampel stehen, es fehlt nur die Ampel, die Bordsteinabsenkungen und der Umbau der Ein- und Ausfahrt in die und aus der Straße Am Untertor. Hier scheint es Verzögerungen bei der Realisierung durch die aktuelle Hofheimer Kassenlage zu geben. Holger Küst

Piktogramme statt Schutzstreifen auf der B 455 in Eppstein

Bislang gab es auf der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße an der Umfahrung der Burgstraße bergan einen einseitigen Schutzstreifen. Dieser Schutzstreifen veranlasste viele Kfz-Lenkende Personen auf Rad oder Scooter mit zu wenig Seitenabstand zu überholen (siehe *Frankfurt aktuell* 3/2024). Eine Sanktionierung von zu geringen Seitenabständen ist uns nicht bekannt.

Jetzt wurde dieser Straßenabschnitt grundhaft saniert, in diesem Zuge wurde der Schutzstreifen entfernt und für die schwächeren Verkehrsteilnehmer kein Ersatz geschaffen. Die Straßenverkehrsbehörde des Main-Taunus-Kreises hat im Gespräch mit der zuständi-

gen Stelle der Polizei und Hessen mobil entschieden, dass das Aufbringen von Fahrrad-Piktogrammen hinreichend ist (bei der initialen Freigabe fehlten diese im Gegensatz zu den Leit- und Fahrbahnbegrenzungslinien noch).

Bei der langdauernden Sanierung der Landesstraße 3011 in Hofheim-Lorsbach pochte Hessen Mobil auf das Einhalten der Kurvenradien und Fahrspurbreiten entsprechend der einschlägigen Regelwerke. In Eppstein auf der B 455 liegt jetzt eine Fahrspurbreite von 4,00 Metern vor – Hessen Mobil hat als Regel-Ausbaubreite von Landes- und Bundesstraßen innerorts 6,50 Meter genannt. $2 \times 4,00 \text{ Meter} = 8,00 \text{ Meter}$



Markierung auf der B 455 zum Hinweis auf Radverkehr

Holger Küst

ist jedoch viel breiter. Hier kommt die Aussage von Hessen Mobil: „das ist Bestand, das bauen wir wieder so“.

Übergroße Fahrbahnbreiten wurden in Publikationen als „kritische Breiten“ bezeichnet, weil dann Kfz

innerhalb der Fahrspur den langsameren Verkehr überholen – natürlich dann in beiden Fahrtrichtungen mit zu geringem Abstand.

Wir werden die Entwicklung genau verfolgen und erneute Messungen durchführen. Holger Küst

Main-Taunus

Kriftel

Die als Fahrradstraße beschilderte Wiesbadener Straße zeigt sich wiederholt als problematisch für den Radverkehr: regelmäßig werden Rad fahrende Personen auf der Höhe der parkenden Fahrzeuge an den Rand gedrängt, einige weichen dann auf den Gehweg aus. Oftmals missachten „Schleichweg-Nutzer“ Verkehrsregeln und passieren die Straße auch zu zügig. Hier hat der ADFC die Gemeindeverwaltung zur Gefahrenabwehr um die Vermeidung von Schleichverkehr gebeten, die Gemeindeverwaltung will dies jedoch erst im Rahmen eines Ortsentwicklungskonzepts prüfen lassen.

In Hinblick auf das Hochfeld sieht die Gemeindeverwaltung weiterhin keine Möglichkeit, gegen den Widerstand der Krifteler Landwirte das Hochfeld für den Radverkehr freizugeben. Der ADFC hat Vorschläge zum Umgang mit problematischen Situationen im Rahmen der Feldbewirtschaftung unterbreitet, diese wurden jedoch nicht akzeptiert.

An diesen beiden Beispielen werden die Grenzen der guten Zusammenarbeit zwischen dem ADFC und der Gemeinde deutlich: Fahrradstraße hin (Wiesbadener Straße), Fahrradpraxis her (Hochfeld) – sobald die Gemeinde gegenüber den Landwirten oder den automobilen Anwohnern die Bedürfnisse des Radverkehrs priorisieren müsste, wird der Dialog abmoderiert.

Nachvollziehbar? Ja. Aber eben auch der Grund, warum Radfahrenden in Kriftel auch zukünftig Umwege und Unsicherheit zugemutet werden.

Holger Küst

Offenbach



Offenbacher Lichterfest 2026

ADFC Offenbach bewacht 500 Fahrräder im Wert von 750.000 €

Während im Büsingpark 30.000 Kerzen leuchteten, bewachte der Offenbacher ADFC mit acht Freiwilligen rund 500 Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder im Wert von rund einer dreiviertel Million Euro. Die Stadt Offenbach hatte erstmals Fahrradabstellhalterungen bereitgestellt – anstelle der bisherigen Drängelgitter. Damit konnten die Räder geordnet abgestellt und beim Abholen ohne Mühen wieder mitgenommen werden. Zum ebenfalls angebotenen Codieren hatten sich allerdings nur zwei Radfahrende entschlossen. Sehr mäßig war die Spendenbereitschaft für den kostenlosen Service: Knapp 30 Cent wurde pro Rad im Schnitt gespendet.

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

Renate Lauffenburger

Dein Einsatz. Deine Stadt.

Werde Teil der AG Bachmannstraße beim ADFC Frankfurt!



Du möchtest hinter den Kulissen mithelfen und dafür sorgen, dass alles rund läuft? Dann unterstütze uns in der Geschäftsstelle und bring die Verkehrswende ins Rollen.

Was du machst

- Anfragen beantworten (Mail, Telefon, vor Ort)
- Mitglieder & Interessierte betreuen
- Bei Organisation, Planung & Verwaltung helfen
- Aktionen und Projekte im Hintergrund unterstützen

Was du mitbringst

- Lust auf Organisation & Kommunikation
- Zuverlässigkeit und eine strukturierte Arbeitsweise
- Zeit für regelmäßige Mitarbeit (ca. 2 Std. pro Schicht)

Was wir bieten

- Ein offenes, engagiertes Team
- Einblicke in die Arbeit des ADFC
- Flexible Einsatzzeiten nach Absprache
- Sinnvolles ehrenamtliches Engagement



Kontakt: anke.bruss@adfc-frankfurt.de

Mehr Infos: www.adfc-frankfurt.de/mitmachen

Offenbach

Modalfilter im Senefelderquartier verbessern die Fahrradstraßen

Wir vom ADFC hatten es angemahnt und auch bei der Vereinbarung mit dem Radentscheid Offenbach stand es ganz oben auf der To-Do-Liste. Der illegale Kfz-Durchgangsverkehr muss raus aus den Fahrradstraßen im Senefelderquartier, um für mehr Sicherheit für Radfahrende zu sorgen.

Insbesondere wurde die Senefelderstraße von fast jedem zweiten Autofahrenden als Abkürzungsstrecke genutzt, obwohl die Durchfahrt auf der Fahrradstraße nur für Anwohner zugelassen war. Das belegen auch die jüngsten Verkehrszählungen von ADFC-Aktiven im Juni 2026. Dazu kam, dass die Straße aufgrund ihrer Geradlinigkeit und Breite zum Rasen eingeladen hat, obwohl, wie bei allen Fahrradstraßen, Tempo 30 angesagt ist.

Nach intensiver Vorbereitung und vielfältiger Bürgerbeteiligung wurden nun die Verbesserungen umge-

setzt. Seit Juli sind auf der Kreuzung Senefelder/Gustav-Adolf-Straße und auf der Kreuzung Schäferstraße/Hermannstraße zwei „Modalfilter“ errichtet. Als Modalfilter bezeichnet man in der Verkehrsplanung eine bauliche Maßnahme, die den Durchgangsverkehr für Autos verhindert, während Rad- und Fußverkehr und Einsatzfahrzeuge weiterhin passieren können. Die diagonal angelegten modalen Filter wurden mit herausnehmbaren Pollern gestaltet, um Einsatzfahrzeugen die Durchfahrt zu ermöglichen. Kfz können nur diagonal passieren.



Der Modalfilter Schäfer-/Arndtstraße verhindert illegalen Kfz-Verkehr in der Fahrradstraße

Jochen Teichmann (2)

Die Umsetzung im Quartier wird erst einmal für ein Jahr im Reallabor „transform-R“ erprobt. Neben den Modalfiltern wird versucht, durch neue Stadtmöbel an zentralen Orten das Viertel attraktiver zu gestalten. Ivonne Gerds vom Amt für Mobilität erläutert: „Die Maßnahmen sind eine große Chance, das Senefelderquartier vom Durchgangsverkehr zu entlasten und gleichzeitig die wichtigen Achsen für den Radverkehr zu stärken. Dass hier Verbesserungen vonnöten sind, wird oft an uns herangetragen und dem wollen wir Rechnung tragen. Gleichzeitig gehen mit verkehrlichen Veränderungen natürlich auch immer Einschränkungen einher – wir müssen daher kontinuierlich schauen, wie sich die Situation entwickelt. Das Reallabor bietet dafür perfekte Voraussetzungen.“

Jochen Teichmann, ehemaliger Sprecher des Radentscheids und heutiger verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Offenbach betont: „Mit den beiden Modalfiltern ist eine der Hauptforderungen des ADFC und des Radentscheids endlich erfüllt worden. Schon seit der Einrichtung der Fahrradstraße 2018 haben wir immer wieder darauf hingewiesen, dass die Fahrradstraßen im Senefelderquartier aufgrund des hohen Durchgangsverkehrs für Radfahrende nicht sicher sind. Mit den Modalfiltern hat sich das geän-

dert und es ist umgehend ruhiger und deutlich sicherer geworden.“

Das Reallabor im Senefelderquartier wird ermöglicht durch das mit Bundesmitteln geförderte Forschungsprojekt „transform-R“ des Regionalverbands FrankfurtRhein-Main. „Wir wollen Städte und Gemeinden lebenswerter machen – mit mehr Aufenthaltsqualität und moderner, nachhaltiger Mobilität. Entscheidend ist dabei, die Menschen vor Ort frühzeitig einzubeziehen und neue Ideen gemeinsam mit Kommunen und Wissenschaft ganz praktisch auszuprobieren. Was sich bewährt, kann anschließend Vorbild für die gesamte Region werden“, betont Rouven Kötter, Erster Beigeordneter und Mobilitätsdezernent des Regionalverbands FrankfurtRhein-Main.

Jochen Teichmann



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



Hier wird Hand angelegt: Umbau in der Senefelderstraße

Oberursel/Steinbach

„Radspaß“ Pedelec-Training im Hochtaunuskreis

Seit zwei Jahren führen Bengt Köslich und Birgit Dettmar-Voerste, zertifizierte Fahrsicherheitstrainer:innen vom ADFC Oberursel/Steinbach Fahrsicherheits-Trainings durch. Alle Termine waren bisher ausgebucht.

Immer mehr Radfahrende steigen auf ein Pedelec um, gerade im und am Taunus heutzutage für viele das Fahrrad der Wahl. Aber das Rad mit Elektroantrieb ist nicht nur schwerer und schneller als ein normales Fahrrad. „Man kauft sich ein Pedelec und denkt, dank Motor geht jetzt alles leichter“, berichtet eine Teilnehmerin über ihre Erfahrung. „Dabei reagiert das Pedelec ganz anders als das Biobike.“ Manch eine oder einer fühlt sich erst einmal unsicher. Das dreistündige Training auf dem Verkehrsübungsplatz der IGS Stierstadt in Oberursel soll das ändern. Und es kann dazu beitragen, nach einem Unfall die Angst zu überwinden und wieder auf das Rad zu steigen.

In kleinen Gruppen mit bis zu acht Personen lernen die Teilnehmenden ihr Pedelec besser kennen. Teilnehmerin Brigitte Huß aus Liederbach nennt Beispiele: „Ich weiß jetzt, wie ich die Schiebehilfe richtig bedienen kann. Ich habe gelernt, dass ich meine Räder an einer Tankstelle aufpumpen kann, vorher hatte ich keine Ahnung, welch unterschiedliche

Ventile es gibt.“ Sicherheits-Check und Ergonomie sowie die richtige Helmposition sind Themen und lösen immer viele Fragen bei den Radler:innen aus. Vor allem aber üben sie das Aufsteigen, Anfahren, Absteigen, Anfahren am Berg, punktgenaues Bremsen, bewusst langsames Fahren, Spur halten, einhändiges Fahren und Lenken, und sie trainieren ihr Gleichgewicht in speziellen Übungen. Sie haben dabei viel Spaß und auch schon erfahrene Radler:innen stellen sich gerne der Herausforderung, durch den Hütchenparcours im Slalom zu fahren.

Eine Erholungspause im Schulungsraum bietet der Theorieunterricht. „Ich muss nicht den Radweg nutzen, oder?“ fragte jemand. „Das kommt drauf an“, antwortet der Trainer und zeigt die unterschiedlichen Kennzeichnungen von Radwegen. Die Erläuterung der wichtigsten Regeln der Straßenverkehrsordnung und einiger Verkehrszeichen kommt gut an, denn die Führerscheinprüfung ist meist schon eine Weile her. Nach der Theorie geht es wieder raus zu den praktischen Übungen.



„Spur halten“ heißt es in Engstellen. Fahrsicherheitstrainer Bengt Köslich (links) übt mit Pedelecfahrer:innen

ADFC Oberursel/Steinbach

Geübt wird auch das Bremsen. „Kaum einer weiß, dass die linke Bremse für's Vorderrad und die rechte für's Hinterrad ist“, stellt Bengt Köslich fest und lässt die Teilnehmenden die linke Bremse fest gedrückt halten und dann das Rad vorwärts schieben. Groß ist das Erstaunen, dass das Hinterrad hoch geht. „Darum immer mit beiden Hebeln gleichzeitig bremsen“, empfiehlt Bengt.

„Wichtig ist uns, auf das richtige Schalten hinzuweisen, insbesondere am Berg. Bei Touren zeigt sich, dass die Radler:innen oft nur die Unterstützungsstufe des Pedelegs benutzen, statt in einen kleineren

Gang herunterzuschalten, wie sie es vom Auto kennen“, sagt Trainerin Birgit Dettmar-Voerste, die als Tourenleiterin erlebt hat, dass es so schnell zu einem Sturz kommt.

Die beiden Fahrsicherheitstrainer beobachten die Teilnehmenden genau und geben Tipps zur persönlichen Sicherheit im Straßenverkehr und zur eigenen Ausrüstung, auch Empfehlungen, dieses oder jenes am Fahrrad zu ändern.

ADFC-Mitglieder zahlen 25 Euro, Nichtmitglieder 35 Euro. Der letzte Termin in diesem Jahr findet am 4. Oktober statt. Eine Anmeldung über das Tourenportal ist noch möglich. Birgit Dettmar-Voerste



In Frankfurt ist der Bicibus ein Begriff, in Steinbach ist das Pendant der „Laufbus.“

Damit ist keinesfalls ein motorisiertes Unge-
tüm gemeint, sondern Kinder, die gemein-
sam morgens zur Schule laufen. Was vor eini-

gen Jahrzehnten der normale Alltag jedes Schulkindes war, ist heute an vielen Schulen vom Autochaos vor den Schulen abgelöst worden. Die „Elterntaxi“ verursachen nicht nur ein großes Ärgernis bei den Anwohnern und anderen Verkehrsteilnehmern, sondern sie gefährden andere Kinder, die sicher zur Schule wollen.

Die Interessengruppe „Laufbus“ aus dem ADFC Oberursel/Steinbach, der Sozialen Stadt, der IG Familie, dem Schulelternbeirat der Geschwister-Scholl-Schule und engagierten Eltern gemeinsam mit der Stadt Steinbach will, dass Kinder einer Wohngegend sich an festgelegten Haltestellen treffen, zunächst in Begleitung eines Elternteils, um gemeinsam zur Schule zu laufen. So lernen sie den Schulweg kennen und

lernen, wie man sich im Straßenverkehr richtig verhält. Zusätzlich entlastet die „Arbeitsteilung“ der Eltern beim Begleiten des Schulweges die Familien.

Seit Beginn des neuen Schuljahrs ist der Laufbus in Steinbach gestartet. Entlang des Schulwegeplanes gibt es neun Haltestellen, gekennzeichnet mit einem Tiersymbol. Bei der Einschulung am 10. und 11. August an der Grundschule in Steinbach hat die Interessengruppe für das Laufbusprojekt geworben. Die Eltern der Schulanfänger:innen waren sehr interessiert und konnten gleich die für sie günstige Haltestelle für ihre Kinder heraussuchen und mit anderen Eltern in Kontakt treten.

Birgit Dettmar-Voerste

Bad Vilbel/Karben

Ein Leben ohne Fahrrad? Ist zwar möglich, aber sinnlos

Aktivenporträt Eckhard Lampert

Eckhard wurde im Jahr 1949 geboren. Seit dieser Zeit lebt der gebürtige Hesse in Karben. Im Jahr 2017 wurde er Mitglied im ADFC. Fragt man ihn nach dem Grund für seinen Eintritt, so waren die Leistungen, die Angebote und das Engagement für die Radfahrenden, insbesondere der Bad Vilbeler Ortsgruppe, ausschlaggebend.

In seinem Berufsleben war Eckhard als gelernter Kaufmann und ausgebildeter Verwaltungsangestellter (mit handwerklichen Fähigkeiten) tätig. Dem Fahrrad ist er seit seinem zehnten Lebensjahr verbunden. Sein erstes Rad bekam er Ende der 1950er Jahre, ein gebrauchtes blaues 26-Zoll-Herrenrad aus der Verwandtschaft.

Als Jugendlicher liebte er es, an Rädern zu basteln und Räder von Nachbarn und Freunden zu reparieren. Späterhin unternahm er mit der Familie regelmäßig kürzere und längere Radtouren. Hierbei kamen zwei Mixte-Räder des traditionsreichen italienischen Herstellers Bianchi zum Einsatz. Es folgte ein klassisches Tandem der holländischen Firma Sparta, auf dem die ganze Familie – das Ehepaar Lampert und seine zwei



Eckhard auf drei Rädern –
pardon: auf seinem Dreirad

Eckhard Lampert

Kinder – Ausflüge und Reisen nach Frankreich und Dänemark unternahmen. Hierzu musste das Tandem auf dem Dach des Autos der Familie transportiert werden.

Eckhard hat als wahrhafte Bastlernatur im Lauf seines Lebens viel Erfahrung in der Wartung und Funktionsweise analoger Fahrräder gesammelt. So baute er zum Beispiel Mountainbikes in Eigenarbeit auf, mit denen er unter anderem zwei Alpenüberquerungen absolvierte. Zudem plante und baute er Fahrradanhänger. Als er noch kurz vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie eine ehrenamtliche Tätigkeit in der Karbener Fahrradwerkstatt für Geflüchtete aufnahm, sollte sich

seine Erfahrung in einem ganz neuen Kontext von großem Wert erweisen.

Bereits vor rund 13 Jahren stieg Eckhard in die E-Bike-Welt ein, indem er ein vollgefedertes Modell von Riese & Müller erwarb. Im Lauf der darauffolgenden Jahre kamen ein Stufentandem des Herstellers Hase aus dem nordrhein-westfälischen Waltrop und ein E-Dreirad hinzu.

Neben den Urlaubsreisen mit dem Rad bereiten Eckhard auch die Radtouren des ADFC Bad Vilbel / Karben und gelegentliche Vereinsaktivitäten viel Freude. Was Letzteres betrifft, so packte er jüngst bei der Präsenz des Vereins beim Familienfest in Karben mit an. *Ute Gräber-Seißinger*

Beratung und Vertretung in folgenden Rechtsgebieten:

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

WSHP | Rechtsanwälte Notare

BAD VILBEL · FRANKFURT AM MAIN · BERLIN

61118 Bad Vilbel

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

60325 Frankfurt am Main

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

info@wshp.law

www.wshp.law

Bad Vilbel/Karben

Tour de Natur 2026 – Zwischenstopp auch in Bad Vilbel



Ankunft auf dem Marktplatz im Zentrum Bad Vilbels
Petra Häfner



Wulfhard Bäumlein vom ADFC (links) begrüßt die Teilnehmenden der Tour
Walter Baumann

Am Montag, dem 27. Juli, machte die Tour de Natur Station in Bad Vilbel. Wir beteiligten uns, vertreten durch Wulfhard Bäumlein, am Empfang der gut 100 Radelnden, die sich zur Teilnahme an der Tour angemeldet hatten. Um 10.30 Uhr begrüßte Wulfhard die Radelnden auf dem Marktplatz in der Innenstadt im Rahmen einer Kundgebung. Die Firma Hassia Mineralbrunnen spendierte kalte Getränke.

Wulfhard machte in seiner Begrüßungsrede die lokale, hessische und bundesweite Verkehrspolitik zum Thema. Nach wie vor genießt das Auto Vorrang vor allen anderen Verkehrsteilnehmenden und dem Öffentlichen Personennahverkehr. Sichtbare Zeichen hierfür sind unter anderem die Projekte zum Ausbau der A 5 auf zehn Spuren zwischen Frankfurt und Friedberg und zum Ausbau der B 3 zwischen Bad Vilbel-Massenheim und Karben-Kloppenheim. Hinzu kommt die Weigerung des Bundesverkehrsministeriums, jüngst erneuert durch den Verkehrsminister Steffen Bilger, ein generelles Tempolimit auf den Autobahnen einzuführen. In Anbetracht der „Hitzewallungen“, die uns in diesem Sommer bisher heimgesucht haben, dränge sich der Verdacht eines verkehrs- und klimapolitischen Autismus auf, so Wulfhard unter Beifall der Zuhörenden.

Bei der Verkehrswegeplanung sollten alle Verkehrsteilnehmenden

berücksichtigt werden. Erheblicher Nachholbedarf besteht in diesem Kontext bei den Radwegen. „Dem motorisierten Verkehr wird viel Platz eingeräumt, dagegen sollen sich beispielsweise an der Friedberger Straße Radler und Fußgänger ihren Weg teilen“, so Wulfhard.

Hintergrund

Die Tour de Natur ging 1991 aus dem Widerstand gegen die Thüringer-Wald-Autobahn hervor. Nunmehr zum 36. Mal setzte sie sich gegen naturzerstörende Verkehrsprojekte, für klimafreundliche Alternativen zum Auto und für eine nachhaltige Energiepolitik und Landwirtschaft ein. Zu den Schwerpunkten zählt der Radverkehr. Die diesjährige Tour fand vom 25. Juli bis zum 9. August statt. Sie begann in Frankfurt und führte über Marburg bis nach Erfurt. Die Teilnahme an der Tour de Natur ist stets auf der gesamten Strecke oder auf einzelnen Etappen möglich.

Auch Wolfgang Schuch, Mitarbeiter von Hessen Mobil und Ko-Organisator der diesjährigen Tour de Natur, sprach auf der Kundgebung: „Wir radeln für den Schutz unserer Lebensgrundlagen und setzen uns für die Energie- und Verkehrswende ein. Wir müssen in Wirtschaft und Gesellschaft umdenken.“

Eine Teilnehmerin war mit Rad und Bahn aus Bremen angereist, eine andere aus Heidelberg. Am Schluss der Kundgebung stimmten

alle den „Verkehrswende-Rap“ an. Sodann schnappten sie ihre Fahrräder und steuerten – eskortiert von der Polizei – den Dottenfelderhof

an, wo sie mit Speis und Trank versorgt wurden. Die Etappe beendeten sie später am Abend in Bad Nauheim.
Ute Gräber-Seißinger



FAHRRAD BÖTTGEN
Große Spillingsgasse 8-14 60385 Frankfurt










„Liebe deinen Nächsten
so wie dein Fahrrad“

Sofrony Riedmann (4)

Ganz Schweden radelt für das Klima

Schwedens Zivilgesellschaft mobilisiert vor der Wahl

Als am 20. August 2018 eine 15-jährige Schülerin erstmals vor dem schwedischen Reichstag für mehr Klimaschutz streikte, wurde daraus innerhalb kurzer Zeit eine weltweite Bewegung. Acht Jahre später ist Stockholm erneut Schauplatz großer Klimaproteste: Vor der Parlamentswahl im September fordert die schwedische Zivilgesellschaft von der künftigen Regierung eine entschlossene Klimapolitik – kreativ, vielfältig und überraschend kraftvoll.

Mittendrin: die schwedische Schwesterorganisation des ADCF, Cykelfrämjandet (CF). Gemeinsam mit der Klimaschutzgruppe Protect Our Winters organisierte CF eine Langstreckensternfahrt in die schwedische Hauptstadt. Die Routen starteten in Malmö, Göteborg, Uppsala – und sogar im 1.400 Kilometer entfernten Kiruna. Für die Strecke aus der nördlichsten Stadt Schwedens waren ganze drei Wochen vorgesehen.

Die Sternfahrt stand unter dem ambitionierten Motto „Ganz Schweden radelt fürs Klima“. Sie sollte nicht nur Menschen mit dem Fahrrad zu den Klimaprotesten nach Stockholm bringen, sondern auch dazu motivieren, sich

den Demonstrationen anzuschließen – ganz gleich, mit welchem Verkehrsmittel.

Am Freitagnachmittag trafen die Gruppen auf einem zentralen Platz in Stockholm ein und feierten ihre Ankunft mit einem gemeinsamen Picknick. Ganz Schweden war am Ende zwar nicht aufs Fahrrad gestiegen. Aber einige Dutzend Menschen waren es – und das reichte für eine enorme symbolische Wirkung. Wenn sich Menschen aus allen Teilen des Landes allein mit Muskelkraft auf den Weg machen, um für das Klima zu demonstrieren, entsteht ein Bild, das neugierig macht. Zahlreiche Presseberichte und ein großes Social-Media-Echo zeigten: Die Botschaft kam an.

24 Stunden demonstrieren für das Klima

Am Samstagmorgen wurden die Fahrradproteste mit einer Critical Mass durch Stockholm fortgesetzt. Ihr Ziel war eine 24-Stunden-Demonstration für das Klima im Stadtzentrum, die verschiedene Klimagruppen organisiert hatten. Die

Radfahrenden wurden dort begeistert empfangen und umjubelt. Ihre Ankunft läutete 24 Stunden ein, in denen auf zwei Bühnen bei Reden, Diskussionen, Musik, Performances und anderen Formaten

das Klima in den Mittelpunkt gerückt wurde. Gleich zu Beginn wurden die vier Teamleiterinnen auf die Bühne geholt und gefeiert. Vier Frauen hatten die Langstreckenradler aus Norden, Westen und Süden nach Stockholm geführt. Einen Sonderapplaus erhielt dabei die 75-jährige Dorothee Hildebrandt, die mit ihrem Fahrrad unter anderem bereits von Schweden zu Klimakonferenzen nach Glasgow und Kairo gefahren ist, um für eine ambitioniertere Politik zu protestieren.

An der beeindruckenden rund-um-die-Uhr-Demo hatten sich Aktivist:innen aus Klimaschutzgruppen, Wissenschaftler:innen, Künstler:innen und viele andere mehr beteiligt. Auch Cykelfrämjandet war dabei. Und Gründe, sich als Fahrrad-NGO an solchen Protesten zu beteiligen, gibt es auch nördlich der Ostsee mehr als genug: In einem umfassenden Wirkungsbericht hatte der schwedische Rechnungshof im vergangenen Jahr kritisiert, dass die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung im Land die gesteckten Ziele – eine substanzielle Steigerung des Radverkehrs und der Sicherheit beim Radfahren – nicht erreichen würden. Die Radinfrastruktur sei nicht sicher und nicht vernetzt genug. Planungsprozesse seien zu langwierig und kompliziert und gerade bei zwischenörtlichen Verbindungen gebe es große Mängel. Probleme also, die wohl auch ein Rechnungshof hierzulande erkennen

würde – vorausgesetzt, man würde sich dort überhaupt einmal dem Radverkehr zuwenden.

Auf die 24-Stunden-Demo folgte am Sonntagmittag eine Großdemonstration unter dem Motto „Ver-eint für das Klima“. 280 Organisationen der Zivilgesellschaft hatten sich dafür zusammengeschlossen – neben den üblichen Verdächtigen aus dem Umweltbereich auch Gewerkschaften, Kirchen, Jugend-, Sport- und Freizeitverbände, Wissenschafts-, Menschenrechts- und Mieterorganisationen, Kulturvereine



Auch auf der
Bühne rückt das
Klima für 24
Stunden in den
Mittelpunkt



Deutlich älter als der ADCF: der schwedische Verband zur Förderung des Radverkehrs

und andere. Mit einer (zumindest scheinbaren) Selbstverständlichkeit, die jedes deutsche Organisationsvermögen in den Schatten stellt, formierten sich die Organisationen in einer vorher genau festgelegten Reihenfolge auf, um sich von dort, als kilometerlanger Demozug, auf den Weg durch die Stockholmer Innenstadt zu machen. Mindestens 50.000 Menschen sollen sich nach Medienberichten beteiligt haben, womit die Beteiligung nah an die Hochzeiten der Klimabewegung im Jahr 2019 heranreichte.

Kehrtwende in der Umweltpolitik

Dazu beigetragen haben dürfte auch die rechtskonservative schwedische Regierung, die seit vier Jahren eine Kehrtwende in der Klima- und Umweltpolitik des einstigen Umwelt-Musterlandes betreibt. Umkämpft sind allen voran die Energie- und Forstpolitik, aber auch der Verkehrssektor kann, wie in Deutschland, seine Emissionen nicht entscheidend senken. 2024 stiegen die Emissionen des Landes erstmals seit Jahrzehnten wieder an.

Eine separate Fahrraddemo gab es am Sonntag übrigens nicht mehr. Getreu dem Demo-Motto „Vereint für das Klima“ reihten sich die Fahrradgruppen, darunter Cykelfrämjandet, mit ihren Rädern am Ende des Demozugs ein, und bildeten schiebend ihren Abschluss.

Was lässt sich nun aus diesem bunten Protestwochenende im Nor-

den lernen? Ist eine vergleichbare Mobilisierung auch in Deutschland möglich oder ist Schweden mit seiner aktiven Zivilgesellschaft ein Sonderfall? Eine eindeutige Antwort darauf lässt sich aus einem einzigen Wochenende natürlich nicht ableiten. Für die Annahme, dass eine solche Mobilisierung auch hierzulande möglich sein könnte, spricht allerdings der weiterhin große Rückhalt für Klimaschutzpolitik in der Bevölkerung. So forderten in einer aktuellen Umfrage der Bertelsmann-Stiftung 56 Prozent der Befragten zusätzliche klimapolitische Maßnahmen.

Formate, die motivieren

Breite Bündnisse, die weit über die klassische Umweltbewegung hinausreichen, können dabei ebenso ein Schlüssel sein wie das richtige politische Timing – zum Beispiel kurz vor einer Wahl. Ebenso wichtig dürften Formate sein, die neugierig machen, Menschen zur Beteiligung motivieren und zugleich mediale Aufmerksamkeit erzeugen. Die Langstrecken-Sternfahrt oder die Stockholmer 24-Stunden-Demonstration sind dafür interessante Beispiele.

Und die streikende Schülerin von einst? Sie war auch dieses Mal unter den Teilnehmenden. In einer Rede lobte sie, dass sich nun auch Erwachsene engagieren und Klima-proteste auf den Weg bringen würden. Angesichts des zurückliegenden Sommers macht das dann doch ein wenig Hoffnung.

Sofrony Riedmann, ADFC Hessen



Critical Mass in Stockholm



50.000 „Vereint für das Klima“



**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





In Maastricht ist Zeit für Sehenswürdigkeiten. Hier der Buchladen in der Dominikanerkirche

Paul Tiedemann (5)

Mein merkwürdigstes Ferienerlebnis

Was geschah auf dem Maas-Radweg?

Ich stehe am Lenker meines Rades mit einem Schraubenzieher in der Hand. Ich versuche, den Flaschenhalter wieder festzuschrauben. Es will mir nicht gelingen. Ich finde den Schlitz nicht, in den der Schraubenzieher greifen kann. Verzweifelt richte ich den Blick ins Weite. Wo bin ich hier? Alles ist mir fremd. Eine mir völlig fremde Landschaft, eingetaucht in ein seltsames Licht wie eine extrem helle Bühnenbeleuchtung. Wie bin ich hierhergekommen, wo will ich hin? Ich spüre, wie aus der Magengegend langsam Panik in mir hochsteigt. Habe ich mein Gedächtnis verloren?

Mein Rad steht neben einer Bank an einem schattigen Plätzchen. Es gibt da noch eine weitere Bank und einen Brunnen. Ich beschließe, bevor ich von der Panik überwältigt werde, mich erst einmal auf die Bank zu setzen. Dort sehe ich zu meiner Überraschung meinen Helm liegen. Wie kommt der hierher? Wer hat ihn dort hingelegt? Ich hatte ihn doch auf dem Kopf. Bei näherer Betrachtung stelle ich fest, der Helm ist massiv gebrochen. Mir schwant, dass hier etwas Schlimmes passiert sein muss, aber was, wie und warum? Wenn ich gestürzt wäre, müsste ich ja irgendwelche Wunden haben und Schmerz spüren. Doch da ist nichts dergleichen. Von der Bank aus sehe ich die relativ belebte Straße und dahinter einen Radweg. Irgendwo im Hintergrund fließt ein Fluss. Ist das der

Main? Dann entdecke ich am Radweg ein Schild mit der Aufschrift „Liège 25 km“. Wer oder was zum Teufel ist Liège? Komischerweise weiß ich aber, dass das Schild nicht zu einer Liege weist, sondern französisch auszusprechen ist. Ich weiß aber nicht, was es bedeutet. Dann fällt der Blick auf mein Rad. Daran hängen zwei vollgepackte Gepäcktaschen. Daraus ziehe ich messerscharf den Schluss, dass ich auf einer größeren Radtour sein muss. Aber wohin sollte diese Tour führen? Da fällt mir ein: Wenn ich auf großer Tour bin, dann muss es auch ein PDF-Dokument auf meinem Handy geben, das den Tourenplan ausweist. Ich zücke mein Smartphone und stelle zunächst fest, dass es völlig unversehrt ist. Ich öffne es und finde zielsicher das Dokument. Es trägt die Überschrift

„Maas-Radtour 2026“. Aha, geht es mir durch den Kopf, der Fluss dahinten muss die Maas sein. Nun weiß ich plötzlich auch, dass heute Montag ist. Ich schaue nach, welche Etappe für den Montag ansteht und lese: Namur-Lüttich. Jetzt weiß ich auch, was Liège bedeutet. Es ist der französische Name von Lüttich. Nun versuche ich, nur gelegentlich einen verstohlenen Blick auf den Reiseplan richtend, mich zu erinnern, wo ich losgefahren bin und wohin die Reise gehen soll. Allmählich kommt die Erinnerung wieder. Ich erzähle mir selbst von meiner bisherigen Reise bis zu dem Punkt, als ich mit dem Schraubenzieher neben meinem Rad stehe. Immer wieder erzähle ich mir dieselbe Geschichte und bei jedem Durchgang wird sie etwas detailreicher.

In Offenburg erfahre ich, dass der Anschlusszug nach Straßburg ausfällt

Vor meinem geistigen Auge taucht auf, wie ich vor einer Woche in Frankfurt den ICE nach Offenburg bestieg, wie ich nur mit Hilfe eines anderen Fahrgastes mein schweres Pedelec an den Haken hängen konnte, wie ich in Offenburg per E-Mail darüber unterrichtet wurde, dass der Anschlusszug nach Straßburg ausfällt, wie ich dann nur bis Kehl fahre und von dort versuche, rechtzeitig zum Bahnhof in Straßburg zu radeln, um den Anschlusszug nach Mulhouse zu erreichen, wie ich zu spät komme, aber zum Glück einen anderen Zug erreiche. Zum Bahnsteig führt eine Rolltreppe, auf der ich das schwere Rad zum Bahnsteig bringe. In Mulhouse muss ich das Gleis wechseln für den Zug nach Paris, mit dem ich bis Langres in den Vogesen fahren will. Hier gibt es keine Rolltreppen, sondern Aufzüge. Der Aufzug nach unten ist nicht in Betrieb und ich muss das Rad über die steile Treppe schieben. Der Aufzug an dem neuen Abfahrtgleis funktioniert zwar, ist aber für ein Erwachsenenrad zu klein. Später merke ich, dass das für alle Aufzüge an französischen Bahnhöfen gilt. Man muss das Rad hochkant stellen, was bei einem Pedelec und mit schwerem Gepäck ein Kraftakt ist. Dann muss man versuchen, das Rad mit einer Hand festzuhalten, um mit der anderen den Knopf zu drücken. Zum Glück treffe ich hier wie überall an den Bahnhöfen, die ich noch nutzen

muss, auf hilfsbereite Menschen. Es sind immer dunkelhäutige Männer und Frauen, die nicht zögern zu helfen, auch wenn sie selbst mit Kinderwagen und Kindern unterwegs sind.

Ich erinnere, dass ich vollkommen erschöpft im Hotel angekommen bin

Ich erinnere dann weiter, wie ich am nächsten Tag – es war der sechste Tag der Hitzewelle im Juni, von Langres zur Quelle der Maas gefahren bin, die hier Meuse genannt wird; wie ich dann durch die Hitze über zahlreiche Steigungen und Abfahrten nach 100 km das Städtchen Neufchâteau erreicht habe; wie ich am nächsten Tag von dort weiter über Domrémy-la-Pucelle, dem Geburtsort von Jeanne d'Arc, nach Commercy gefahren und völlig dehydriert und erschöpft im Hotel angekommen bin; wie ich am nächsten Tag, jetzt waren es schon weit über 40° C, weiter nach Verdun gefahren bin. Jetzt ging es zwar mehr bergab als bergauf. Trotzdem bin ich von der Hitze so gestresst, dass ich beschließe, die für den nächsten Tag anstehenden 115 km nach Sedan mit dem Zug zu absolvieren. Indessen: Es geht kein Zug von Verdun nach Sedan. Ich hätte für Teilstrecken den Bus nehmen und mehrfach umsteigen müssen, was mit dem Rad natürlich ausgeschlossen ist. Also entschlief ich mich, ein Taxi zu buchen. Am nächsten Tag ist der Höhepunkt der Hitzewelle erreicht. Ich verzichte erneut auf die Radtour und nehme den Zug von Sedan nach Haybes, einem kleinen Dorf zwischen Sedan und Namur. Danach gehen die Temperaturen wieder langsam runter und ich setze die Tour fort. Erst geht es nach Namur und am folgenden Tag nach Lüttich. Aber was auf dieser Etappe passiert ist, kann ich noch immer nicht erinnern. Allerdings stelle ich irgendwann fest, dass ich doch Schürfwunden an Knie und Arm davongetragen habe und dass das Schlüsselbein schmerzt, wenn ich den Arm hebe. Also muss es doch ein Sturz gewesen sein. Als ich es nach etwa zwei Stunden schließlich aufgeben will, weiter darüber nachzudenken und mich bereit mache weiterzufahren, kommt mir nur einmal ein Bild: Ich sehe eine plötzlich vor mir auftauchende Verkehrsinsel mitten auf dem Radweg, fahre sie an und falle. Freilich geht es mir mit



Der Autor bei Pouilly an der Quelle der Maas, die hier Meuse genannt wird

dieser Erinnerung wie mit einem Ereignis aus der frühen Kindheit, von dem man nicht weiß, ob es sich nur um die Erzählung der Eltern handelt, die zu einer eingebildeten Erinnerung geführt hat oder ob es eine echte Erinnerung ist. Wie ich schließlich auf dem Erdboden angekommen bin, wie ich irgendwann aufgestanden, das Rad aufgestellt, zu dem in der Nähe liegenden schattigen Platz gegangen sein muss, um dort zu versuchen, den Flaschenhalter zu befestigen, an das alles kann ich mich bis heute nicht erinnern.

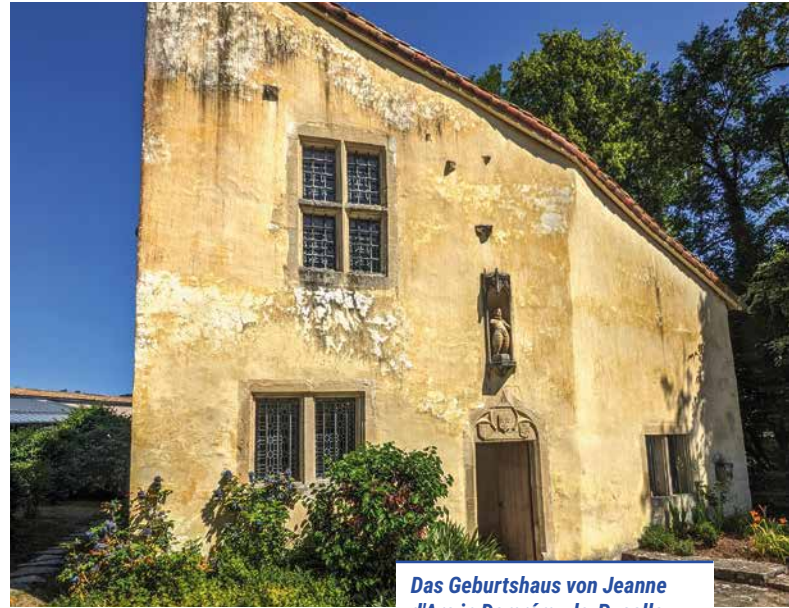
Weiter fahre ich mit dem zerbrochenen Helm auf dem Kopf nach Lüttich

Jedenfalls setze ich die Reise nach zwei Stunden fort. Nach zwei Kilometern erreiche ich den Ort Huy, wo ich vergeblich nach einem Fahrradladen suche, um mir einen neuen Helm zu kaufen. Ergebnislos fahre ich schließlich mit dem zerbrochenen Helm auf dem Kopf nach Lüttich weiter, wo ich mir am nächsten Tag als erstes einen sehr teuren, aber trotzdem nicht optimalen Helm kaufe. Dann geht es weiter nach Maastricht. Dort komme ich schon zur Mittagszeit an, kann gleich das Hotelzimmer beziehen, mich frisch machen und den Rest des Tages in der Stadt verbringen. Mir geht es gut. Ich habe weder Kopfschmerzen, noch sonstige Ausfälle. Die Schürfwunden bluten nicht mehr. Ich genieße das Treiben auf den Straßen und die Sehenswürdigkeiten der Stadt.

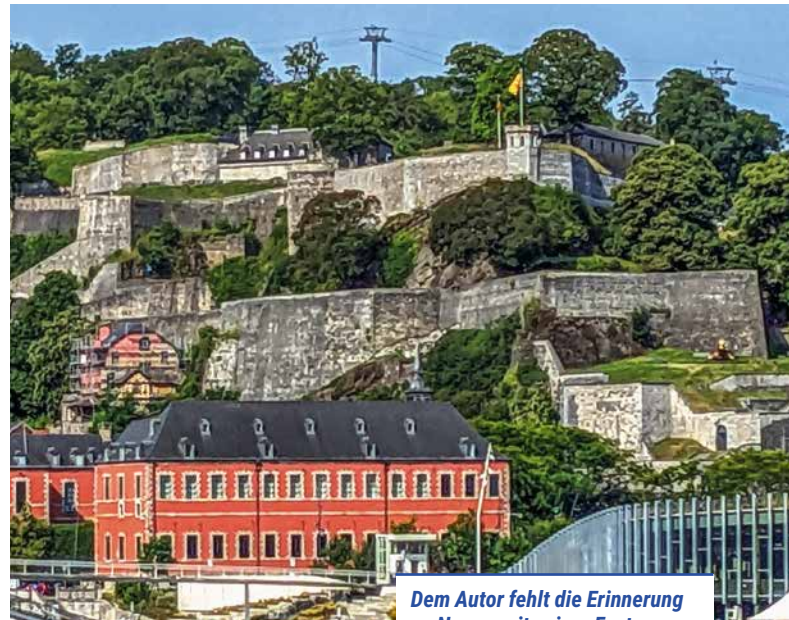
Von Maastricht aus ging es dann über Aachen nach Düren. Dort habe ich mich auf die „Wasserburgenroute“ eingeklinkt. Diese Route führt eigentlich von Bad Godesberg in mehreren Varianten eines Rundkurses über Aachen wieder an den Rhein zurück. Ich folge dieser Strecke, für die auch ein bikeline-Tourenbuch erschienen ist, über Zulpich nach Bad Godesberg und radle von dort über Boppard schließlich nach Hause. Insgesamt bin ich 850 km mit dem Rad gefahren und 200 km mit Taxi und Zug.

Der Maas-Radweg ist empfehlenswert, wenn auch die Anreise mit dem Zug eine gewisse Leidensbereitschaft voraussetzt. Er führt durch abwechslungsreiche Landschaften und zu beachtlichen kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten. Von Maastricht aus führt der Weg weiter über Venlo, 's-Hertogenbosch nach Woudrichem, wo die Maas in die Waal fließt, den Hauptarm des Rheindeltas. Von dort kann man über Dordrecht nach Rotterdam fahren und, wenn man will, bis Hoek van Holland. Was man aber nicht tun sollte: Bei solch extremer Hitze zu radeln. Es macht keinen Spaß und es ist für die Gesundheit gefährlich. Der wichtigste Ratschlag, den ich von meiner Tour mitbringe, ist aber folgender: Fahrt niemals ohne Helm, wählt bei der Anschaffung im Zweifel lieber die qualitativ bessere, wenn vielleicht auch teurere Variante und spart auch nicht, wenn es um den Schutz eurer Kinder geht. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn ich keinen Helm getragen hätte.

Paul Tiedemann



Das Geburtshaus von Jeanne d'Arc in Domrémy-la-Pucelle



Dem Autor fehlt die Erinnerung an Namur mit seiner Festung



Gare des Guillemins in Lüttich (oder französisch: Liège)

Sommerfrische

oder:
Mit Anlauf in die Berge!
Auf Fluss-Radwegen
durch Bayern, Tirol
und Graubünden



Hoch über dem Inn: Unterengadin
bei Scuol mit Schloss Tarasp

Altmühl

Start am Frankfurter Ostbahnhof, mit dem Zug nach Würzburg, dort Umstieg nach Treuchtlingen. Hier beginnt ein schöner Abschnitt des Altmühl-Radwegs, auf dem wir ins nahe Eichstätt fahren. Eichstätt ist bereits Oberbayern, katholischer Bischofssitz und Sitz der Katholischen Universität. Dom, Erlöserkirche, Schutzengelkirche, Klosterkirche drängeln sich neben dem Katholischen Kirchensteueramt oder dem Diözesanmuseum in der sehenswerten Altstadt. Sehenswert auch die modernen Gebäude der Universität, die immer wieder Ziel für Architekturinteressierte sind. Die weitläufige Anlage der Willibaldsburg, die über der Stadt steht, lohnt einen Spaziergang, bevor man in einem der vielen Gasthäuser in der Stadt wieder zu Kräften kommt.

Donau

Von der Altmühl zur Donau bringt uns die Bahn in wenigen Minuten, vorbei am riesigen Audi-Werk direkt nach Ingolstadt-Nord. Von hier rollen wir durch die Innenstadt, in der zwischen Kirchen, altem Rathaus und historischen Fassaden nichts an die im Umland liegenden Werkshallen und Raffinerien denken lässt. In Ingolstadt ist Markt, wir versorgen uns an den Ständen für den Tag, bevor wir hinunter zur Donau fahren. Der Fluss ist hier breit, der Radweg verläuft meist auf

Wir sollten mal wieder im Sommer in die Berge fahren, überlegen wir uns im Langlauf-Urlaub im Tiroler Winter. Aus der Überlegung wird schnell der Plan zu einer Frühsommertour, die an Altmühl und Donau beginnt, sich entlang der Isar den Bergen nähert und schließlich mit dem Inn im Hochgebirge endet. Am Ende streifen wir sogar noch den Rhein.

einem Deich, über weite Strecken als Schotterpiste, vorbei an Kläranlage, Müllverbrennung oder einem Gaskraftwerk, dass seine Schornsteine in den blauen bayerischen Himmel reckt. Den Deichweg verlassen wir in Vohburg, dessen Altstadturm mit Mobilfunkantenne ebenso sichtbar wird wie der Kirchturm und ein Maibaum, direkt nach Passieren der Raffinerie. Die Bäckerei an der Kirche hat geöffnet, ein schattiges Plätzchen im netten Städtchen bietet Erholung von der frühlingshaften Hitze. Danach zurück zum Fluss, den wir bei Neuburg in Richtung Abensberg verlassen. Abensberg überrascht uns mit dem Kuchlbauer-Turm mit seiner vergoldeten Kuppel, geplant vom Künstler Friedensreich Hundertwasser und erbaut auf dem Gelände der Brauerei Kuchlbauer. Der Turm (inmitten eines Biergartens)

kann besichtigt werden, doch wir verzichten und bevorzugen den Biergarten des Gasthofs Jungbräu.

Abensberg ist auch ohne Turm ein hübscher, belebter Ort – Gasthäuser, Pizzerien, Eisdielen finden sich reichlich am Stadtplatz in der Altstadt. Vor dem „Regensburger Tor“ wirbt der Bayerische Bauernverband für das „Bulldog Open Air Kino“ im nahegelegenen Kehlheim. Das große Plakat zeigt eine Bildmontage mit Männern und Frauen in großkarierten Hemden, Traktoren, Biertische und Bierzelte, darüber die monumentale „Befreiungshalle“ bei Kehlheim. Leider passt das Bulldog Open Air nicht in unseren Reisekalender.

Die Hallertau: auf und ab zwischen Hopfenstangen

Hinter Abensberg wird aus der flachen Landschaft eine hügelige, kein Fluss hilft bei der Orientierung. Doch die Radweg-Beschilderung ist auch in Niederbayern, durch das wir jetzt reisen, ausgezeichnet und hilft uns durch das Auf und Ab zwischen den Hopfenstangen der Hallertau. Eine „Hopfen-Präparier-Anstalt“ weist in Pfeffenhausen auf die Bedeutung dieser Pflanze hin. Da uns noch nicht nach Hopfensaft ist, peilen wir das Café Graf im Ort an. Doch das Café hat geschlossen, nur der Konditoreiverkauf ist noch in Betrieb. Kaffee aber, so die Inhaberin, gebe es schräg gegenüber im „Cen-

tral“. Dort sitzen einige Männer vor Bierflaschen auf der Terrasse, Kaffee aber ist ebenfalls zu haben. Sogar Eiskaffee hätte es gegeben, erfahren wir zu spät. „Bei mir gibt es alles“, behauptet die Wirtin, „ihr müsst halt fragen.“ Recht hat sie. Auf der Hauptstraße tuckern derweil einige historische Trecker dahin, wahrscheinlich von einem „Bulldog“-Treffen in der Nähe.

Hinter Pfeffenhausen fahren wir auf einer ehemaligen Bahnlinie, streckenweise auch auf einem Radweg entlang einer Bundesstraße, bevor uns die Radwegbeschilderung durch ausgedehnte Wohngebiete leitet und in die Landshuter Innenstadt bringt. Dort, direkt an der Isar, liegt ein nettes kleines Hotel, nur durch den hier aufgestauten Fluss von der Altstadt entfernt. Eine Brücke führt hinüber. Im Zimmer unter dem Dach staut sich die Wärme.

Isar

Landshut ist die „Hauptstadt“ Niederbayerns. „Die Landshuter Altstadt gilt als einer der baukulturell bedeutendsten und besterhaltenen historischen Stadtkerne in Deutschland“, ist in Wikipedia zu lesen, und dem haben wir nichts hinzuzufügen. Auf den ersten Blick wirkt die Innenstadt fast autofrei, die „Altstadt“ ist eine ruhige Fußgängerzone mit breitem gastronomischen Angebot. Die parallel dazu verlaufende „Neustadt“ jedoch, baukulturell nicht minder bedeutend, hat

man dem Auto überlassen, die breite Straße wurde zu einem riesigen Parkplatz, über dem Burg Trausnitz thront und dem Blech trotzt.

Freising erreichen wir auf Radwegen in den schattigen Isarauen, aber zu spät, um auf dem Domberg noch einen Blick in die Kirche werfen zu können. Vorerst nehmen wir Platz in einem Biergarten, bestellen „Saures Radler“ gegen den Durst und einen Brotzeitteller gegen den Hunger und spazieren anschließend durch die Altstadtgassen. Den Dombesuch verschieben wir auf den nächsten Vormittag und wandern nach dem Frühstück noch einmal hinauf auf den Domberg. Dort tut sich dann das auf, was wir von einem katholischen Dom in Bayern erwarten können – der prunkvoll ausgestattete Innenraum mag nicht jedermanns Geschmack treffen, ist aber in seiner künstlerischen Gestaltung geradezu überwältigend und lohnt den Anstieg von der Stadt hinauf. Die Statue, die den Dom-

Im Biergarten gibt es auch Kaffee und Kuchen

brunnen wasserspeierend schmückt, bringt etwas Frische in den Morgen.

Hinter Freising wird die Idylle am Fluss durch Fluglärm gestört, der Münchner Flughafen liegt nahe. Die weitere Radwegweisung zeigt jetzt nicht nur die Entfernung bis zur Bayernmetropole, sondern auch die zum nächsten Biergarten im Englischen Garten. Am frühen Nachmittag spricht uns das noch nicht an, doch wir lernen schnell: Auch in Biergärten gibt es Kaffee und Kuchen, und die riesigen Areale mit tausenden Sitzplätzen unter Bäumen werden nur von wenigen Besuchern bevölkert. Abends sieht es hier sicherlich anders aus.

München verlassen wir auf einer erstklassigen breiten Radpiste entlang der Isar nach Süden. In Solln besteigen wir die S-Bahn nach Wolfratshausen, was uns einige Hitzekilometer erspart. Das war eine gute Entscheidung, denn vor unserem Ziel Bad Tölz steigt der Isarradweg heftig an und verläuft auf Waldwegen hoch über dem Fluss, bevor er uns hinunter in den Ort rollen lässt. Auf der Isar-Brücke dort kommen endlich die Berge in Sicht.

Einige Kilometer hinter dem Sylvenstein-Stausee liegt Vorderriß. Die Isar ist hier ein flacher Bergfluss in einem breiten Schotterbett. An

manchen Stellen wird gebadet. In Vorderriß, das aus einem Gasthof und nur wenigen Häusern besteht, zweigt die Straße in „die Eng“ ab. Über 25 Kilometer hinweg leicht ansteigend, erreicht man den „Ahornboden“, ein Hochtal im Naturpark Karwendel, das mit hunderten von Ahornbäumen bewachsen ist – ein beeindruckender Anblick vor der hoch aufragenden Gebirgskulisse. Zurück zum Gasthof in Vorderriß rollt es dann fast von allein.

In Mittenwald verlassen wir die Isar und fahren hinauf nach Leutasch und damit nach Tirol. Hier im flachen, weiten Tal blühen die Wiesen Anfang Juni noch, auf den Bergen sind Reste von Schnee zu sehen, und zu Fronleichnam bremsst der lange Prozessionszug Radtouristen aus. Die zeigen sich aber geduldig und respektieren den Vorrang des kirchlichen Umzugs mit Fahnen, Heiligenfiguren, Musikkapelle, Feuerwehr, Gesangsverein und reichlich Gefolge.

Im Süden steigt das Leutaschtal etwas an bis zur Buchener Höhe, hinter der sich das breite Inntal auftut, 600 Meter tiefer gelegen und mit rasanter Fahrt auf einer steilen Straße zu erreichen, während uns – es ist Sonntag – dutzende von Radsportlern und Radsportlerinnen begegnen, die sich die steile Rampe hinaufquälen. Faszination Berge, auch wir sind nicht frei davon.

Inn

Der Rückenwind im flachen Inntal tut auch nach der rasanten Abfahrt am Morgen noch gut. Leider jedoch bremsst uns eine Baustelle aus. 800 zusätzliche Höhenmeter werden für die Umleitung kalkuliert, falls nicht alternativ auf die Bahn ausgewichen wird. Wir weichen aus, steigen im Bahnhof Ötztal in den Zug und kommen so entspannt am Tagesziel Landeck an. Der Gasthof Greif serviert „Wasserbier“, wie sie das Saure Radler auf den Punkt bringen.

Vor Landeck zwängt sich der Inn durch ein enges Tal, das der Radweg etwas abseits mit heftigem Auf und Ab überwindet, bevor wir, Fluss und Radfahrende, wieder vereint sind. Das Tal wird flacher, Pfunds erreichen wir, ohne viel Schweiß gießen zu müssen. Trotzdem werden wir von einer erfrischenden Fontäne empfangen – ein Landwirt wässert nicht nur seinen Acker, sondern auch noch den Radweg. »

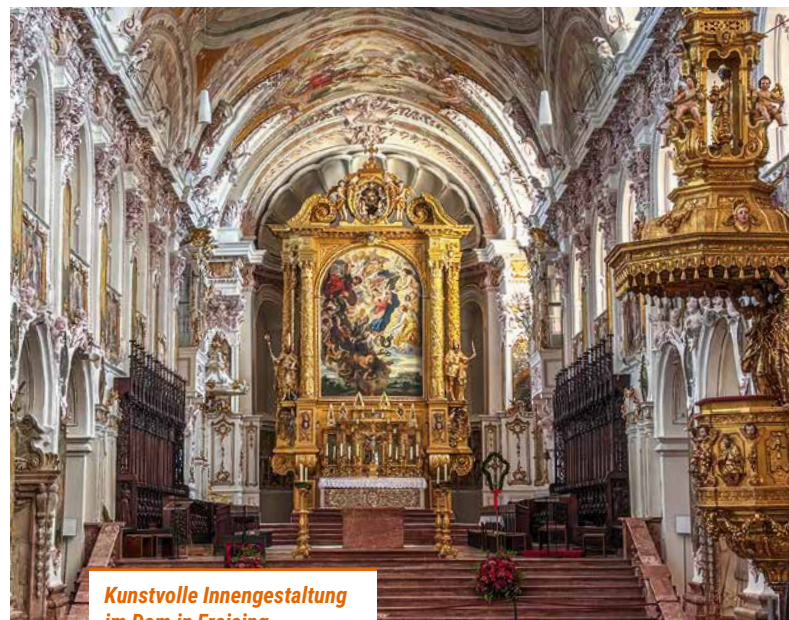


Schotterpiste auf dem Deich:
Donauradweg bei Vohburg

Regine Burges/Peter Sauer (alle)



Trotz Autos sehenswert: Die „Neustadt“
in Landshut mit Burg Trausnitz



Kunstvolle Innengestaltung
im Dom in Freising



Blick auf das Inntal. Gleich geht es steil bergab nach Telfs.

» Sommerfrische, gut gemeint, aber eigentlich nicht nötig, zumal am selben Abend noch Regenschauer durch das Inntal ziehen. Denen trotzen wir vor einer Pizzeria unter einem großen Schirm.

Hinter Pfunds, ab der Schweizer Grenzmarkierung, verläuft der Radweg parallel zur wenig befahrenen Hauptstraße. Der Wegezustand macht uns den Wechsel zur Straße leicht, es rollt besser auf glattem Asphalt und die Steigungen dort sind nicht ganz so ruppig wie auf dem Waldweg. Dass wir wegen einer Baustelle doch wieder über eine steile Schotterpiste hinunter zum Flussradweg geleitet werden, tragen wir mit Fassung und mit quietschenden Bremsen.

Zurück auf der Straße, überholen uns einige Pedelec-Fahrer und rufen erstaunt etwas wie „Oinea eachte! Und oin eachte.“ Wir vermuten, dass wir durch die fehlende elektrische Unterstützung an unseren Rädern als „Echte“ klassifiziert werden. Damit sind wir aber nicht allein. Natürlich sind die meisten Radler und Radlerinnen in Tirol mit Pedelecs unterwegs. Beim Kaffee am kleinen Schweizer Grenzkiosk zählen wir die Radreisenden, die hier vor der Zollstation auf die serpentinreiche Straße nach Nauders abbiegen. Da findet sich dann doch noch eine ganze Menge

„Echter“, die mit gepackten Rädern auf der Via Claudia Augusta nach Italien wollen. Weiter innaufwärts, in Richtung Engadiner Berge, will außer uns niemand.

Der Inn-Radweg wird jetzt zur schweizerischen Radroute 65, die sich den Weg mit der No. 6, der „Graubünden-Route“, teilt. Die Wegweiser sind nun rot, Distanzen werden zuverlässig angezeigt, heftige Steigungen angekündigt. „Steigt 150 m auf 2 km“ lässt auf steile Abschnitte schließen, die wir, wenn irgend möglich, auf der weiterhin recht ruhigen Straße umfahren. Zurück im Tal auf dem Flussradweg lassen wir uns Zeit für eine Skulpturen-Ausstellung mitten im Wald, bevor wir hinter einem Campingplatz das Hochplateau, auf dem unser Tagesziel Scuol liegt, sehen können. Bis zur Ankunft sind aber noch einige schweißtreibende Höhenmeter zu überwinden. Der Inn fließt derweil tief unten im Tal.

Scuol hat ein historisches Unterdorf mit alten Engadiner Häusern, einem hübschen Café am Marktplatz und einem Dorfbrunnen mit zwei Wasserspeichern – einer für Trinkwasser, einer für kohlensäurehaltiges Mineralwasser einer örtlichen Quelle, deutlich erkennbar an den rötlichen Verfärbungen im Brunnenbecken. Hier ist Vor-

sicht geboten, das gesunde Wasser soll eine verdauungsfördernde Wirkung haben. Oberhalb des Unterdorfs verläuft die Hauptstraße, gesäumt von großen alten Hotels und modernen Einkaufszentren. Noch höher am Hang dann liegt der Bahnhof der Rhätischen Bahn mit ihren roten Zügen. Die Fahrradmitnahme ist in jedem Zug möglich. Das aber nicht nur in der Bahn, sondern auch in vielen „Postautos“, wie die gelben Busse in der Schweiz heißen. Die fahren auch zu entlegenen Bergdörfern und transportieren Fahrräder mit einer Hängevorrichtung am Heck. Für alle, die eine Pause vom Bergauffahren brauchen.

Ftan, 400 Höhenmeter über Scuol gelegen, erreichen wir auf einer kurven- und aussichtsreichen Straße, auf der uns das Postauto mit dem Veloanhänger mehrmals begegnet. Wir bleiben beim Rad, erholen uns im Dorf-Café bei Engadiner Nusstorte und folgen danach der schmalen

In jedem Dorf befindet sich ein Brunnen mit Trinkwasser

Panoramastraße, die hoch über dem Inn, der Eisenbahn und der Hauptstraße am Hang verläuft. Der Ausblick ist fantastisch, daran ändert auch die heftige Steigung hinter dem hübschen Dörfchen Ardez nichts. „munta 210 m sin 2,5 km“ ist auf einem Schild zu lesen, und wir ahnen auch ohne Rätomanisch-Kenntnisse, was auf uns zukommt. Gut, dass es in jedem Dorf einen Trinkwasser-Brunnen gibt.

Guarda gilt als Juwel unter den Bergdörfern des Unterengadin, das gut erhaltene Ortsbild auf 1.650 m Höhe zieht viele Touristen an. Nach vielen anderen Dörfern auf unserem Weg wirkt Guarda auf uns museal, zu sauber, zu aufgeräumt. Dazu tragen auch das schicke teure Hotel und der Golfplatz bei, die den Begriff „Bergdorf“ hier nicht so ganz passend erscheinen lassen.

Von Guarda müssen wir wieder hinunter zum Inn und folgen der ausgewiesenen Route auf einer langgezogenen Schotterpiste, von der wir bald auf die Straße nach Zernez wechseln, um rüttelfrei den Tag zu beschließen. In Zernez heißt „Saures Radler“, „Bier mit Mineral“, klein als „Stange“, groß als „Kübel“. Beides löscht den Durst, ohne gleich in den Kopf zu steigen.

Am nächsten Morgen – uns stecken die Anstrengungen des Vortags noch in den Beinen – nehmen wir die Dienste der Rhätischen Bahn in Anspruch und ersparen uns so einige Kilo- und Höhenmeter auf einem weiteren Schotterabschnitt des Innradwegs. Flussabwärts, wie der Inn-Radweg beworben wird, mag man hier gut voran kommen. Bergauf jedoch sind einige Passagen nur mit viel Mühe zu bewältigen oder es wird gleich die Bahnfahrt empfohlen. Die empfehlen wir auch, verlassen in S-chanf den Zug und fahren durch das ab hier relativ flache Inntal in Richtung St. Moritz. Vor dem berühmten Ort liegt aber noch eine kurze Steilstrecke, bevor wir über die Promenade am St. Moritzersee rollen können. Hier befinden wir uns in 1.800 m Höhe, die Luft ist angenehm, die Hitze erträglich, der See kühl und klar. Auf einem breiten Waldweg entlang des



Typische Engadiner Häuser und Dorfbrunnen in S-chanf

Silvaplane-Sees kommen wir nach Sils im Engadin. Dort ist das Ziel der Reise erreicht, wir beziehen für die nächsten Tage eine Ferienwohnung direkt im Dorf. Der Inn fließt auf der gegenüber liegenden Talseite dahin. Seine Quelle im Lunghinsee in rund 2.600 m Höhe liegt fast in Sichtweite oberhalb des Dorfes Maloja, wo er vom Berg herunterstürzt und den Silser See speist. Dass er irgendwann bei Scuol neben einem Kies-Radweg fließen wird oder kurz vor Landeck ein enges Tal durchqueren muss, weiß er da noch nicht.

Das Ziel unserer Reise ist zwar erreicht, der Höhepunkt aber noch nicht. Um Chur, die Hauptstadt Graubündens mit gutem Bahnanschluss, zu erreichen, kann man mit dem Zug durch den Albula-Tunnel in 1.800 m Höhe fahren oder mit dem Fahrrad auf der „Graubünden-Route No. 6“ über den Albula-Pass auf 2.315 m Höhe. Dort waren wir schon, doch die letzte Fahrt über den Pass liegt einige Jahre zurück – wir waren deutlich jünger –, da schön die Erinnerung einiges. Die Bergstraße aus dem Inntal heraus steigt also steiler an als erwartet, wir ziehen langsam voran, von Kehre zu Kehre, mit häufigen kurzen Halten. Zum Verschnaufen, zum Dehnen der Muskeln, aber auch für einen überwältigenden Blick

Kehre für Kehre nähern wir uns der Baumgrenze

in die Bergwelt. Die Dörfer im Inntal werden kleiner, die Baumgrenze rückt näher, die nächste Kehre ebenfalls – alles enorm langsam. Überholt werden wir von allen Renn- oder Gravelradler:innen und manchmal sogar von weiteren „Echten“, die mit Reisegepäck am Tourenrad nach oben streben. Auf Pedelets treffen wir überraschenderweise kaum.

Das Schild, auf dem die Alp Alesch angekündigt wird, macht uns Hoff-



Albula-Pass, hinten das Hospiz auf der Passhöhe

nung. Doch der Weg dorthin zieht sich, zwei weitere Kehren mit erheblicher Steigung liegen zwischen uns und dem Gasthaus. Entschädigt für unsere Mühen werden wir mit einem großen Teller Speckknödel-Suppe und Kaffee und Kuchen zum Dessert sowie einem beeindruckenden Ausblick auf die noch vor uns liegende Strecke. Die zeigt sich weiter-

Sommerfrische

In der (Rad-) Sommerfrisch waren wir fünf Wochen, unterbrochen von drei mehrtägigen Wanderaufenthalten. Rad gefahren sind wir gut 700 Kilometer, mit moderaten Tagesetappen zwischen 30 und 60 km, dazu aber einigen Höhenmetern. Die Quartiere hatten wir vorher gebucht, um entspannt unterwegs sein zu können. Gerade im Frühsommer mit den vielen Feiertagen ist das sinnvoll.

Die Tour wird in der ADFC-Vortragsreihe „Fernweh im Winter“ ausführlich vorgestellt. Termine und Infos folgen in der nächsten Ausgabe von Frankfurt aktuell.

hin ansteigend. Das Schlimmste liegt jedoch hinter uns, schon weit vor dem Albula Hospiz ist Schluss mit der Steigung, wir fahren gespannt auf die zwischen kahlen Felsen und Schneeresten liegende Passhöhe zu. Nur 14 Kilometer liegen heute hinter uns, doch die haben es in sich.

Das Hospiz ist ein nettes Gasthaus mit einfacher, guter Bergküche und schick renovierten Zimmern. Abends, wenn es ruhig wird auf dem Pass und in der Gaststube, wenn Motorradfahrer und Velotouristen abgefahren sind, der Parkplatz hinter dem Haus sich geleert hat, durchbricht nur selten ein vorüberfahrendes Auto die abendliche Stille inmitten der Berge. Das allein bei einem Spaziergang zu erleben, lohnt die Mühen der Passfahrt.

Rhein

Am nächsten Morgen frühstücken wir auf der Terrasse des Hospiz, trotz Sonne ist hier oben ein Pullover angeraten. Das bleibt bei der Abfahrt vorerst auch so, ändert sich aber, sobald wir tiefere Regionen erreichen. In Preda treffen wir auf die Bahn, die hier den Albula-Tunnel verlässt und in vielen Schlei-

fen über Viadukte und durch Kehrtunnel an Höhe verliert, dabei mehrmals unsere Straße kreuzend. In Bergün, fast 1.000 Meter tiefer gelegen als die Passhöhe, suchen wir zu einer Picknick-Pause einen Schattenplatz, am Tagesziel Thusis wird das Abendessen auf der Hotelterrasse bei drückender Wärme serviert. Wir sehnen uns bereits zurück zur frischen Bergluft des Engadin, fahren aber trotzdem weiter nach Chur. Dies bei brütender Hitze auf Waldwegen oberhalb des „Vorderrheins“, der hier als grün schimmernder Gebirgsfluss durch die Schlucht fließt, bevor er sich mit dem „Hinterrhein“ zum „Rhein“ vereint und in Richtung Bodensee fließt.

Der ICE nach Frankfurt, direkt und mit Fahrradabteil, verlässt Chur am frühen Abend pünktlich und liefert uns mit wenigen Minuten Verspätung gegen 23 Uhr in Frankfurt ab. Die Hitze, die uns vor dem Bahnhof entgegenschlägt, gibt den Warnungen der Freunde, die uns in den letzten Tagen erreicht haben, Recht. „Bleibt bloß in den Bergen, wenn ihr irgendwie könnt!“. Da war der Zug aber schon gebucht. Was in diesem Sommer noch auf uns zukommen würde, wussten wir da noch nicht.

Peter Sauer

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; 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, Leserbriefe und Beiträge zu kürzen. Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

Vertrieb: Elke Bauer elke.bauer@adfc-frankfurt.de
Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de

Grafik: Peter Sauer

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

Redaktionsschluss für die November/Dezember-Ausgabe: 07. Oktober 2026



Was ist eigentlich ein

Kuddel?



Freude an der Nostalgie: Frank Wißmann mit seinem Kuddel in Hamburg

Cathrin Wißmann

Die regionale Bezeichnung für einen Fahrrad- oder Mofa-Anhänger ist außerhalb von Niedersachsen kaum bekannt.

Wer nun aber – das Frankfurter Nordend vor Augen – an einen stylischen Anhänger zum Transport des eigenen, süß gekleideten Nachwuchses denkt, der liegt vollkommen falsch. Ein klassischer Kuddel ist robust, meist aus Metall und hat gerne einen Deckel. Transportiert werden darin normalerweise Werkzeug, Erde, Gartenabfälle oder auch mal ein Kasten Bier. Um mehr

über dieses Phänomen zu erfahren, spreche ich mit dem stolzen Kuddel-Besitzer Frank Wißmann, der in den 70er Jahren in Niedersachsen aufgewachsen ist, mittlerweile aber seit über 25 Jahren in Hamburg lebt und letztes Jahr sein Auto verkauft hat. Für ihn ist der Kuddel eine Erinnerung an seine Kindheit und ein Rückbesinnen auf Analoges, was sich wiederum perfekt in den aktuellen Zeitgeist einreicht, in dem Vinyl-Schallplatten, Polaroid-Kameras und Filterkaffee ein Revival erleben. „Mein Kuddel ist natürlich ein bisschen old school, aber ich mag es, vor dem Supermarkt mein bescheidenes Gespann zwischen all den Hightech-Lastenrädern zu parken. Auch so kann man herausstechen!“

Über die Zeit haben sich moderne Fahrradanhänger optisch und technisch vom klassischen Kuddel entfernt. Aber auch heute gibt es noch einige Modelle, die in diese Kategorie fallen. Beispielsweise der Qubee von Qeridoo, der in der XL-Variante 220 Liter fasst, oder der Croozee Cargo, der immerhin 135 Liter fasst und mit 45 Kilogramm beladen werden darf.

Wer etwas wendiger unterwegs sein möchte, setzt auf den Coho XC von Burley. Dieser Lastenanhänger kommt mit nur einem Rad aus und ist dadurch besonders wendig. Frank erklärt zu den vielen Varianten: „Hier gilt: You get what you pay. Es gibt sehr einfache und günstige Modelle, aber bei einem Kuddel lohnt es sich schon, auf Qualität zu achten. Meiner lässt sich platzsparend zusammenklappen und hat zudem eine gute Federung, damit die Anhängerbox nicht hin und her schleudert. Manche lassen sich auch mit Zubehör und einigen Handgriffen zum Bollerwagen umrüsten.“

Abschließend möchte ich wissen, welche Vorteile der Lastenanhänger in Franks Augen dem Lastenrad gegenüber hat. Ich persönlich habe mit keinem von beiden Fahrerfahrung, stelle mir ein Lastenrad aber harmonischer in der Steuerung vor. „Ich verstehe, warum viele ein Lastenrad in der Stadt fahren. Vor allem als Autoersatz. Auch ich hatte eins für einige Monate. Mir war es am Ende aber zu sperrig im Alltag. Mit dem Kuddel bin ich flexibler: Ich schließe ihn an, wenn ich zum Beispiel einkaufen gehe, und nehme ihn ab, wenn ich zur Arbeit fahre oder Lust auf eine Radtour habe. Ein nicht unwichtiger Faktor ist zudem



Der Coho XC von Burley ist wendig und bestens geeignet für Outdoor-Abenteuer

Burley



Punktet mit viel Stauraum und einem robusten Äußeren – der Qubee von Qeridoo

Qeridoo

der Preis: Ein Anhänger ist natürlich wesentlich erschwinglicher als ein Lastenrad.“ Und Fahrradmobilität für alle, egal in welchem Bundesland, das ist doch etwas, das wir nur begrüßen können.

Hannah Kessler



ADFC Frankfurt am Main e. V.
 Bachmannstraße 2-4
 60488 Frankfurt am Main
 Tel. 069/94 41 01 96
 Fax 069/94 41 01 93
 kontakt@adfc-frankfurt.de
 www.adfc-frankfurt.de
 facebook.com/adfc_ffm
 instagram.com/adfc_ffm
 Mastodon: hessen.social/@adfc_ffm
 Bluesky: 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!

Regelmäßige Mitarbeit in einer unserer Arbeitsgruppen oder vereinzelte Einsätze bei Aktionen des ADFC? Hier geht es zum Kontaktformular: 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 Events: Bertram Giebler
 bertram.giebler@adfc-frankfurt.de
AG Fotografie: foto-ag@adfc-frankfurt.de
AG FrauenAktiv: Verena Reddig
 frauenaktiv@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
AG Wintervorträge: Vera Dopichaj
 vera.dopichaj@adfc-frankfurt.de

Beauftragte

Ehrenamt	Anne Wehr
Firmen-Events	Bernd Mönkemöller
Goethe-Uni	Lars Nattermann
GrünGürtel	Thomas Fuchs
Marketing	Anke Bruß
Printmedien	Bertram Giebler
traffiQ-	
Fahrgastbeirat	Jürgen Johann

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 Lückner, Margit Luck-Oberhauser

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 Lückner > 069 / 21 00 65 24
 erich.luecker@adfc-frankfurt.de
 Margit Luck-Oberhauser
 margit.luck-oberhauser@adfc-frankfurt.de
 Rainer Mai > 069 / 41 30 85
 Simone Markl
 simone.markl@adfc-frankfurt.de
 Bernd Mönkemöller > 069 / 95 05 60 06
 bernd.moenkemoller@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
 Ralf Paul > 069 / 49 40 928
 Christa Pellerinshoff
 christa.pellerinshoff@adfc-frankfurt.de
 Wolfgang Preisung > 061 92 / 9 517 617
 wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
 Dirk Reinhardt
 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 Bad Vilbel/Karben

Ute Gräber-Seißinger > 06101 54 22 56
 1. Vorsitzende, Öffentlichkeitsarbeit
 info@adfc-badvilbel-karben.de
 Josef Brückl, Kassenwart und
 Koordinator Radtourenprogramm
 josef.brueckl@adfc-badvilbel-karben.de
 Jochen Waiblinger
 Radverkehrspolitische Sprecher
 jochen.waiblinger@adfc-badvilbel-karben.de

ADFC Hochtaunus

Didier Hufner > 0170 1865267
 1. Vorsitzender ADFC Hochtaunus e.V.
 info@adfc-hochtaunus.de

Bad Homburg/Friedrichsdorf:

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

Kronberg: Claudia Kipka
 kronberg@adfc-hochtaunus.de

Königstein:
 Didier Hufner > 0170 1865267
 didier.hufner@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 Main-Taunus

Jürgen Ahl > 0177 5131471
 1. Vorsitzender 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: Birgit Oertel
 bioert@t-online.de

Kelkheim
 ortgruppe.kelkheim@adfc-mtk.de

Hofheim/Eppstein/Kriftel:

Holger Küst > 06198 501559
 adfc-oghek-hku@t-online.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
 renete.lauffenburger@adfc-offenbach.de

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

Fünf Fragen an ...

U. Fitzen



„Meine größte Abenteuerreise ging nach Rumänien“

In Köln geboren, in Karlsruhe zur Schule gegangen – mit 16 Jahren kam Uta Fitzen dann nach Frankfurt. Hier studierte sie BWL, bevor es sie für ihren ersten Job gen Norden nach Glasgow (Schottland) zog, wo sie in ihrer Freizeit die Highlands zu Fuß und auf dem Mountainbike erkundete. Seit 2014 ist die ruhige und sympathische Uta Mitglied im ADFC. Zunächst als Teilnehmerin bei Touren, wobei sie das Engagement der Tourenleitenden sehr beeindruckte, die ja oft mit ausfallenden Zügen, Hotel- und Restaurantreservierungen oder dem Wetter zu kämpfen haben. Einige Feierabend- und Mehrtagestouren später beschloss sie dann, sich selbst zum Tour Guide ausbilden zu lassen. Seit Februar 2025 ist sie zudem Mitglied des Kreisvorstands Frankfurt.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Aufgeschlossen. Analytisch. Zuverlässig.

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Als ich in Karlsruhe zur Schule ging, gab es das Konzept des Eltern-taxis noch nicht, so bin ich dort alle Wege mit dem Rad gefahren. Ich habe das Glück, drei ältere Brüder zu haben, da fielen immer Räder für mich ab. In meinem Leben war das Fahrrad also stets präsent, ob zum Transport im Alltag oder für Freizeittouren. Meine größte Abenteuerreise habe ich dann in den 90er Jahren unternommen, da ging es nach Rumänien. Das war wirklich Abenteuer pur: Wir hatten die Räder, das Zelt und eine einzige Karte. Die Straßen waren teils in katastrophalem Zustand, es gab viel LKW-Verkehr, wir mussten uns parallel um die Versorgung kümmern und es war zudem sportlich sehr herausfordernd. Aber es hat auch großen Spaß gemacht. Und ich habe dort mit dem Rauchen aufgehört, das fällt mir gerade ein (lacht). Heute fahre ich aber lieber gemäßigte Touren oder einfach, um von A nach B zu kommen.

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

Ich schwöre auf Expander für den Gepäckträger. Zum einen kann man damit sein Rad in der Bahn gut fixieren, aber der eigentliche Hintergrund ist ein anderer: Einer Freundin wurden bereits zwei Mal ihre Ortlieb-Satteltaschen geklaut. Und zwar als sie an einer roten Ampel gewartet hat. Der Dieb kannte das System und wusste, dass man die Taschen mit dem Griff einfach nach oben abziehen kann. So schnell konnte sie überhaupt nicht reagieren. Das soll mir natürlich nicht passieren. Der Expander, durch die Trageriemen gezogen, hat somit eine abschreckende Wirkung, denn die Masche basiert natürlich auf Schnelligkeit und dem Überraschungseffekt. Außerdem schließe ich meine Räder vor allem hier in der Innenstadt mit zwei unterschiedlichen Schlössern ab. Auch das ist eine hervorragende Präventionsmaßnahme, die ich übrigens beim ADFC kennengelernt habe.

Was wünschst Du Dir für die Fahrrad-Region Frankfurt?

Das Wichtigste ist für mich Gleichberechtigung unter allen Verkehrsteilnehmenden. Aktuell bin ich immer noch sehr defensiv auf dem Rad unterwegs und mein Eindruck ist, wenn ich das nicht machen würde, wäre ich vielleicht schon nicht mehr am Leben. Ich fühle mich als Radfahrerin immer noch als B-Teilnehmerin im Verkehr und wünsche mir ein lückenloses Fußgänger- und Radwegesystem für mehr Sicherheit.

Was bewegt Dich neben dem Fahrradfahren?

Ich bin gern kulturell unterwegs und in dieser Hinsicht ist Frankfurt einfach ein Fest. Ob es das Museumsufer ist mit seinen erstklassigen Häusern und Ausstellungen oder die Oper mit ihren modernen Inszenierungen oder die Vielfalt an Musik von Jazz bis hin zu Klassik. Kultur bereichert mich und ist mein zweites Steckenpferd.

≡ e-motion ≡

DIE DREIRAD EXPERTEN

Frankfurt Nieder-Eschbach



Maximaler Komfort
Sichere Stabilität
Neue Mobilität

Dreirad Zentrum Frankfurt | Größte Auswahl in Hessen
Berner Str. 107a | 60437 Frankfurt Nieder-Eschbach
www.dreirad-zentrum.de/frankfurt



vanRaam®
LET'S ALL CYCLE

HASE
BIKES

pfauteC

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 10, 25
Internationaler Bund IB Südwest gGmbH	2000	Autogenstraße 18	www.internationaler-bund.de	
Fahrradhaus Wagner	2001	Woogstraße 21	www.fahrradwagner.de	Seite 20
Radhaus Kriegelstein GmbH	2011	Hofheimer Straße 5	www.radhaus-kriegelstein.de	Seite 36
MainVelo	2011	Alt-Harheim 27	www.mainvelo.de	Seite 11
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 13
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 23
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



ELEKTRO - & FAHRRÄDER
REPARATUREN & ERSATZTEILE

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

Öffnungszeiten:

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



ZEIG



GROSSER EBIKE SSV

bis zu -50%
auf Auslaufmodelle

NUR SOLANGE DER VORRAT REICHT

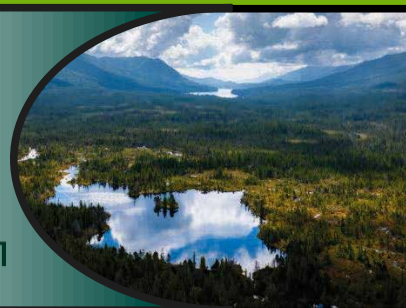
Finanzierungen
ab 0% möglich

1 m² Urwald effektiv schützen

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



Wilderness
International



www.radhaus-kriegelstein.de