

FRANKFURT *aktuell*

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

Aktuell: Neue Lösung in Sicht!



Zwei
Jahre

VOLLSPERRE

Grüner Minister, grünes Umwelt

SICHER und KURZ umgelassen



Tschüs Grüner

das was für ein Wohl, oder?

2018: Niddauer für
bis 2 Jahre komplett dicht



RadReiseMesse
ADFC Frankfurt am Main e.V.
So., 18.03., 11-17 Uhr
Saalbau
Bornheim



Foto: © CUBE



ADFC Frankfurt

22. RadReiseMesse

Sonntag, 18. März 2018, 11 - 17 Uhr
Saalbau Bornheim, Arnsburger Str. 24, Eintritt: 2,-€

- Tipps für den Fahrradurlaub
- Interessante Reiseziele
- Organisierte Radtouren
- Bildervorträge
- Fahrradcodierung
- ADFC-Tourenprogramm 2018
- GPS-Fahrradnavigation

Bildervortrag

Samstag, 17. März 2018, 19:30 Uhr
Eintritt: 3,-€

Iran & Golfstaaten

- Vom Kaspischen Meer zum Persischen Golf -
Christoph Gocke

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Frankfurt am Main e.V.
www.adfc-frankfurt.de



Medienpartner der RadReiseMesse 2018:



Editorial

Jetzt auch in Frankfurt: ein Bürgerbegehren „Radentscheid“ gibt es nun auch hier nach den Vorbildern aus Berlin, Bamberg und Darmstadt. Wir begrüßen es, dass sich durch die Radentscheid-Initiative Menschen aktiv dem Radverkehrsthema zuwenden.

Der ADFC Frankfurt hat seit 2015 ein eigenes verkehrspolitisches Programm „Machen wir Frankfurt bis 2025 zur Velocity“. In diesem Programm formulieren wir Strategien, Forderungen und Ziele zur Stärkung des Radverkehrs, die nah an der Realität Frankfurts ansetzen, und die sich dadurch doch erheblich vom Forderungskatalog der Radentscheid-Initiative unterscheiden. Dies änderte sich auch nach längeren Diskussionen mit der Initiative nicht wesentlich. Der ADFC Frankfurt gehört daher nicht zu den Trägern und Unterstützern des Radentscheids.

Wir halten es aber für wichtig, dass alle unsere Mitglieder und auch die anderen Leser dieser Zeitschrift die Forderungen des Radentscheids kennen, um individuell entscheiden zu können, ob sie das Bürgerbegehren unterschreiben wollen oder nicht. Deshalb geben wir auf Seite 24 der Initiative den Raum, sich selbst und ihre Ziele darzustellen. Die konkreten Forderungen, über die beim Radentscheid abgestimmt werden soll, sind auf der Website der Initiative einzusehen.

Aus dem gleichen Grund werden wir bei ADFC-Veranstaltungen wie der RadReiseMesse, dem Radler-Fest oder der bike-night der Radentscheid-Initiative Gelegenheit geben, an eigenen Infoständen mit dem radfahrenden Publikum ins Gespräch zu kommen.

Vorstand des ADFC-Kreisverband Frankfurt am Main

Breaking News“, „Stoppt die Maschinen“ – kurz vor Übergabe der Daten dieser Ausgabe an die Druckerei gab es Bewegung in Sachen GrünGürtel-Sperrung (wir berichteten). Eine Vollsperrung des Niddawegs während der Bauarbeiten droht nun nur noch für wenige Monate, und die für diese Bauphasen notwendige Umleitungsplanung wurde verbessert. Da haben uns die Ereignisse einfach überrollt, unser Titelmotiv war plötzlich nicht mehr so aktuell, wie der Name dieser Zeitschrift vermuten lassen könnte. Aktuell aber ist die zusätzliche Seite, die wir diesem Thema noch widmen konnten. Hoffentlich findet ihr euch zurecht zwischen Vollsperrung, Protestaufrufen, Umleitung und nachgebesselter Planung (Seiten 4 und 5).

Nerven behalten, gelassen bleiben und auf Grün warten: Kommt gut in den Frühling.

Peter für das Redaktionsteam



ADFC Frankfurt am Main e. V. und Infoladen:

ADFC Frankfurt am Main
Fichardstraße 46
60322 Frankfurt am Main
☎ 069/94 41 01 96
Fax: 03222/68 493 20
www.adfc-frankfurt.de
kontakt@adfc-frankfurt.de

Öffnungszeiten Infoladen:

Montag, Mittwoch, Freitag:
17.15 – 19.00 Uhr
Samstag: 11.00 – 13.00 Uhr

Vorstand

Ansgar Hegerfeld, Sigrid Hubert, Susanne Neumann, Denis Reith, Klaus Schmidt-Montfort, Alexander Schulz, Anne Wehr, Eckehard Wolf

Schatzmeister: Helmut Lingat

Kontoverbindung

Frankfurter Volksbank
Kto.-Nr. 77 111 948
BLZ 501 900 00
IBAN
DE69 5019 0000 0077 1119 48
BIC (SWIFT-CODE)
FFVBDEFF

Arbeitsgruppen

AG Fotografie: Jörg Hofmann
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de

AG Infoladen: Gisela Schill
infoladen@adfc-frankfurt.de

AG Internet: Eckehard Wolf
www@adfc-frankfurt.de

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

AG Klaunix: Dieter Werner
klaunix@adfc-frankfurt.de

AG Radler-Fest: Egon Schewitz
egon.schewitz@adfc-frankfurt.de

AG RadReiseMesse: Sigrid Hubert
radreisemesse@adfc-frankfurt.de

Redaktion FRANKFURT aktuell:
Peter Sauer
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de
Anzeigen:
werbung@adfc-frankfurt.de

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

AG Touren: Michael Bunkenburg
touren@adfc-frankfurt.de

AG Verkehr: Verkehrspolitischer
Sprecher: Bertram Giebeler
verkehr@adfc-frankfurt.de

**Fahrgastbeirat von traffiq und
RMV:** Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de

GrünGürtel-Beauftragter:
Ernesto Fromme
ernesto.fromme@adfc-frankfurt.de

Senioren-Beauftragte:

Margret Wiener
margret.wiener@live.de

Stadtteilgruppen:

Nord: Sigrid Hubert
Nordwest: Stephan Nickel
West: Klaus Konrad

Kontakte

Michael Bunkenburg
michael.bunkenburg@
adfc-frankfurt.de
☎ 069/52 52 61

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

Ansgar Hegerfeld
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de

Jörg Hofmann
joerg.hofmann@adfc-frankfurt.de
☎ 069/97 69 99 04

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

Klaus Konrad
klaus.konrad@adfc-frankfurt.de
☎ 069/30 61 55

Helmut Lingat
helmut.lingat@adfc-frankfurt.de
☎ 069/37 00 23 02
Fax 0 32 22/34 90 126
Mobil 0171/47 07 629

Susanne Neumann
susanne.neumann@adfc-frankfurt.de
☎ 0177/78 52 570

Stephan Nickel

stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
☎ 0151/46 72 19 36

Ralf Paul

☎ 069/49 40 928

Wolfgang Preisung

wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
☎ 061 92/95 17 617

Denis Reith

denis.reith@adfc-frankfurt.de

Peter Sauer

peter.sauer@adfc-frankfurt.de
☎ 069/46 59 06

Egon Schewitz

egon.schewitz@adfc-frankfurt.de
☎ 069/200 45

Gisela Schill

☎ 069/670 11 14

Klaus Schmidt-Montfort

klaus.schmidt-montfort@
adfc-frankfurt.de
☎ 069/51 30 52

Alexander Schulz

alexander.schulz@adfc-frankfurt.de
☎ 0176 496 858 59

Anne Wehr

anne.wehr@adfc-frankfurt.de
☎ 069/59 11 97

Dieter Werner

dieter.werner@adfc-frankfurt.de
☎ 069/95 90 88 98

Eckehard Wolf

eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de
☎ 069/95 78 00 92
Fax 069/95 78 00 93



...ssat unserer Forde-
nach kurzer und
er Umleitung ist der
Minister als
Minister von Hessen
Mobil. Und vom Magistrat
erwarten wir mehr
Engagement bei der Vertei-
gung des Frankfurter
Leuchtturmprojekts Grün-
gürtel – eins von vier
Transparenten des ADFC
an der Niddabrücke der
A648

Foto: Torben Hedderich

Vollsperrung Grüngürtel am Westkreuz – Protest artikuliert sich

So langsam merken immer mehr Bürger und auch Umweltorganisationen, was da in diesem Frühjahr/Sommer wegen der Autobahnansanierung an der Nidda auf Radfahrer und Fußgänger zukommt – die zweijährige Vollsperrung beider Uferwege, verbunden mit einer gerade für Fußgänger unzumutbaren Umleitung über Oeserstraße und Rebstock. Bei mehreren Protestaktionen des ADFC und seiner Verkehrs-AG ab Mitte Februar zeigten sich fast alle angesprochenen Radfahrer, Jogger oder Spaziergänger mehr oder weniger entsetzt, dass damit bald auf Jahre Schluss sein soll.

Parteien und Verbände wachen auf

Zeitweilig mussten wir befürchten, dass wir die einzigen in Frankfurt sind, die sich über die Zerhackung des westlichen Grüngürtels überhaupt aufregen. Das hat sich mittlerweile geändert. Die Fraktionen von CDU, SPD und Grünen im Stadtparlament haben einen Antrag eingebracht, in dem sie den Magistrat dazu auffordern, sich beim Verkehrsminister und bei Hessen Mobil für eine bessere Umleitung für Radfahrer und Fußgänger einzusetzen. Es wurde auch allerhöchste Zeit, dass sich Römerfraktionen und Magistrat dem Thema zuwenden.

Eine wichtige Unterstützung waren die in gebotener Deutlichkeit formulierte Presseerklärung und die offenen Briefe vom „Verein Umweltlernen in Frankfurt“, Hauptorganisator des alljährlichen fröhlichen Grüngürteltages. Der Verein sieht sich gezwungen, diesen beliebten Event komplett in Frage zu stellen, wegen der Untauglichkeit der von Hessen Mobil geplanten Umleitung, insbesondere für Familien. Auch aus Kreisen des BUND wird Unmut vernehmbar, die Fußgängerlobby „FUSS e.V.“, eine Partnerorganisation in der vielgelobten AGNH (Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen) äußerte auch ihr Befremden.

Können wir noch etwas bewegen?

Die Frage ist: wie geht es weiter? Gibt es Bewegung in der Sache? Bislang deutet nichts darauf hin. Im Verkehrsausschuss verlautete, man werde sich dafür einsetzen, dass es eine Informationsveranstaltung mit Hessen Mobil zum Thema gibt. Schön und gut, aber wenn keine Verbesserung der Umleitung dabei herauskommt, ist das nur Propaganda. Wir verlangen, dass sich der Magistrat energisch für Frankfurts Fußgänger und Radfahrer einsetzt.

Was könnte getan werden, um die Beeinträchtigung durch die Sanierungsbaustelle zu minimieren?

- es könnte eine provisorische kurze Umleitung in Gerüstbauweise gebaut werden, wie von uns vorgeschlagen
- es könnte die Bauplanung so modifiziert werden, dass einer der beiden Uferwege – Nordseite oder Südseite – passierbar bleibt, solange wie es irgend möglich ist. Am Sossenheimer Wehr und an der Rödelheimer Niddabrücke könnten Fußgänger und Radfahrer auf die jeweils passierbare Seite geleitet werden. Im Baustellenbereich würde es eng, Radfahrer müssten halt ein kurzes Stück schieben, was soll's, ADFC-ler erinnern sich, an Baustellen ihr Rad auch schon durch Wellblechröhren geschoben zu haben. So könnte das Zeitfenster der Vollsperrung reduziert werden.
- es könnte der von der A648 nach Süden auf die A5 abbiegende KFZ-Verkehr über das Nordwestkreuz umgeleitet werden, damit das Brückenbauwerk dieses Abbiegers „außer Betrieb genommen“ und dadurch schneller saniert werden kann. Das ist noch nicht mal ein großer Umweg. Es mag am Nordwestkreuz Staus verursachen, aber ob die Autofahrer vor dem Nordwestkreuz im Stau stehen oder vor dem durch eine Baustelle verengten Rechtsabbieger am Westkreuz, kann ihnen eigentlich egal sein.

Die bisher von Hessen Mobil ins Spiel gebrachte Umleitung über Oeserstraße und Römerhof ist natürlich einfach und billig. Mit ein paar laminierten Seiten und einer Tüte Kabelbinder könnte der Autor selbst diese Wege für ein paar Euro fuffzich ausschildern. Alles, was über diese Billiglösung hinausgeht, kostet natürlich etwas – Geld oder Zeit oder beides. Aber sind wir das nicht wert?

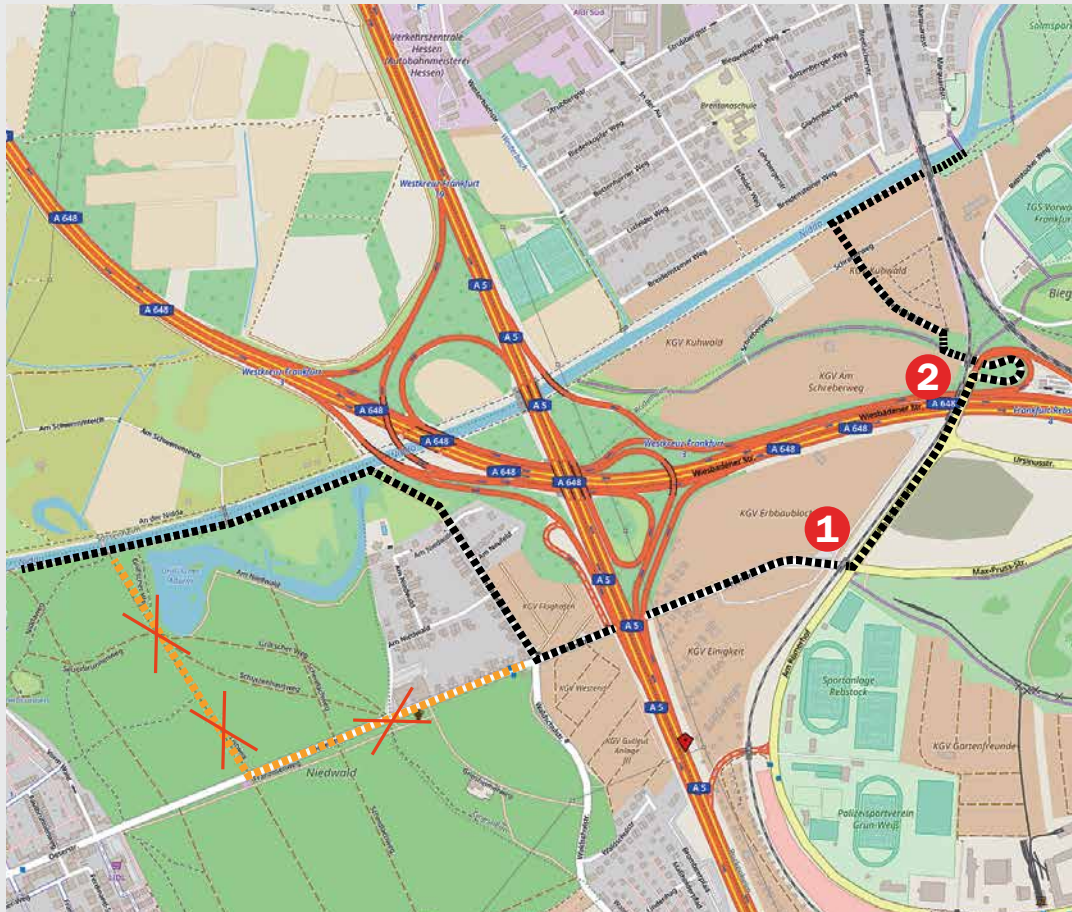
Jetzt sind Land und Magistrat am Zug

Dieser Artikel wird von unserer Seite die letzte längere Äußerung zu diesem Thema sein – es sei denn, es ändert sich etwas Wichtiges zum Positiven. Jetzt ist erst einmal der Frankfurter Magistrat gefordert, mit Landesminister und Hessen Mobil eine Nachbesserung herauszuverhandeln.

Wenn aber dann doch im Sommer an einem schönen Wochenende Tausende Frankfurter oder Eschborner oder Sulzbacher oder Oberurseler an der Nidda zu Fuß oder mit dem Rad vor der rot-weißen Plastikabspernung stehen und das Schild lesen „Betreten der Baustelle verboten – 3 km Umleitung – viel Vergnügen!“ – ja dann wird es keinen ADFC mehr brauchen, um den Zorn der Bürger anzufachen. Und überhaupt, eh wir's vergessen: Ende Oktober ist Landtagswahl! *Bertram Giebeler*

Aktuell:

Hessen Mobil hat Planung überarbeitet



■■■■■■■■■■
veränderte Planung der Umleitungsstrecke

Knotenpunkt 2

- Ummarkierung Straße Am Römerhof, Konzept Radfahrbüro FFM
- Querungshilfen errichten

Knotenpunkt 1

- Überarbeitung der Signalzeiten der Lichtsignalanlage
- aufgeweiteter Radaufstellstreifen

Grafik: ps
Quelle: Hessen Mobil, Umleitungs-konzept Bauvorhaben A 5 / A 648

Kurz vor Druck der vorliegenden Ausgabe gab es in dieser Sache eine wichtige aktuelle Entwicklung. Am 28. Februar bekamen wir ein ausführliches Schreiben von Verkehrsminister Tarek Al Wazir. Er informiert uns in diesem Schreiben darüber, dass Hessen Mobil die Pläne des Baustellenablaufs und der Umleitung noch einmal überarbeitet hat, um die negativen Auswirkungen für die Radfahrer und Fußgänger so gering wie möglich zu halten. Manches wird also wohl doch nicht so schlimm wie befürchtet:

- 2018 wird es keine Vollsperrung des Niddaufers geben. Das freut besonders auch unsere Freunde vom „Verein Umweltlernen Frankfurt“, die Veranstalter des beliebten „GrünGürtelTages“. Eigentlich stand die Veranstaltung kurz vor der Absage. Sie kann jetzt doch stattfinden, auch mit Fahrradtouren unter Leitung von ADFC-Tourleitern.
- einer der beiden Niddauerwege – Nordseite oder Südseite – bleibt im Normalfall offen. Für kürzere Zeitfenster, Näheres wird Hessen Mobil noch kommunizieren, muss ab 2019 dennoch damit gerechnet werden, dass beide gesperrt werden müssen. Dann würde die Umleitung über Oeserstraße – Am Römerhof eingerichtet.
- die Umleitung über Oeserstraße – Am Römerhof wird verbessert. Sie wird etwas kürzer, weil sie aus Richtung Nied erst an der Straße

Am Neufeld beginnt. Die Ampelzeiten an der Kreuzung Oeserstraße / Römerhof werden zugunsten von Radfahren optimiert, auf der Straße Am Römerhof werden Schutzstreifen markiert, die – in Richtung Nied – besonders gefährliche Querung am Schreberweg wird durch provisorische Querungshilfen sicherer gestaltet. Übrigens: diese Querung ist schon lange ein übler Gefahrenpunkt! Aus dem Provisorium darf hier gern ein Dauerzustand werden!

- die Alternativvorschläge des ADFC für eine kurze Umleitung in Gerüstbauweise werden aus verschiedenen Gründen verworfen. Wir sind zwar immer noch der Meinung, dass sie realisierbar wären, aber wenn die Umleitung jetzt nicht Jahre, sondern allenfalls wenige Monate greift, lassen wir es damit bewenden.

Wir haben uns bei Tarek Al Wazir bedankt, dass es doch zu einer besseren Lösung als ursprünglich befürchtet kommen kann. Auch der gemeinsame Antrag der Römer-Fraktionen von CDU, SPD und GRÜNEN, doch noch einmal nachzubessern, war sehr hilfreich, ebenso wie die öffentlichen Stellungnahmen von Verbänden und Vereinen wie Umweltlernen oder FUSS e.V. Wir bedanken uns aber auch bei allen Radfahrerinnen und Radfahrern, Joggern und Spaziergängern, die in den letzten Wochen mit uns zusammen deutlich ihren Protest gegen eine jahrelange Vollsperrung des Niddauerwegs zum Ausdruck gebracht haben!

Bertram Giebeler



Da freut sich ganz Kalbach: OB Peter Feldmann, ADFC-Sprecher Bertram Giebeler, Ortsvorsteherin Carolin Friedrich, Verkehrsdezernent Klaus Oesterling schieben das erste Fahrrad in die doppelstöckige Fahrradparkanlage.

Fotos: Radfahrbüro Frankfurt am Main



In Rödelheim sind's abschließbare Boxen. Das schon aus Kalbach bekannte Einweihungs-Team Feldmann (OB), Giebeler (ADFC) und Oesterling (Magistrat) platzieren das erste Fahrrad in einer der Boxen.

Eröffnung mit prominenter Begleitung

Abstellanlagen – gleich zwei Neueröffnungen direkt hintereinander

Und das mit prominenter Begleitung durch den Oberbürgermeister! Es ist Wahlkampf, da heißt es „tue Gutes und rede darüber“, und wenn der Wahlkampf ein gutes Anliegen beschleunigt, soll es nur recht sein!

Am 8. Februar wurde in Kalbach eine doppelstöckige Abstellanlage an der U2-Haltestelle eingeweiht. Wir empfehlen allen Kalbachern, diese neue „bike+ride“-

Möglichkeit eifrig zu nutzen. Kalbach zieht sich von der U-Bahn-Station sehr weit nach Nordwesten hin – zu weit für einen täglichen Fußweg hin und zurück. Das Auto zu nehmen für „park+ride“ ist unökonomisch. Das teure Blech steht den ganzen Tag nur auf dem Parkplatz herum, es könnte von anderen Familienangehörigen tagsüber genutzt werden. Wenn es der Zweitwagen ist, ist der eigentlich gar nicht mehr nötig und kann ein-

gespart werden. Kurz: „bike+ride“ ist cleverer als „park+ride“. Wenn die Anlage gut genutzt wird, kommt möglicherweise bald eine zweite dazu.

Auch der Stadtentwicklung wäre gedient, wenn „bike+ride“ sich stärker durchsetzt und der „park+ride“-Platz verkleinert werden könnte. Städtische Fläche direkt an einer U-Bahn-Station ist wertvoll, ihre „Nutzung“ durch einen banalen Parkplatz ist im Grunde Ressourcenverschwendung.

Nicht einmal eine Woche nach Kalbach kam Rödelheim: Dort wurde am 14.2. ein komplett neuer Platz an der Westseite des S-Bahnhofs fertig gestellt und feierlich eingeweiht. Die Enkel des Namensgebers Arthur Stern, ein von den Nazis in die Emigration getriebener jüdischer Ur-Rödelheimer mit vielen Verdiensten um den Stadtteil, waren zugegen, OB Feldmann enthielt feierlich das Schild, viele Mitarbeiter/-innen des Stadtplanungsamtes und der Straßenbaubehörde – und auch einige Aktive vom ADFC sowie Bürger Rödelheims – applaudierten.

Ein wesentlicher Bestandteil der Platzgestaltung am Arthur-Stern-Platz ist die Ausrüstung mit Abstellmöglichkeit für immerhin 152 Fahrräder. Die Spanne reicht von den einfachen „Frankfurter Bügeln“ über mehrere Gruppen von Doppel-

stock-Parkern wie in Kalbach bis zu abschließbaren mietbaren Boxen für hochwertige E-Bikes und Pedelecs – ein Novum für Frankfurt.

Der Bahnhof Rödelheim ist einer der meistfrequentierten S-Bahnhöfe Frankfurts, direkt auf dem Arthur-Stern-Platz ist außerdem ein wichtiger Bus-Knoten. Rödelheim-West und Sossenheim ziehen sich nach Westen weit hin und sind mit Bussen nicht gerade übersorgt – es gibt also viele potentielle „bike+ride“-Nutzer der Fahrradabstellplätze. Von der intermodalen Kombination Fahrrad-Bahn ganz abgesehen, ist am Platz selbst eine neues Ladenzentrum und auf der anderen Seite der Bahn die Radilostraße als Hauptgeschäftsstraße Rödelheims.

In Sachen Abstellanlagen ist noch einiges in der Pipeline beim Verkehrsdezernat. Man weiß dort, dass Frankfurt noch Nachholbedarf hat gegenüber anderen Metropolen in Deutschland. Wir sind gespannt und werden fachlich begleiten, was an wichtigen Hotspots des öffentlichen Verkehrs in den äußeren Stadtteilen sich noch tun wird, insbesondere in Höchst, Heddenheim und Enkheim. Für viele Menschen ist von dort ein Durchradeln in die City zu weit, die Kombination Fahrrad+Bahn wäre aber eine echte Alternative zum Auto.

Bertram Giebeler

Ein
guter Druck macht C. Adelman GmbH
immer Eindruck

seit 1846 der
zuverlässige Partner
für Qualitäts-
drucksachen aller Art



Ihre Druckerei
im Herzen
von Rhein-Main

info@cadelman.de
www.cadelmann.de

60322 Frankfurt am Main
Eschersheimer Landstr. 28
Telefon: (069) 91 50 63-0
Telefax: (069) 91 50 63-20

Vielleicht doch mal Asphalt im Park?

An den trocken-schön-kalten Tagen Ende Februar zeigte sich folgendes Phänomen in den Parkanlagen: Die Wege mit wassergebundener Decke frieren nachts zu, am sonnigen Tag tauen die obersten zwei Zentimeter auf, das Wasser fließt aber nicht ab, wegen des „Permafrosts“ darunter. Die Folge: eine glibberige Schlammschicht schlimmster Sorte. Ganz krass war es im Volkspark Niddatal, auf der vielbefahrenen Pendlerpiste Praunheim–Bockenheim (Foto oben). Wer diese Strecke mit dem Rad abfuhr, auch mit reduziertem Tempo, war besudelt von Bauch bis Fuß. Wenn die Deckschicht wieder zufriert oder sich trocken verfestigt, ist sie dann zerteilt, zerfurcht und teilweise zerstört.

Asphaltierte Passagen dagegen waren schön trocken. Prima Beispiel: der Niddauerweg zwischen Brentanopark und Anglerheim Rödelheim (Foto unten) – ein Genuss in gelbem Farbasphalt! Auch für Fußgänger einfach besser. Ein Argument, doch hier und da mal zu Asphalt zu greifen, vor allem an Strecken, die für Radfahrer als Alltagsverbindungen wichtig sind!

Bertram Giebeler



Schlamm-piste, naturnah. Wer auf ihr zur Arbeit fährt, sieht danach auch sehr naturnah aus.

Fotos: ps



Asphaltierte Strecke. In der Farb-asphalt-Variante optisch fast naturnah, dafür begehbarer, befahrbarer und haltbarer



FAHRRAD KULTUR

— RHEIN-MAIN —

15.04.2018

10.00 – 16.00 UHR

IN DEN MESSEHALLEN OFFENBACH

FAHRRADBASAR · AUSSTELLER · LIVE-ACTION

MESSE OFFENBACH | KAISERSTRASSE 108-112 | 63065 OFFENBACH AM MAIN | WWW.MESSE-OFFENBACH.DE



Westend Das ist Gleichheit, das ist Gerechtigkeit: Damenräder unterscheiden sich von Herrenrädern gar nicht mehr, nur noch am Stellplatz sind sie zu erkennen. Einträchtig stehen sie nebeneinander und warten

am Rande der Hansaallee vor dem Campus Westend auf Studentinnen (links), Studenten (rechts) und auf Studierende (beide Seiten). Die dürfen sogar umsonst mit den Leihrädern fahren. Foto: ps

(nicht nur) Frankfurter gemischte Fundsachen



Busan, Südkorea Andere Länder, andere Sitten: Hier werden nicht die Radwege zugeparkt, sondern die Fußwege. Ob Radfahren dadurch schöner wird, ist fraglich. Foto: Ingolf Biehuse



Busan, Südkorea Im letzten Heft (Seite 2) ging es um die Velorucion. Das Fahrrad entwickelt sich aber offenbar auch allmählich durch Evolution weiter. Foto: Ingolf Biehuse



Busan, Südkorea Wer lesen kann, ist klar im Vorteil. Das Radfahren ist hier keineswegs generell verboten, sondern nur auf der Rampe, die zum Radweg hinunter führt. Doch auch in Korea sind Radfahrer nicht



unbedingt die besseren Menschen. Entweder können sie nicht lesen (unwahrscheinlich) oder sie haben es halt eilig und ignorieren die Warnhinweise deshalb geflissentlich (wahrscheinlich). Foto: Ingolf Biehuse

TERMINE

Mo.	12.03.	F	Foto-AG
Di.	13.03.	W	Radlertreff im Westen
Di.	13.03.	Vor	Winterreise (siehe rechts)
Do.	15.03.	N	Radlertreff im Norden, 19 Uhr
Sa	17.03.	RRM	Lichtbild-Vortrag 19.30 Uhr
So	18.03.	RRM	RadReiseMesse, 11 – 17 Uhr
Mo.	19.03.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	21.03.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	04.04.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Mo.	09.04.	F	Foto-AG
Mo.	09.04.	VS	Vorstandssitzung
Di.	10.04.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	18.04.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	19.04.	N	Radlertreff im Norden, 18 Uhr
Fr.	27.04.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	30.04.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	02.05.	G	Erfahrungsaustausch GPS
Mo.	07.05.	F	Foto-AG
Di.	08.05.	W	Radlertreff im Westen
Mi.	16.05.	V	AG Verkehr Plenum
Do.	17.05.	N	Radlertreff im Norden, 18 Uhr
Mo.	22.05.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	25.05.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest

TREFFPUNKTE

F	19.30	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 U1/U2/U3/U8 „Grüneburgweg“
G	19.00	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
Vor	19.30	Saalbau Bornheim, Arnburger Straße 24 U4/Bus 32 „Höhenstraße“
N	19.00	Ort erfragen über gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00	Gaststätte Ginnheimer Höhe am Diebsgrundweg Info bei stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
RRM	11.00	Saalbau Bornheim, Arnburger Straße 24 s.o.
Redaktion		Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 <i>Frankfurt aktuell</i> Auskunft unter Telefon 069-46 59 06
V	19.30	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
VS	19.00	Geschäftsstelle/Infoladen, Fichardstraße 46 s.o.
W	19.00	Treffpunkt in wechselnden Lokalen in Höchst und Unterliederbach Info bei klaus.konrad@adfc-frankfurt.de

Mängel auf Radverkehrswegen in Hessen?
www.meldeplattform-radverkehr.de!

Codierungen: freitags, 16–18 Uhr in der Wilhelm-Epstein-Straße 61
nach Voranmeldung bei Dieter Werner, Tel. 0152-51 46 42 89.
Kosten: 13,00€ / 8,00€ für ADFC-Mitglieder.

Redaktionsschluss für Frankfurt aktuell 3/2018:
Dienstag, 24. April 2018

FERIENRAD

Saalbau Bornheim,
Arnsburger Straße 24
U4 „Höhenstraße“



Lars Nattermann hat den Reschenpass bereits hinter sich gebracht

Foto: Eckehard Wolf

Die letzte Winterreise

Dienstag, 13. März 2018, 19.30 Uhr

Lars Nattermann, ADFC Frankfurt am Main

**Auf den Spuren der Römer – Via Claudia Augusta.
Eine Radtour von Füssen nach Venedig**

Eine landschaftlich zweigeteilte Tour – von Füssen aus sportlich über die Alpen und dann innerhalb kürzester Zeit durch alle Vegetationsstufen hinab ins Südtiroler Alpenvorland und durch die Po-Ebene bis Venedig. Mit fantastischen alpinen Naturerlebnissen und einigen kulturellen Highlights und wunderbaren Städten der Jahrtausende alten Kulturregion Norditaliens.

**Saalbau Bornheim, Arnburger Straße 24, 1. Stock/Raum 1
(U4 „Höhenstraße“). Eintritt frei, Spende erbeten.**

REPARATUR-WORKSHOPS

Motto: Hilfe zur Selbsthilfe unter fachlicher Anleitung. Die Teilnahme ist kostenlos. **Termine jeweils 15.00 Uhr, Ev.-Luth. St. Nicolai-Gemeinde, Waldschmidtstraße 116** (U7, Bus 32 „Habsburger Allee“). **Telefonisch anmelden! Willkommen sind Anfänger/-innen und Fortgeschrittene.**

Termin	Ansprechpartner	Anmeldung unter Telefon
10.03.	Martin Schnabel	0176/22 06 50 72
24.03.	Andreas Dammer	069/67 77 92 53
07.04.	Ralf Paul	069/494 09 28
14.04.	Michael Genthner: Ganztagskurs, Grundkurs* michael.genthner@adfc-frankfurt.de	
21.04.	Klaus Schmidt-Montfort	069/51 30 52
05.05.	Udo Müller	069/46 93 99 17 oder udobmueller@web.de
19.05.	Christof Beschoner	069/51 79 88

* 25,00 € / 20,00 € für ADFC-Mitglieder,
Jugendliche bis 16 Jahren erhalten 50% Rabatt
Evtl. weitere Termine sind unter www.adfc-frankfurt.de zu erfahren.



Der neue Vorstand des ADFC Frankfurt am Main e.V.
(von links nach rechts):

Sigrid Hubert
Klaus Schmidt-Montfort
Helmut Lingat (Schatzmeister)
Dr. Susanne Neumann
Alexander Schulz
Anne Wehr
Ansgar Hegerfeld
Eckehard Wolf
Denis Reith

Foto: Thomas Fuchs

ADFC Frankfurt, ein aktiver, wachsender Verein

Gleich drei neue Vorstandmitglieder aus der jüngeren ADFC-Generation

Wie es das Vereinsrecht verlangt, fand am 15.02. im Saalbau Bornheim die jährliche Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt am Main e.V., wie es ganz offiziell heißt, statt. Neben zahlreichen Formalitäten, die einfach „abgearbeitet“ werden müssen, bietet diese Versammlung die gute Möglichkeit, sich über die Aktivitäten, die im vergangenen Jahr gelaufen sind, bestens zu informieren.

Die Bilanz, die Susanne Neumann vortrug, war beeindruckend: erfreulich viele AGs arbeiten zuverlässig und gut, wie gewohnt. Insbesondere die AG Klau-nix war überaus erfolgreich und konnte ihr Rekordergebnis aus dem letzten Jahr noch einmal steigern: 1.578 Codierungen bei 85 Terminen! Die Wintervorträge und die Kurse der GPS-AG waren gut besucht, die Kurse der Technik-AG je-

weils ausgebucht, die drei Großveranstaltungen – RadReiseMesse, Radler-Fest und bike-night – hatten Glück mit dem Wetter, das riesige Tourenprogramm wurde durchgeführt, die Internet-Seiten werden immer noch, auf hohem Niveau, zunehmend angeklickt, unsere Vereinszeitschrift ist jetzt, Dank durchgehendem Farbdruck, noch attraktiver und Twitter entwickelt sich zum echten Renner. Die Beziehun-

gen zur Uni-Frankfurt wurden intensiviert, und es scheint tatsächlich zu klappen, dass auf dem Campus der Westend-Uni in höchst attraktiver Lage eine Selbsthilfe-Fahrrad-Reparaturwerkstatt eingerichtet wird. Auch der Bericht der Aktivitäten unserer politisch wichtigsten AG, der Verkehrs-AG, war wieder beeindruckend, Frankfurt aktuell berichtet ja regelmäßig ausführlich darüber. Es gab noch eine große

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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

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

Anzahl diverser Aktivitäten, deren breite Fächerung doch immer wieder erstaunen lässt.

Dies alles konnte nur bewerkstelligt werden, weil so viele Ehrenamtliche mithalfen und mittaten, einige in speziellen, neu definierten Funktionen. So gibt es jetzt in unserem Kreisverband Frankfurt ganz neu eine Senioren-Beauftragte, Margret Wiener, einen GrünGürtel-Beauftragten, Ernesto Fromme, und den Uni-Kontakte-Beauftragten, Wehrhart Otto.

Auch auf Landes- und Bundesebene arbeiteten Frankfurter/-innen in vielfältiger Weise mit: im Landesverband Hessen Paul van de Wiel als stellvertretender Landesvorsitzender, ebenso Helmut Lingat, auch noch als Schatzmeister, und die Referenten Eckehard Wolf (Internetseite), Michael Klemme (digitale Infrastrukturen) und Bertram Giebeler (Tourismus). Im Bundesverband engagiert sich Susanne Neumann als Sprecherin im Verbandsentwicklungsprozess, Bertram als Leitungsmitglied im Fachausschuss Verkehr und Klaus Schmidt-Montfort als Leiter des Fachausschuss Codierung.

Bei so vielen Aktivitäten verwundert es dann auch nicht, dass sich der Verein wieder über eine stolze Mitgliedersteigerung von satten 7% freuen kann. Wir haben errechnet, jedes dritte Mitglied ist in den letzten drei Jahren beigetreten! Das zeigte sich auch an den vielen neuen und jungen Gesichtern auf

Die Neuen im Vorstand des Frankfurter ADFC

Ansgar Hegerfeld (25)

Ich fuhr lange Zeit in NRW Fahrrad, bin aber seit 2011 in Frankfurt zuhause. Nach drei Jahren ÖPNV habe ich das Fahrrad als ideales Fortbewegungsmittel für den Alltag wiederentdeckt und fahre seitdem nahezu täglich.

Nachdem mir das Melden von Mängeln und Verbesserungsvorschlägen nicht mehr reichte, und ich ohnehin Mitglied im ADFC war, mische ich seit 2017 im Verein mit und bin in der Verkehrs-AG aktiv. Nebenbei habe ich das Reisen per Fahrrad für mich entdeckt. Ich genieße hierbei die Ruhe und möglichst abgelegene Strecken im (nordischen) Ausland. Danach arbeite ich dann wieder in der IT-Branche.

In der Tätigkeit im Vorstand sehe ich die Chance, dem Radverkehr in Frankfurt einen weiteren Schub zu verleihen und jüngere Menschen anzusprechen, die sich engagieren möchten – an

Problemen und unzufriedenen Radfahrenden mit vielen Ideen mangelt es in der Stadt schließlich nicht.

Denis Reith (24)

Ich stamme aus Stadthagen bei Hannover und kam aufgrund meiner Ausbildung zum Industriekaufmann nach Frankfurt. Nach dem Abschluss habe ich nebenberuflich ein Bachelor-Fernstudium in Richtung Wirtschaftsrecht begonnen.

Um auf dem Dorfe mobil sein zu können, habe ich früh Radfahren gelernt. Sehr oft unternahm ich Ausflüge an den Mittellandkanal und an die Weser.

Die alltäglichen Wege erledige ich mit dem Rad – und ärgere mich über Falschparker und Baustellenführungen.

Zum ADFC bin ich gekommen, weil ich gerne Radreisen unternehme. Aktiv bin ich jetzt in der Verkehrs-AG und außerdem im

Bundesverband im Fachausschuss „Junge Menschen im ADFC“ vertreten, um den ADFC für junge Menschen attraktiver zu machen.

Ich wohne in Rödelheim.

Alexander Schulz (32)

Seit 2010 wohne ich in Frankfurt und habe mit dem Umzug das Fahrrad „entdeckt“, zunächst für den Alltag und später auch für den Sport. Auf die Probleme, die es für den Radverkehr in Frankfurt gibt, bin ich dann natürlich auch recht bald gestoßen. 2015 reifte bei mir der Entschluss, etwas zu unternehmen – dabei bin ich auf den ADFC gestoßen, eingetreten, und seitdem in der Verkehrs-AG aktiv. Ich freue mich über die Möglichkeit, nun auch im Vorstand Verantwortung übernehmen zu können und die Vision von einem fahrradfreundlichen Frankfurt voranzutreiben. Beruflich bin ich in der Finanzbranche tätig.

der Mitgliederversammlung, die die Chance nutzten, sich über den ADFC umfassend zu informieren.

Alte und neue Mitglieder stimmten dann sehr einhellig über die notwendigen Entlastungen des Schatzmeisters und des Vorstands ab und wählten die 10 Delegierten

zur Landesversammlung, die neuen Kassenprüferinnen Sabine Schewitz und Birgit Wagenbach und den Vorstand, dem nun gleich drei Mitglieder der jungen ADFC-Generation angehören.

Dem Gremium gehören wie bisher an: Helmut Lingat (Schatzmeis-

ter), Sigrid Hubert, Dr. Susanne Neumann, Klaus Schmidt-Montfort, Anne Wehr, Eckehard Wolf. Neu gewählt wurden: Ansgar Hegerfeld, Denis Reith, Alexander Schulz. Dr. Ingolf Biehuse kandidierte nach 6-jähriger Vorstandstätigkeit nicht wieder. *Anne Wehr*



Jens Pinhard

Inhaber Wein & Schuhe

Anschrift:
Alt-Eschersheim 38
60433 Frankfurt am Main

Kontakt:
Mobil: 0171 / 4824007
Email: info@wein-schuhe.de
Web: wein-schuhe.de

ANANIAS SANDALEN
LEGUANO
WOODY
SCHWEDENCLOGS

ALLE GÄNGIGEN GRÖSSEN
UNTER- UND ÜBERGRÖSSEN BESTELLBAR

Plötzlich reden alle über den Nulltarif im ÖPNV – wir auch, aber anders!

Da erinnert die Europäische Union unsere Regierung an ihre Verpflichtung, im Sinne des Klimaschutzes für bessere Luft in der Stadt zu sorgen. Und Berlin reagiert mit einem Paukenschlag: Nulltarif in den Öffentlichen Verkehrsmitteln, also Bus, Straßenbahn, U- und S-Bahn versuchsweise in fünf Städten! Wir in Offenbach sind nicht, und Ihr in Frankfurt und Umgebung seid auch nicht dabei. Dennoch ist die Diskussion in vollem Gange.

Aber worüber sprechen die Verkehrspolitiker? Über den Nulltarif als die – so hört sich das an – einzig mögliche Lösung des Klimaschutzes in den Kommunen. Na gut, die Nutzung des ÖPNV ist teuer genug, und der Nulltarif wäre eine feine Sache für alle, die ohne

hin ohne Auto in der Stadt verkehren. Im öffentlichen Diskurs wird aber eine zentrale Frage nur am Rande gestellt: Wie groß ist dann der Anreiz für den Autofahrer, sein „liebstes Kind“ stehen zu lassen, um sich nach unbehaglichem Warten an der Haltestelle in das Gedränge eines Busses zu stürzen? Wie viele werden es denn sein, die auf ihr individuelles Prestige zu verzichten bereit sind?

Warum wird eigentlich beim aktuellen Thema „Umweltschutz per Nulltarif“ kaum oder gar nicht das Umsteigen aufs Fahrrad ernsthaft diskutiert? Dabei wird es zweifellos immer populärer! Das indessen hauptsächlich als Sport oder Freizeitvergnügen und nicht als alternatives Verkehrsmittel in der Kommune. Warum nicht? Ihr wisst es alle: Der Radfahrer als Verkehrs-

teilnehmer wird sträflich vernachlässigt, und nur Mutige sind bereit, weitgehend ungeschützt die auto-gerechte Straße zu benutzen!

Trotz vieler Verbesserungen ist Offenbach noch weit davon entfernt, eine radfahrerfreundliche Stadt zu sein.

Der Vergleich ist nicht ganz astrein, aber: Als vor über 150 Jahren die Mühen der Arbeiterklasse unerträglich hart waren, schrieben Marx und Engels das „Kommunistische Manifest“, um auf die Missstände zu zeigen und die Lösung – internationale Vereinigung und Revolution – vorzuschlagen. Heute geht es dem Proletarier besser, obwohl seine Lage noch lange nicht zufriedenstellend ist.

Wie lange wird es für die Radfahrer dauern? 150 Jahre?

Wolfgang Christian



Foto: ps

RADSCHLAG

Unsere Fahrradmarken:
Patria
Böttcher
Grecos
Brompton
Riese & Müller
Puky

ZIEG
Zweirad- und Elektrofahrräder

adfc
Fördermitglied

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

VSF. für Mensch und Rad
Mitglied

NEU: PANNEN-SOFORTSERVICE

Hallgartenstr. 56
60385 Frankfurt
069/452064
info@radschlag.de
Mo.-Fr. 10 - 19 Sa. 10 - 16

Beratung & Service

- Kinderräder
- Jugendräder
- Stadtfahrräder
- Tourenräder
- Crossräder
- Trekkingräder
- Single-Speed-Räder
- Mountainbikes
- Pedelecs für die Stadt,
für Touren und für
sportliches Fahren
- Falträder
- Ersatzteile & Zubehör

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

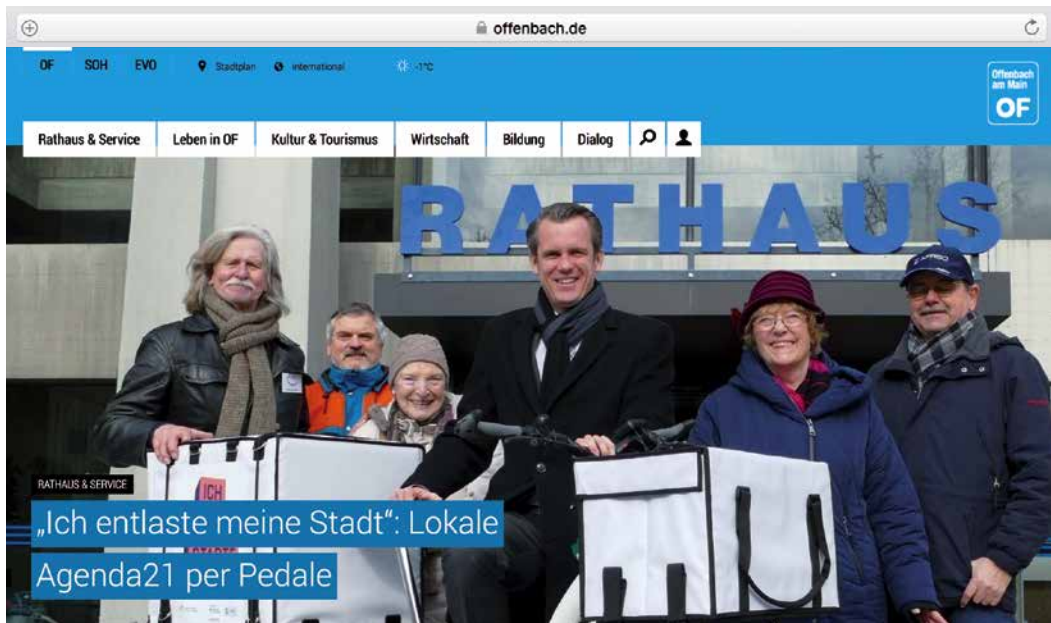
www.FahrradWagner.de

Fahrradhaus Wagner
Familientradition seit 1929

Wooqstr. 21
Tel.: 069 - 952 948 44

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

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



Auch Offenbach ist noch weit entfernt davon, eine wirklich fahrradfreundliche Stadt zu sein. Aber die Anstrengungen, auf dem Weg dorthin voranzukommen, sind nicht zu übersehen. Das zeigt sich auch in der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt. Wer sich durch die Internet-Seiten hessischer Großstädte klickt, wird staunen: Offenbach hat nicht nur einen der attraktivsten Web-Auftritte, sondern wirbt auf der Startseite gleich mit dem Thema Radverkehr. Immerhin eines der fünf wechselnden Bildmotive zeigt den Oberbürgermeister hinter einem Lastenrad, umringt von Offenbacher Bürgern (Stand Ende Februar 2018). Vorbildlich! (ps)

Wir brauchen eine neue Vorstellung von Verkehr in der Stadt!

Ja, es stimmt schon: in den letzten Jahren wurde in vielen Städten etwas getan zur Förderung des Radverkehrs. Allerdings erst nach jahrzehntelanger Vernachlässigung. Offenbach erhielt mit dem S-Bahnbau die breite Berliner Straße mit richtigen Auffahrten zu (damals) richtigen Radwegen und erst in den letzten drei Jahren neue wesentliche Verbesserungen, wie die Freigabe der Fußgängerzone, die gute Beschilderung und die Radfahrerlaubnis entgegen der Einbahnstraßenrichtung.

Das diese Schritte, so begrüßenswert wir sie finden, nur als ein Anfang zu bewerten sind, das muss erst einmal sehr klar bewusst werden! Für die unbestreitbar immense Bevorzugung des Automobils in der Verkehrsentwicklung seit Beginn der demokratisch verfassten Bundesrepublik gibt es im Prinzip nur zwei Gründe oder Motive:

- der massenhafte Wunsch nach bequemem Gelangen von A nach B sowie nach Prestige
- der massive Lobbyismus der Autoindustrie

Die visuelle und wirtschaftliche Dominanz des motorisierten Individualverkehrs lässt übersehen, dass alle anderen Teilnehmergruppen schwerstens benachteiligt sind. Im demokratischen Selbstverständnis hat „Gleichberechtigung“ eine zentrale Funktion, die sich in der Verkehrspolitik und bei der Verteilung der Investitionen in Bezug auf die drei Teilnehmergruppen keineswegs realisiert. Im Gegenteil ist der Autoverkehr in seiner politischen Bevorzugung um Lichtjahre von den anderen beiden

Teilnehmergruppen entfernt. Das Steueraufkommen als Argument für eine Art Selbstfinanzierung können wir vergessen: Die Kfz-Steuer deckt nur einen Bruchteil der wirklichen Kosten ab.

Von der Geringachtung der berechtigten Ansprüche von Fußgängern und Radfahrern an Gleichberechtigung einmal abgesehen, besteht in der Klimakatastrophe ein wohl noch gravierender Aspekt der Kritik an der Autodominanz!

Beide Gesichtspunkte haben uns Offenbacher dazu motiviert, die Sicht der Radfahrer und Fußgänger im „Kommunalen Manifest“ auszudrücken. Es wäre schön, wenn Ihr Euch in E-Mails an die Redaktion dazu äußern würdet.

Wolfgang Christian

ADFC Offenbach

Andrea Golde
Tel. 069 / 86 13 34
adfc-offenbach@web.de
www.adfc-offenbach.de

Radfahrer aller Art – vereinigt euch!

Das Kommunale Manifest des Radfahrens

Der Klimawandel zwingt weltweit zur Änderung der Lebensweise. Die Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen ist unumgänglich – und sie darf nicht weiter verschleppt werden. Wir müssen uns alle in die Pflicht nehmen. Wir können uns nicht auf die Politik in Berlin, Washington oder Rom verlassen, denn dort wird nichts oder zu wenig für den Klimaschutz getan. **Wir müssen es selber tun.**

Hier in Offenbach sind die Belastungen durch Feinstaub, Verkehrs- und Fluglärm sowie durch die geringe Frischluftzufuhr besonders hoch. Radfahrer und Fußgänger spüren den Verlust an Lebensqualität am heftigsten. Gerade aber sie und der Öffentliche Personennahverkehr sind zur Minderung der schlimmsten Folgen des Klimadilemmas die geeigneten „Instrumente“! **Was heißt das?**

Die sinnfällige Dominanz des Autoverkehrs zwingt Fußgänger und Radfahrer an den Rand des Verkehrsgeschehens. Das bringt systemisch Konflikte untereinander mit sich. Und es schreckt viele davon ab, das Auto stehen zu lassen und aufs Rad zu steigen.

Offenbach hat in den letzten zwei Jahren den Radverkehr schrittweise gefördert und nun sogar die Perspektive, „Fahrradstraßenstadt“ zu werden. Aber es ist noch weit von einem grundsätzlichen Wandel entfernt, nämlich der gleichberechtigten Teilnahme von Fußgängern, Rad- und Autofahrern am städtischen Straßenverkehr. Es fehlen deutlich markierte Radstreifen und Radwege, ausreichende Abstellmöglichkeiten und eine adäquate Taktung der Ampelphasen sowie für Fußgänger sichere Übergänge und begehbare Bürgersteige statt Stolperfallen.

Erst mit einer grundsätzlichen Umkehr vom Prinzip der autogerechten zur fahrrad- und fußgängergerichten Stadt gelingt unserer Stadt ein wesentlicher Schritt im Kampf gegen den Klimawandel. Aber erst ein Gesamtkonzept, das die Stadt auch fußgängerfreundlich und die Bus- und Bahnangebote attraktiver macht, wird den Durchbruch bringen zu einer Stadt mit hoher Lebensqualität anstelle hoher Autoquantität!

Wolfgang Christian



Frankfurter Straße stadteinwärts: Radfahrende werden ausgebremst und abgedrängt, für Kfz wird die Fahrbahn erweitert.

Foto: Theo Sorg



Vorgezogene Aufstellflächen für Radfahrende. In Gießen geht's. In Bad Vilbel nicht?

Foto: Jan Fleischhauer

Radverkehrskonzept verabschiedet

An vielen Stellen des Konzepts ist der Vorrang des motorisierten Individualverkehrs zu erkennen.

Dass die Stadt Bad Vilbel nun endlich ein Radverkehrskonzept vorgelegt und Anfang Februar 2018 im Stadtparlament auch durchgebracht hat, ist zu begrüßen. Das Konzept enthält sinnvolle und notwendige Maßnahmen. Beispielsweise sollen die Radverkehrsverbindungen zwischen Massenheim und Dortelweil entlang der B3 sowie zwischen Dortelweil und der L3008 baulich aufgewertet werden.

Andererseits handelt es sich bei dem Konzept in weiten Teilen lediglich um eine Bestandsaufnahme des mit dem Rad befahrbaren Wegenetzes und eine Beschreibung der bereits beschlossenen und teils auch bereits angestoßenen Maßnahmen. Wir vermissen demgegenüber neue Ideen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.

Das in der Wetterau und im Main-Kinzig-Kreis steigende Kfz-Verkehrsaufkommen führt in Bad Vilbel zu immer längeren Staus und zu Belastungen der Umwelt mit Lärm und Abgasen – mit den bekannten Folgen für die Menschen nicht nur hier. Der ÖPNV hält nicht mit. Politik reagiert, anstatt zu gestalten. Angesichts dessen wird ein in seinen Grundzügen im Wesentlichen konservatives Radverkehrskonzept nicht ausreichen.

An vielen Stellen des Konzepts ist der Vorrang des motorisierten

Individualverkehrs zu erkennen. Dabei ist laut Infas Berlin in Deutschland knapp die Hälfte aller Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, kürzer als fünf Kilometer. Warum wird für diese Strecken nicht das Fahrrad benutzt? Fragt man die Leute, so sagen viele, dass sie gerne mit dem Rad fahren würden, wenn sie sich dabei sicherer fühlten. Warum ist man in Bad Vilbel so zögerlich, wenn es darum geht, umzusteuern und Chancen zu nutzen? Fehlt es hier an Mut?

Eine wiederkehrende Empfehlung der Autoren des Konzepts, wenn es knapp wird: Führung im Mischverkehr – ungeachtet der da und dort verminderten Sicherheit für Radfahrende – oder Freigabe von Gehwegen für Radfahrer. Vor allem Letzteres ist kaum jemals eine valide Lösung. Vor allem für Menschen, die im Alltag mit ihrem Rad unterwegs sind, ist sie inakzeptabel. Überdies setzt eine Mischverkehrsführung nicht selten falsche Anreize für Autofahrer/-innen. Ohnehin ist es im Kreis der Motorisierten nicht hinreichend bekannt, dass Gehwege in aller Regel Fußgängern vorbehalten und dass umgekehrt Radwege nicht per se benutzungspflichtig sind. Deshalb werden Radfahrende oft von Autofahrer/-innen durch Nichtbeachtung der Sicherheitsabstände bedrängt und genötigt, ihrer vermeintlichen Pflicht zur Benutzung von

Gehwegen nachzukommen.

Wer mit dem Rad einen freigegebenen Gehweg benutzt, der hat Fußgängern gegenüber Rücksicht zu nehmen; die aktuelle Rechtsprechung geht von einer maximal vertretbaren Fahrgeschwindigkeit von 6 km/h aus. In der Literatur findet man eine Mindestgeschwindigkeit von 7 km/h für eine sichere Fortbewegung auf dem Rad ohne Schlangenlinien. Auf ein Kfz übertragen würden die besagten 6 km/h eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 17 km/h bedeuten. Wer würde das hinnehmen? Selbst in verkehrsberuhigten Zonen wird im Allgemeinen schneller gefahren.

Konfuzius wird die Weisheit nachgesagt, wonach die Menschen nicht über Berge stolpern, wohl aber über Maulwurfshügel. Was ist mit den vielen Problemen, die erst bei näherem Hinsehen offenkundig werden, zum Beispiel den unterschiedlich geregelten/markierten Kreisverkehrsanlagen, der Frage der Einfädelung des Radverkehrs in den fließenden Verkehr, fehlenden Querungshilfen und dem oft unverständlichen Schilderwald? An manchen Stellen führt die Verkehrsführung in Bad Vilbel dazu, dass regelwidriges Handeln geradezu provoziert wird.

Die Liste der Probleme im Detail ist lang, wie etwa die Arbeiten Joachim Brendels, des ehemaligen ehrenamtlichen Radverkehrsbe-

auftragten der Stadt, zeigen. Hier ließe sich ein wenig Abhilfe nicht zuletzt auch dadurch schaffen, dass das Wissen der direkt betroffenen Radfahrenden, das diese in die Meldeplattform Radverkehr einspeisen, von der Stadt konsequent ausgewertet wird. Immerhin hat sich die Stadt bereits vor mehreren Jahren dieser Plattform angeschlossen, doch bislang ist für Außenstehende nicht erkennbar, dass die in sie einfließenden Informationen auch verwertet werden.

Erfreulich ist, dass wesentliche Vorarbeiten des ADFC Bad Vilbel für überörtliche Radwegeverbindungen in die Nachbarkommunen nach Karben und Bergen-Enkheim sowie den Frankfurter Norden fast ohne Änderung Eingang in das Konzept gefunden haben. Diese Vorarbeiten fanden unter anderem während zweier Raderkundungsfahrten des ADFC Bad Vilbel im Jahr 2016 statt und wurden wenig später dokumentiert. Zumindest hier hat sich die kontinuierliche Arbeit für die Verbesserung des Fahrradverkehrs gelohnt (obgleich die Autoren des Radverkehrskonzepts in Guttenberg'scher Tradition entsprechende Fußnoten vergessen zu haben scheinen).

Die bislang in Bad Vilbel grundsätzlich herrschende zögerliche Art des Umgangs mit dem Radverkehr, die manches Mal geradezu wie eine Bekämpfung des ►►

Flächenkonkurrenz am Bahnhof in Karben

Eine kleine politische Gruppe in Karben, sich selbst „Freie Wähler“ nennend, hat den Bau einer Doppelstock-Fahrradparkanlage am Bahnhof in Karben vorgeschlagen. Zitat aus der *Frankfurter Neuen Presse* vom 1.11.2017: „... durch doppelstöckiges Parken könne die Zahl der Abstellmöglichkeiten erhöht werden, ohne dass dafür mehr Fläche nötig ist.“ Das hört sich zunächst gut an. „Und für die Stadt sei ein solches Angebot gut, weil die Straßen von Autofahrten entlastet würden, je attraktiver das Fahrradfahren sei.“

Der Verfasser dieser Zeilen folgt im Wesentlichen dem Grundsatz: An ihren Taten, nicht an ihren Worten, sollt ihr sie erkennen. Aber auch Worte können verräterisch sein, denn die Sprache ist die Kleidung der Gedanken. Sie trägt unser Inneres nach außen – kleidet aber auch mit Leichtigkeit ein, was jemand willentlich oder unbewusst verbirgt. Wer genauer hinschaut, erkennt: Meine Sprache bringt meine Haltung zum Leben ins Wort. Andererseits hat meine Mutter mir immer gesagt, ich soll nicht immer jedes Wort auf die Goldwaage legen.

Jetzt tue ich es doch wieder und lege einmal die Aussagen der „Freien Wähler Karben“ auf meine sprachliche Goldwaage: „... durch doppelstöckiges Parken könne die Zahl der Abstellmöglichkeiten erhöht werden, ohne dass dafür mehr Fläche nötig ist.“ Aber der Volks-



Die bestehende Fahrrad-Abstellanlage am Karbener Bahnhof – sicher, überdacht, direkt am Bahngleis

Foto: Karl Pfeil

mund sagt auch, dass gut gemeint das Gegenteil von gut sein kann. Immerhin ist die bestehende Abstellanlage großzügig angelegt und wird gut genutzt – und vor allem liegt sie direkt an den Bahnsteigen. Doppelstock-Abstellplätze hingegen sind für viele Radler auch eine Erschwernis, sie erfordern mehr Zeit und Kraft.

Begründet wird der Vorschlag mit der folgenden Aussage: „Und für die Stadt sei ein solches Angebot gut, weil die Straßen von Autofahrten entlastet würden, je attraktiver das Fahrradfahren sei.“

Gutwillig unterstelle ich zunächst, dass die Freien Wähler das Fahrradfahren fördern wollen. Aber da die Freien Wähler in Karben der Förderung des Fahrradfahrens unverdächtig sind – sie haben unlängst eine Beleuchtung des Nidda-Uferwegs für Fußgänger und Fahrradfahrer abgelehnt –, steckt eventuell etwas anderes dahinter, nämlich die Entlastung der Straßen von Fahrradfahrten, was (jetzt böswillig unterstellt) mehr Platz für die standhaften Autofahrer bedeuten würde. Dazu passt auch folgende Aussage: „Einfließen sollte die Idee in die ohnehin demnächst anlaufende Planung für die Umgestaltung des gesamten Bahnhofsbereichs. Denn nicht nur an den Fahrradparkplätzen ist es eng, sondern ebenso auf denen für Autos und erst recht an den Bussteigen und auf den Fußwegen.“

Es wird in der Tat eine Flächenkonkurrenz am Bahnhof geben, und es hört sich wieder so an, als könne man mit einer Doppelstock-Fahrradparkanlage mehr Platz für Pkw bereitstellen. Muss nicht so sein, aber eine solche Situation hatte schon Goethe beschrieben: „So fühlt man Absicht, und man ist verstimmt.“

Wenn nun auch die beschriebenen Äußerungen der Freien Wähler mit der Goldwaage abgewogen wurden, so ist es nicht eindeutig, was sie wirklich wollen. Daher gilt auch für die Freien Wähler: Wir müssen reden.

Karl Pfeil (der mit der Goldwaage)

➤➤ Radverkehrs anmutet, hat überall in der Stadt ihre Spuren hinterlassen. Nach der Vorlage des Radverkehrskonzepts vom August 2017 sollte man nun erwarten dürfen, dass durchgängige und sichere Radrouten – gerade auch zwischen den Stadtteilen und zwischen der Stadt und ihren Nachbargemeinden – im Detail entworfen, geplant und realisiert werden.

Wir sehen es jedenfalls gerne, dass die städtische Verkehrskommission, die bisher nur sehr selten und in unregelmäßigen Abständen einberufen wurde, von der Stadt zu einem Gremium aufgewertet werden soll, in dem Projekte zur Förderung des Radverkehrs systematisch erarbeitet und zur Beschlussreife geführt werden. Dieser auch von uns nachdrücklich empfohlene Schritt wurde im Stadtparlament zusätzlich beschlossen. Das ist gut zu wissen und lässt für die Zukunft hoffen.

Ute Gräber-Seißinger,
Theo Sorg, Christian Euler

Weite Umwege vom Heilsberg zum Schulzentrum

In näherer Zukunft werden nicht nur die radelnden Schüler/-innen aus der Siedlung Heilsberg und dem südlichen Bad Vilbel weite und nicht ungefährliche Umwege fahren müssen, wenn sie zum Schulzentrum unterwegs sind. Grund dafür ist die anstehende Schließung und Verfüllung der Unterführung an der Kläranlage im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke auf vier Gleise.

Und bis als Ersatz die Untertunnelung des Südbahnhofs fertiggestellt sein wird, wird noch sehr viel Wasser die Nidda hinunterfließen. Bei der Planfeststellung vor rund 20 Jahren hatte sich der Vilbeler ADFC für die Beibehaltung der Unterführung am Berkersheimer Weg eingesetzt, aber die Deutsche Bahn wollte in diesem Bereich nur eine Querungsmöglichkeit schaffen. So ent-

schied sich die Stadt Bad Vilbel für einen noch zu bauenden Tunnel am Südbahnhof.

Allerdings: Demnächst wird so keine autoverkehrsarme Zufahrt zu den Schulen mehr möglich sein – es sei denn, man nimmt frühmorgens ordentliche Umwege in Kauf. Ob das alle Schüler/-innen tun werden, kann man durchaus bezweifeln. Vielmehr ist zu vermuten, dass die Radspur auf der Frankfurter Straße noch öfter als bisher gegen die zulässige Fahrtrichtung benutzt werden wird. Und das ist aus unserer Sicht nicht der einzige Gefahrenherd.

Bleibt nur inständig zu hoffen, dass die Verwaltung und die Gremien in unserer Stadt ihrer Verantwortung gerecht werden und entsprechende Maßnahmen ergreifen, um gegenzusteuern.

Wulfhard Bäumlein



Bahnunterführung auf dem Weg zum Schulzentrum – bald Vergangenheit

Foto: Ute Gräber-Seißinger



Begegnungsverkehr in der Ostendstraße – der Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen ist zu gering



Einbauten zur Verkehrsberuhigung im Fahrtweg der geradeaus fahrenden Radler

Fotos: Holger Küst

Hofheim

Ostendstraße

Die Hofheimer Ostendstraße ist die nördliche Zufahrt zum Hofheimer Schulzentrum mit über 3000 Schülern. Die Straße ist in weiten Teilen eine Einbahnstraße und seit langem bestand in dieser Straße auf dem Bordstein ein breiter Zweirichtungs-Radweg zwischen der Zeilsheimer Straße und dem Schulgelände. Im letzten Jahr hat die Stadtverwaltung kurzerhand den Radweg aufgehoben und

die Radler in beiden Fahrtrichtungen auf die Fahrbahn verlagert. Auf dem ehemaligen Bordstein-Radweg parken nun die Fahrzeuge. Die Radler müssen sich jetzt die Fahrbahnbreite mit den Kraftfahrzeugen teilen. Leider sind zur selben Zeit die Mehrzahl der Radler (Schüler) und die Mehrzahl der Autos (Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen) unterwegs, so dass es durch den geringen

Abstand zu den parkenden Fahrzeugen regelmäßig eng wird. Zudem wurde die Kreuzung Neugasse / Ostendstraße aufwendig umgestaltet, damit der Verkehr hier langsamer wird. Schließlich erfolgte im Bereich der Schul-Ausfahrt keine Absenkung des Bordsteins, so dass bei schräger Querung eine Sturzgefahr besteht. Durch die bauliche Umgestaltung ist jetzt der Rückweg zur alten Ver-

kehrsregelung verbaut, da im Bereich der Verschwenkung der Wege Probleme entstehen.

Es ist bedauerlich, dass die Stadtverwaltung es nicht für erforderlich hielt, im Vorfeld die Expertise des ADFC zu diesem Thema einzuholen. So hätte sicherlich eine deutliche Verschlechterung der Verkehrslage für Radler ohne teure Korrekturen vermieden werden können.

Holger Küst

Hofheim, Eppstein, Kriftel

Jahresversammlung

Am 9. Februar fand die diesjährige Jahresversammlung des ADFC Hofheim, Eppstein, Kriftel im Haus der Vereine im Kellereigebäude Hofheim statt. Der alte Vorstand berichtete über die Aktivitäten des vergangenen Jahres in den drei Kommunen und zeigte Erfolge und Verbesserungspotentiale auf. In Kriftel konnte als Erfolg verbucht werden, dass die Brücke über den Schwarzbach am Schwimmbad bei jeder Witterung rutschsicher ist, in Eppstein wurden an den Schulen Verkehrsschilder geändert, die jetzt Radverkehr zulassen. In Hofheim hat sich der ADFC am Bürgerforum zur Umgestaltung des Busbahnhofs beteiligt. Nach der Besprechung des Radtouren-Angebots und dem Bericht über die solide Kassenlage wurde Holger Küst als erster Sprecher im Amt bestätigt. Das Amt

des zweiten Sprechers ging von Wolfgang Hoppe auf Nicole Köhler über, die ihren Schwerpunkt im Bereich Fahrradtechnik setzen wird. Holger Küst dankte Wolfgang Hoppe für die Unterstützung in den vergangenen Jahren mit einem kleinen Präsent.

Holger Küst

ADFC Main-Taunus-Kreis

kontakt@adfc-mtk.de

Bad Soden

Birgit Buberl
Tel. 0 61 96 - 52 03 33

Eschborn/Schwabach

Thomas Buch
Tel. 0 61 73 - 6 11 92

Hofheim/Eppstein/Kriftel

Holger Küst
Tel. 0 61 98 - 50 15 59

Hofheim

Umbau Busbahnhof

Der Hofheimer Busbahnhof ist in seinem derzeitigen Zustand in weiten Teilen nicht behindertengerecht. Gesetzlich bedingt muss bis 2022 eine behindertengerechte Umgestaltung erfolgen, deshalb hat die Stadtverwaltung Hofheim 2016 einen Arbeitskreis „Hofheim – Umgestaltung ZOB“ zur Umgestaltung des Busbahnhofs ins Leben gerufen, an dem neben anderen Interessengruppen auch der ADFC beteiligt ist. Verschiedene Pläne wurden nach Maßgaben der Stadt von einem Planer ausgearbeitet und in diesem Kreis diskutiert. Dabei geht es um Wendekreise für die Busse, Wegebeziehungen für Fußgänger, behindertengerechte Bussteige und Querungshilfen. Für den ADFC ist von Bedeutung, dass die wesentlichen Verbindungen für den Radverkehr sichergestellt werden. Dies ist zum

einen der Zuweg zu den Bahngleisen aus den verschiedenen Anfahrtrichtungen, die Fahrtbeziehung entlang des Schwarzbachs und auch die Verbindung in beiden Richtungen über die Elisabethenstraße zwischen der Tankstelle und dem Rathaus und der Straße Am Untertor.

In der Presse (Höchster Kreisblatt) wurden die verschiedenen Lösungen vorgestellt. Die Entscheidungsfindung soll nach aktuellem Kenntnisstand mit einem Stadtverordneten-Beschluss bis 2019 erfolgen, anschließend soll ein Förderantrag gestellt und nach der Bewilligung soll gebaut werden. Eine der beiden Haupt-Planungsvarianten soll mittlerweile nicht mehr verfolgt werden, auch die Ambet-Anlage soll nicht in die Umgestaltung einbezogen werden.

Holger Küst

Poller-Ärger in Hattersheim – ein Gedanken-Experiment

Umlaufsperrern, Sperrpfosten und andere Einbauten in Radwegen, im Volksmund „Poller“ genannt, stellen oft gefährliche Hindernisse für den Radverkehr dar. Das Land Hessen hat in zwei Erlassen verfügt, dass im Regelfall auf diese Einbauten verzichtet werden soll.

Dies hat in einigen Gemeinden im MTK dankenswerter Weise dazu geführt, dass nur noch Poller stehen, die auf abschüssigen, vor allem Schulwegen den schnellen Radverkehr vor dem ungebremsten Reinrasen in die Hauptverkehrsstraße hindern sollen.

Nicht so in Hattersheim, ärgerlicherweise sogar auf dem Mainradweg. Hier wird die Ausnahme zur Regel. Durchgängig argumentiert der zuständige Ansprechpartner, dass die Poller nötig wären, um Kfz daran zu hindern, den Mainradweg als öffentliche Straße zu nutzen.

Dazu ein kleines Gedanken-Experiment: Man stelle sich eine Landstraße irgendwo in Hessen vor, bei der vor allem an Wochenenden viel Ausflugsverkehr ist. Der zahlreiche Kfz-Verkehr wird in einem kleinen Eichenhain regelmäßig von Wildschweinen gestört, die ohne Rücksicht auf



Wer ist an diesem Poller auf dem Mainradweg in Eddersheim schon einmal hängen geblieben? Foto: Lukas Berkel

Verluste die Straßen überqueren. Klar gehören Wildschweine nicht auf die Straße, aber sie halten sich einfach nicht an diese Vorgabe. Eines Tages ist längs der Straße (dort wo normalerweise der Mittelstreifen ist) ein Zaun gebaut. Der Autoverkehr kommt nach einer Vollbremsung zwar noch rechts am Zaun vorbei, aber wehe man ist mitten in einem Überholvorgang... Die Beschwerde-Hotlines laufen heiß, aber die Anrufer bekommen immer dieselbe Antwort: Es gibt seit dem Zaun überhaupt keine

Probleme mehr mit den Wildschweinen. Die Maßnahme war also erfolgreich.

Wem dieses kleine Gedanken-Experiment zu weit hergeholt ist, für den folgt jetzt wieder Klartext: Auch wir möchten keine Kfz auf einem Fernradweg. Aber wir lehnen auch vermeintliche Lösungen ab, die auf Kosten der Radfahrenden gehen! Dem ADFC Main-Taunus sind auf diesem im Sommer extrem frequentierten Radweg diverse Unfälle bekannt, weil Radfahrer in Gruppen oder bei Ausweichmanövern die Poller zu spät sehen und deshalb daran hängen bleiben. Der Stadt Hattersheim sind solche Fälle nach eigener Auskunft unbekannt. Sie besteht deswegen weiterhin auf den Pollern.

Deshalb jetzt unser Aufruf an alle Nutzerinnen und Nutzer der nördlichen Mainseite:

Jeder und jede, die an dem hier abgebildeten Poller auf dem Mainradweg in Eddersheim an der Kreuzung Annabergstraße / Mönchhofstraße mal hängen geblieben ist, möchte sich bitte melden bei gabriele.wittendorfer@adfc-mtk.de

Wir vom ADFC werden die Meldungen für die Stadt Hattersheim aufbereiten und entsprechend kommunizieren.

Bitte mitmachen – so viel Zeit muss sein!

Gaby Wittendorfer




**FAHRRÄDER ALLER ART
MEISTERBETRIEB
REPARATUREN · ERSATZTEILE**

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

Leverkuser Str. 31 (am Bahnhof)
65929 Frankfurt/Main (Höchst)
Tel. 069/31 25 13

service@radsporthaus-kriegelstein.de
www.radsporthaus-kriegelstein.de

März – Sept.	Okt. – Feb.
Montag – Freitag 9.00 – 19.00	9.00 – 18.00
Samstag 9.00 – 16.00	9.00 – 14.00















Fahrräder für alle Lebenslagen

E-Bikes von Riese & Müller und Stevens,
Stadt, Trekking- und Tourenräder

von Stevens, Fahrradmanufaktur, Idworx,
Tout-Terrain, Velotraum, Gazelle und Maxcycles

Kindertransporträder von Christiania,
Bakfiets, Babboe, Winther und Urban Arrow

Kinder- und Jugendräder

von Puky, Falter, Kokua, Morrison und Stevens

Falträder von Brompton, Riese & Müller
und Strida

**Qualifizierte Beratung und Service
in unserer Meisterwerkstatt**

www.perpedale.de

PER PEDALE GMBH, ADALBERTSTR. 5, 60486 FRANKFURT





Interessierte Besucher am Stand des ADFC Hochtaunus (links Bernhard Wiedemann, rechts Harald Seebach)

Fotos: Paul Needham



2 x Dokumenta: Leon + Vincent sind von Athen nach Kassel geradelt und haben darüber berichtet

Tag des Fahrrads: Oberursel fährt ab! 2018

Fahrrad-Fans trotzen Kälte und fahren mit Infos und Angeboten ab

Trotz eisiger Kälte besuchten knapp 1.000 Radfahrer und Interessenten aus Oberursel und dem Hochtaunus den „Tag des Fahrrads: Oberursel fährt ab!“ am Sonntag, 25. Februar 2018, und wurden mit einer Fülle an Informationen und Angeboten in guter Atmosphäre belohnt. Organisatoren waren der ADFC Hochtaunus e.V. und die Stadt Oberursel (Taunus).

Oberursels Bürgermeister Hans-Georg Brum, der die Veranstaltung offiziell eröffnete, zeigte sich zufrieden. „Der Tag des Fahrrads fand wieder einmal eine gute Resonanz aus Oberursel und der Region. Die vielfältige Ausstellung, die Fahrradbasare, die Radcodierung, Vorträge über E-Bikes, Radtouren und verkehrspolitischen Themen bildeten eine qualitativ wertvolle Veranstaltung, die in der Region einzigartig ist.“

Susanne Bittner und Patrik Schneider-Ludorff vom ADFC Oberursel fügten hinzu: „Ein großer Dank geht an alle ADFC-Mitglieder aus dem Hochtaunus sowie das Netzwerk Bürgerengagement Oberursel, die diese Veranstaltung durch ihren Einsatz möglich gemacht haben. Ebenfalls bedanken wir uns bei Bertram Giebeler und Anne Wehr vom ADFC Frankfurt, die sehr erfolgreich fast 40 Ein-

stiegsmitgliedschaften verbuchen konnten sowie dem Team des Infoladens des ADFC Frankfurt.“

Die Oberurseler Firmen City Zweirad und Fahrrad Müller zeigten viele Fahrradmarken und passendes Zubehör. Besonderes Interesse fanden die Info-Stände der Aussteller wie RMV, ivm (Radroutenplaner Hessen) und Happarel Bicycles, während die Broschüren mehrerer Anbieter über regionale und internationale Radreisen fleißig eingetütet wurden. Viele Interessenten informierten sich an den Ständen vom ADFC Hochtaunus und ADFC Frankfurt. Schwerpunkte beim Auftritt der Stadt Oberursel waren die Themen Fahrradsicherheit, vor allem für Kinder, Radtouristik im Taunus, sowie die Radverkehrsplanung in Oberursel. Die beiden Fahrradbasare wurden gut besucht und viele Fahrräder wurden bei der Fahrrad-Codierung durch ADFC-Experten codiert.

Spannende Vorträge und lebhaftes Podiumsdiskussion

Als Veranstaltung mit spannenden Vorträgen und lebhaften Diskussionen rund um das Thema Radfahren hat sich der Tag des Fahrrads in Oberursel seinen guten Ruf erworben.

Ein Höhepunkt dieses Jahres war die Präsentation der Kasseler

Studenten Leon Groß und Vincent Keller, die zwischen April und Juni 2017 von Athen durch 14 Länder zur 14. Documenta in Kassel geradelt sind. Die Schönheit der Landschaft, Herausforderungen der Strecke und Gastfreundlichkeit der Menschen waren nur einige ihrer vielen Erlebnisse unterwegs. Andere Vorträge deckten vielfältige Möglichkeiten für Radtouren „vor der Haustür“ auf, sowie die Tourenplanung mit dem Radroutenplaner. Die Präsentationen zu E-Bikes waren erneut sehr beliebt.

Über die neuesten Radwegeplanungen der Stadt Oberursel rund um den Bahnhof und die schnelle Radverbindung durch Oberursel informierte Planer Dr. Uli Molter im Vortrag sowie in der Ausstellung. Erste Ideen für die Streckenführung für die Radschnellverbindung zwischen dem Vordertaunus und Frankfurt wurden bei einer Präsentation vom ADFC Hochtaunus gesammelt.

Podiumsdiskussion

„Fahrradland Hessen – Jetzt!“

Bei der Podiumsdiskussion sprachen Vertreter der Parteien im hessischen Landtag über ihre Pläne, den Radverkehr, inklusive Radinfrastruktur zu verbessern und stellten dabei fest, dass Fördergelder für Radprojekte oft ausreichend

vorhanden seien. Für den ADFC Hessen erklärte Geschäftsführer Norbert Sanden die Forderungen an die Politik. Breite politische Unterstützung fand die ADFC-Forderung, die überregionale Radroutenplanung (Radschnellwege und Radfernerwege) von der kommunalen auf die Landesebene zu verlagern. Begrüßt wurde die neue AG Nahmobilität Hessen (AGNH), in der die meisten Kommunen der Region vertreten sind. Patrik Schneider-Ludorff, verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Hochtaunus, fasste zusammen: „Es gab viel Übereinstimmung über die Richtung und die Ziele, aber die Umsetzung fehlt noch. Zum Beispiel warten wir nach wie vor auf ein Radverkehrskonzept für den gesamten Hochtaunuskreis.“

Gleich am Dienstag nach der Veranstaltung fand das traditionelle Helferessen in Oberursel statt. Dort wurde allen ADFC-Freiwilligen aus dem Hochtaunuskreis sowie aus Frankfurt mit Speis und Trank für ihren Einsatz gedankt. Wir konnten auch gemeinsam Bilder der Veranstaltung anschauen und uns über andere ADFC-Themen austauschen.

Der nächste „Tag des Fahrrads: Oberursel fährt ab!“ findet am Sonntag, 17. März 2019 statt.

Paul Needham

Es geht in Bad Homburg immer lustig weiter...

.....und zwar so:

„Junck gebohren, junck gestorben“ – und: „Gott verleihe ihm eine fröhliche Auferstehung!“ Das steht auf zwei Grabsteinen aus dem 17. Jahrhundert an der Mauer des Bad Homburger Schlosses, in Erinnerung an einen Mann namens Junck, der im jugendlichen Alter von 25 Jahren verstarb.

Man sieht also, dass die Komik in Bad Homburg eine lange Geschichte hat. Kein Wunder, dass es heute hier ein Äpfelwoi-Theater, einen Hindenburgring, ein kaiserliches Klo, eine Spielbank, ein Zepelin-Denkmal, die Rallye Monte Carlo, Hunderennen und einen Prinzen mit einem Silbernen Bein gibt. Aber auch das tägliche Leben ist randvoll mit Komik:

Am 09.1.2018 gegen 10:40 Uhr habe ich auf dem Wochenmarkt 10kg Kartoffeln und 10 Eier gekauft, die ich in meine linke Gepäcktasche am Hinterrad geladen habe. Mit diesem einseitig beladenen Rad fahre ich die Fußgängerzone abwärts. Plötzlich stehen drei schwarzgekleidete Stadtpolizisten vor mir, darunter eine junge Frau. Ich solle anhalten und absteigen. – Warum das? – Radfahren sei hier um diese Zeit verboten. – Ich: Irrtum; an der Einfahrt zur Fußgängerzone stehe „Be- und Entlader frei 6-11 Uhr“. – Antwort: Ich sei kein Belader. Ich verweise auf meine schwere Gepäcktasche mit den Kartoffeln und den Eiern. Was denn wohl sonst ein Belader sei? Ein Mensch oder ein Fahrzeug?

Oder ein Mensch mit einem Fahrzeug? Ein Lastenrad? - Der Polizist druckst hilflos herum. Seiner jungen Kollegin ist die Szene (drei Polizisten gegen einen Radler) offensichtlich peinlich. Um die Situation aufzulösen, fragt sie nach meiner Adresse und meinem Namen. Also reiche ich ihr meinen Personalausweis. Sie notiert und gibt mir den Ausweis zurück. Wir trennen uns, ich fahre unbehelligt weiter.

Die Stadt Bad Homburg hätte am Beginn und Ende der Fußgängerzone das Zusatzschild mit der Nummer 1026-35 („Lieferverkehr frei“) aufstellen können. Das hat sie aber offensichtlich bewusst nicht getan, sondern allen „Beladern“, auch denen mit Fahrrad oder Lastenrad, das Befahren der Fußgängerzone von 6 bis 11 Uhr erlaubt. Mit einem unbeladenen Fahrrad fahre ich nur bis 9 Uhr in der Fußgängerzone, mit einem schwer beladenen seit Jahren unbehelligt bis 11 Uhr.

Das alles hätte ich den Polizisten sehr gerne erklärt – wenn sie nicht unbedingt lieber meine Adresse hätten haben wollen.

Ein paar Tage später erhalte ich ein Schreiben vom „Oberbürgermeister als Ordnungsbehörde“. Darin werde ich einer Ordnungswidrigkeit bezichtigt, die ich durch Zahlung von 15 € anerkennen und aus der Welt schaffen solle. Ich antworte mit denselben Argumenten wie oben geschildert und verweigere sowohl Zahlung als auch Anerkennung. Wieder kommt ein Schreiben vom „Oberbürgermeister als...“, darin eine Drohung mit



Frei für Fahrer beladener Räder bis 11 Uhr? Foto: Günther Gräning

„Bußgeldbescheid“ und wörtlich der folgende Satz „Für Ihre vorgebrachten Argumente habe ich Verständnis, vermag das Verfahren aus rechtlichen Gründen jedoch leider nicht einzustellen.“ Ich bin sehr gerührt über so viel Einsicht und Mitgefühl, kann mir unter „rechtlichen Gründen“ nichts Vernünftiges vorstellen, schreibe eine E-Mail an die Rechtsabteilung des ADFC in Berlin, bitte dort um Auskunft, ob ich zahlen soll oder nicht, teile das dem „Oberbürgermeister als...“ mit und bitte um etwas Geld bis zur Antwort aus Berlin.

Bald schon kommt die Antwort des Rechtsreferenten des ADFC, Herrn Roland Huhn. Er bestätigt: „Be- und Entlader frei“ sei kein Zusatzzeichen der StVO. Es liege „ein Missverständnis aufgrund der nicht StVO-konformen Beschilderung“ vor. Und selbstverständlich könne die Behörde das Verfahren jederzeit einstellen. Daran sei sie nicht „aus rechtlichen Gründen“ gehindert, „besonders, wenn sie

die Argumentation des Betroffenen nachvollziehbar findet“. Laut § 47 Abs.1 OWiG gilt: „Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Verfolgungsbehörde. Solange das Verfahren bei ihr anhängig ist, kann sie es einstellen.“

Unter Hinweis auf diese Aussagen des Rechtsreferenten fordere ich den „Oberbürgermeister als...“ schriftlich auf, die fehlerhafte Beschilderung zu korrigieren und das bei ihm anhängige Verfahren „aus rechtlichen Gründen“ gemäß § 47 Abs. 1 OWiG einzustellen.

Die Sache landet jetzt beim Regierungspräsidenten in Kassel, der mir einen Bußgeldbescheid schickt, ohne das Zeichen „Be- und Entlader frei“ zu erwähnen. Ich weise auf das „Missverständnis aufgrund der nicht StVO-konformen Beschilderung“ hin. Das Präsidium wertet das freundlicherweise als Einspruch, erklärt mir, was eine Fußgängerzone ist und gibt mir Zeit für eine weitere Stellungnahme, erwähnt aber den „Belader“ wieder nicht. Ich sehe mein Ziel erreicht: Offenbar ist der „Be- und Entlader“ ein heißes Eisen. Das Bußgeld zahle ich gerne, nicht ohne auf das heiße Eisen noch einmal hinzuweisen.

Sollte einer meiner Leser beim Lesen Spaß gehabt haben, so kann er mir gerne Geld spenden. Wenn die Spenden das Bußgeld übersteigen, gebe ich den Rest der Stadt Bad Homburg, damit sie sich davon gültige Verkehrszeichen kaufen kann. Günther Gräning

„Wußten Sie eigentlich, ...“

- daß Stadtbaurat Wolfgang Weber (XXX) allen 13 Alters- und Seniorenwohnheimen, den Spätaussiedlern im Erlenweg und vielen älteren Mitbürgern in Bad Homburg zur Weihnachtszeit Topfpflanzen bzw. Weihnachtssterne aus städtischen Beständen überreichen ließ;
- daß entsprechend den Zielen des Kommunalpolitischen Programms der XXX derzeit ein detailliertes Radwegenetz für das Bad Homburger Stadtgebiet ausgearbeitet wird und bauliche Maßnahmen bereits 1980 vorgesehen sind.“

Das ist ein Originalzitat des ersten und letzten Punktes aus dem Wahlwerbeplyer der führenden Bad Homburger Partei XXX, und zwar aus dem Jahre 1980 (neunzehnhundertachtzig). Der letzte Punkt besteht seit fast 40 Jahren aus heißer Luft, dennoch besticht die Kombination: Ich stelle mir vor, dass Rentner und Heimbewohner über Weihnachten die Pflege der Topfpflanzen aus den städtischen Büros übernehmen mussten. Und auch die Radler sollten sich ihre Wege gefälligst selbst bauen, anders kann ich den letzten Punkt nicht verstehen. Kein Wunder, dass daraus

nichts wurde!

Der Flyer stammt aus dem Archiv des ADFC Hochtaunus. Solange die angeblich im letzten Jahr beschlossenen Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs in Bad Homburg nicht umgesetzt sind, bin ich bereit, das Archiv weiter zu „entmischen“ – bis man endlich erkennt, dass nicht die Radler etwas fordern müssen, sondern dass man sie unaufgefordert ermutigen und unterstützen muss. Sonst gilt: mit dem Auto in die Stadt – das kann jeder, ich übrigens zur Not auch.

Günther Gräning

Es geht um die Macht

Verkehrplanung ist immer eine politische Entscheidung

Jason Henderson, Geographieprofessor an der San Francisco State University, forschte in Dänemark über die Zusammenhänge zwischen Radverkehr, Wohnungsbau, Stadtplanung und Politik. Über seine Erfahrungen, die durchaus auch für die Frankfurter Verkehrspolitik gelten könnten, sprach er im Januar vergangenen Jahres mit Roger Rudick von „Streetsblog San Francisco“.



Radverkehrspolitik ist auch familien-gerechte Politik

Foto: Thomas Rousing, Copenhagen Media Center

Streetsblog: Sie waren ziemlich lange weg.

Jason Henderson: Ich war für fünf Monate im Rahmen eines Forschungssemesters in Kopenhagen. Das war für mich eine gute Gelegenheit, die Fahrradstadt nicht nur zu besuchen, sondern wirklich zu erfahren – die Jahreszeiten, das Alltagsleben, das Wohnen mitten in der Stadt.

Gleich zu Anfang nahm ich an einem Fahrrad-Kongress teil, bei dem mir ein Freund Übersetzungshilfe leistete. Dort traf ich auf eine Mitarbeiterin der Cycle Super Highways, wir tranken Kaffee, sie empfahl mir weitere Personen, die ich kontaktieren konnte. Darunter waren auch Professoren, die sich mit Radverkehr beschäftigen. So entstanden schnell Kontakte.

SB: Irgendwelche Probleme mit der Sprache?

JH: Nein. Viele Dänen sprechen englisch, viele Texte sind in Englisch verfasst. „The Urban Turn“, ein Standardwerk zur Wirtschaftsgeografie Kopenhagens, gab mir ganz gutes Hintergrundwissen. Als Geograph wollte ich mehr wissen über die Radverkehrspolitik im Rahmen der Stadtplanung, über die Verbindungen der verschiedenen gesellschaftlichen Stränge.

SB: Was meinen Sie damit?

JH: Wenn Sie sich die Busse in Kopenhagen anschauen, werden Sie feststellen, dass die Buspas-

Kopenhagen gilt, mehr noch als Amsterdam, als die Fahrradmetropole schlechthin. Die Stadt hat Vorbildfunktion für alle Radverkehrsplaner, nicht nur in Europa. Die Medien berichten regelmäßig, um den Radverkehr ist gar ein eigener Tourismusbranche gewachsen – alle wollen einmal in der dänischen Hauptstadt Rad fahren. Der Ruf der Stadt ist bis in den Westen der USA vorgedrungen, so dass sich ein Professor aus San Francisco auf den Weg nach Dänemark gemacht hat. Auf „Streetsblog San Francisco“ berichtete er über seine Arbeit. Wir geben das Gespräch in gekürzter und überarbeiteter Fassung (und in Deutsch) wieder. Den Originaltext in Englisch findet man unter sf.streetsblog.org, dort nach „Copenhagen“ suchen. Dank an Roger Rudick von *Streetsblog San Francisco* für die Abdruckgenehmigung. (die Red.)

sagiere ethnisch viel gemischer sind als die Teilnehmer am Radverkehr. Dänemark ist ein überwiegend „weißes“ Land, und das zeigt sich eben auch im Mobilitätsverhalten. Das ist kein großes Thema in der Presse. Doch auch in Kopenhagen gibt es Stadtviertel, die ethnisch gemischer sind als das weiße Dänemark, und das ist eben auch in den Bussen zu sehen.

SB: Es gibt also einen Zusammenhang zwischen ethnischer Herkunft und der Verkehrsmittelwahl?

JH: Ja, das ist so. Das ist auch in Amsterdam der Fall, speziell mit den Mopeds. Einige Immigranten fahren lieber Moped als Rad. Sie verbinden die Motorisierung mit Erfolg, während Radfahren eher für Scheitern steht.

SB: In Dänemark gibt es einen

hohen Grad an sozialer Sicherheit, verbunden mit fortschrittlicher Arbeitsgesetzgebung. Wirkt sich das auf die Verkehrsmittelwahl aus?

JH: Das tut es sicherlich. Ein Beispiel: junge Mütter erhalten großzügigen Erziehungsurlaub. Prompt sieht man überall Transporträder, die mit Kleinkindern unterwegs sind. Das Thema Kinderbetreuung wird in der ganzen Stadt sichtbar und spiegelt die Verkehrspolitik wider. Dadurch, dass auch Familien mit Kindern in der Stadt wohnen, wird deutlich, dass die Stadt für jeden da ist, nicht nur für die jungen Angestellten der Hightech-Branche. Nehmen Sie das Wohnen: Der Trend in Kopenhagen geht zu größeren Wohneinheiten, so dass Familien mit Kindern in der Stadt bleiben können. Das ist auch

hier nicht billig. Wenn man jedoch einen Immobilienmarkt schafft, der Menschen das Leben in der Innenstadt ermöglicht, werden Kinder mit Cargo-Bikes zur Schule gebracht statt mit dem Auto. Diese Kinder werden dann später ganz selbstverständlich auch Rad fahren wollen.

SB: Trägt also eine Sozialpolitik, die es leichter macht, Kinder in der Stadt aufzuziehen, auch zu einer Verbreitung der Fahrradkultur bei? Wie zeigt sich das auf der Straße? Kopenhagen ist ja berühmt für seine Vielfalt unter den radelnden Verkehrsteilnehmern.

JH: Das ist wunderbar zu sehen. Es gibt drei unterschiedliche Pendlergruppen. Zuerst die am frühen Morgen, wenn Eltern ihre Kinder zur Schule bringen. Danach, sobald die Kinder abgeladen sind, sausen die Eltern mit ihren leeren Kindersitzen oder Cargo-Bikes die Nørrebrogade – eine breite Fahrradstraße – runter. Sichtbar bleibt dabei, dass sie gerade eben noch Kinder transportiert haben. Gegen halb vier Uhr sieht man wieder kleine Kinder auf den Rädern, bevor dann eine gute Stunde später der normale Berufsverkehr losgeht, jetzt ohne Kindertransport. Dann bekommt man eher Angst, dass spielende Kinder von Radfahrern angefahren werden könnten.

SB: Wenn die Kleinen also zurück sind aus der Schule und drau-



Auf dem Weg in die Stadt: Berufsverkehr in Kopenhagen

Foto: Kasper Thye, Copenhagen Media Center

ßen spielen, besteht die Gefahr, dass sie von schnell fahrenden Radpendlern angefahren werden?

JH: Kopenhagen ist so angelegt, dass die Bevölkerung zum Radfahren ermutigt wird. Doch die Verkehrswege sind für einen Anteil des Radverkehrs von rund 20 Prozent geplant. Inzwischen liegt dieser Anteil bei 40 Prozent. Jetzt haben sie das Problem, das man an einigen reinen Radverkehrskreuzungen fünf Minuten braucht, bis man sie passiert hat. Es gibt einfach zu viele Räder und nicht genug Platz.

Das wird besonders für Kinder zum Problem. Viele Eltern lassen ihre Kinder in der Stadt Rad fahren, doch inzwischen sind die Wege oft überfüllt, viele Radfahrer fahren schneller, manche langsamer, manche rücksichtslos. Doch von einem Mobilitätssystem, egal ob mit Fahrrad, Bahn oder sonstigem, erwarten gerade Familien, dass es eben auch für Kinder funktioniert. Wir müssen eine ehrliche Debatte über die Entwicklung der Stadt führen, jenseits aller ideologischen Wünsche und Vorstellungen.

SB: Eine gute Radverkehrspolitik ist also auch Teil eines größeren politischen Spektrums?

JH: Die gleichen Leute, die das allgemeine Gesundheitssystem oder das Erziehungssystem bedrohen, wollen auch die Kfz-Steuern senken und mehr Straßen bauen,

aber kein Geld in die Bahninfrastruktur stecken. Dänemark hätte immer ein gut ausgebautes Bahnnetz, das nun in die Jahre gekommen ist. Jetzt bleibt es hinter der deutschen oder der Schweizer Eisenbahn zurück. Viele alte Dieselloks, keine Schnellfahrstrecken, die Elektrifizierung stagniert wegen des politischen Widerstands von Rechts – die wollen lieber Straßen bauen. Diese rechts gerichtete Regierung erschwert gerade auch die Fahrradpolitik in Kopenhagen.

Trotz dieses Gegenwinds muss man sich aber immer vergegenwärtigen, wo die Dänen heute schon stehen. In Kopenhagen werden über 36 Prozent aller Wege per Rad zurückgelegt, zukünftig sollen es 50 Prozent sein. Aber ich bin nicht sicher, ob das im Augenblick politisch durchsetzbar ist. Natürlich gibt es einige Konservative, die die Fahrradkultur als Teil der dänischen Identität betrachten. Die weißen Nationalisten debattieren darüber, inwieweit Radfahren dänisch ist. Die Rechte ist in dieser Hinsicht gleichauf mit den Sozialdemokraten. Die Linke spricht über Klimawandel, die Rechte hält das für Quatsch, aber auf beiden Seiten finden sich Unterstützer des Radverkehrs.

SB: Politik treibt einen manchmal zu merkwürdigen Seilschaften.

JH: Das stimmt. Aber wichtig ist immer, dass sich die Umweltbewe-

gung nicht irgendwelchen Ideologien beugt. Die Dänen haben in den 70er Jahren auch nicht wegen einer besonderen Kultur mit dem Radfahren begonnen. Sie haben sich die Radinfrastruktur erkämpft, diese war Ergebnis eines politischen Wandels, nicht einer besonderen dänischen Kultur. Es war auch ein Widerstand gegen die Pläne für eine autogerechte Stadt, mit breiten Schneisen mitten durch die City. Und es hat Jahrzehnte gedauert, bis sich diese fahrradfreundliche Politik im Bild der Stadt niedergeschlagen hat. Aber es war immer eine Folge von politischer Führung.

SB: Und was können wir außer der politischen Einschätzung noch mitnehmen?

JH: Das Radverkehrssystem funktioniert. Manchmal steht auch hier ein Lieferwagen auf dem Radstreifen, aber die Kopenhagener halten alles in allem Autos von den Radwegen fern. Die Wegeverbindungen sind perfekt ausgeschrieben, eine Straßenkarte ist kaum nötig. Man fährt überwiegend getrennt vom Autoverkehr, das ist sehr befreiend und beruhigend. Aber irgendwann wirst auch du zum Dänen, meckerst über die Infrastruktur, über schmale Radwege ... Trotzdem – das dänische Radverkehrssystem ist viel besser als alles, was wir in den USA haben.

SB: Was macht das mit den Autofahrern?

JH: Die dürfen nicht erwarten, einfach so in die Stadt zu kommen. Es gibt keinen Anspruch darauf, mit dem Auto in die Stadt fahren zu können. Doch da der Radverkehr auf separaten Spuren verläuft, kommen auch Autofahrer relativ gut voran. Zwar jetzt nicht mehr auf sechs Fahrspuren, sondern nur noch auf einer, auch etwas langsamer, aber doch zuverlässig. Letztendlich ist Zuverlässigkeit, die Kalkulierbarkeit der Fahrt, wichtiger als die reine Geschwindigkeit.

SB: Ist all das nicht doch auch Ausdruck von verschiedenen Kulturen, hier Dänemark, dort die USA?

JH: Nein, das ist es nicht. Wir haben in Kalifornien auch viele Menschen, die gut sind für 40 Prozent Radverkehr. Und unter den Dänen gibt es genau so viele wie bei uns, die sich einen SUV wünschen und die in abgeschlossenen Nachbarschaften wohnen wollen, ohne fremde Einwanderer. Es liegt allein daran, wer die Macht hat. Und wir haben dem Auto zu viel Macht gegeben.

Übersetzung: Peter Sauer



Anhänger
 Dreiräder
 Falträder
 Liegeräder
 Reha-Specials
 Tandems
 Transporträder

info@mainvelo.de
 www.mainvelo.de

Alt-Harheim 27
 60437 Frankfurt
 06101 / 48 9 58

Main Velo

Spezialräder und Anhänger

Ihr Radfahrer zahlt keine Steuern, also runter von der Straße!

Ist die Steuerlast im Straßenverkehr gerecht zwischen den Verkehrsmitteln aufgeteilt?



Hin und wieder begegnet uns auf der Straße das obige Argument. Wir als Radfahrer zahlen weder Mineralöl- noch Kfz-Steuern, Autofahrer tun es. Die Mineralölsteuer, so ließe sich argumentieren, soll Straßenschäden, die durch Autos entstehen, decken. Eine analoge Steuer gibt es für Radfahrer nicht. Ist das in Ordnung?

Um zu einer angemessenen Besteuerung auf Grundlage der Straßenschäden zu kommen, muss man errechnen, welche Schäden

durch welche Transportmittel verursacht werden und auf dieser Grundlage die Höhe der Steuern bestimmen. Straßenschäden hängen mit dem Gewicht des Fahrzeuges zusammen. Je schwerer, desto mehr Kraft wirkt auf die Straße ein. Der entstehende Schaden steigt dabei nicht etwa gleichmäßig, sondern mit der vierten Potenz. Das bedeutet, dass zum Beispiel zwei Tonnen im Vergleich zu einer Tonne nicht etwa doppelt so große, sondern 16-mal so große Straßenschäden erzeugen. Welches Fahr-

zeug verursacht also die Schäden auf unseren Straßen? Zu einem sehr großen Teil sind dies LKWs, da aufgrund ihres hohen Gewichts jeder einzelne LKW so große Straßenschäden verursacht wie 100.000 (!) PKWs.

Fahrräder, die noch einmal deutlich leichter sind als PKWs, verursachen absolut vernachlässigbare Straßenschäden. Aus dieser Überlegung heraus müsste man LKWs radikal höher besteuern, während das Auto und das Fahrrad kaum besteuert werden sollten. Viel-

leicht sollten PKW-Fahrer deshalb anfangen, sich bei LKW-Fahrern zu beschweren, anstatt bei Fahrradfahrern.

Allerdings nimmt diese Berechnung nur einen Aspekt in den Blick: die Straßenschäden. Umfassender wäre es, den Blick zu weiten auf die volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung der einzelnen Verkehrsmittel. Volkswirtschaftliche Kosten sind hier im Gegensatz zu betriebswirtschaftlichen gemeint. Es geht also darum, nicht nur die Betriebskosten eines

Der Mandant steht im Mittelpunkt unseres Handelns.

Vorsorgevollmacht | Patientenverfügung | Testament | Erbvertrag | Vermögensnachfolge
 Haus-, Grundstücks- und Wohnungskauf | Schenkungs- und Übergabeverträge
 Arbeitsrecht | Erbrecht | Familienrecht | Mietrecht | Baurecht | Immobilienrecht
 Unternehmens- und Gesellschaftsrecht | Verkehrsrecht | Straf- & Bußgeldrecht
 Entertainmentrecht | Medienrecht | Urheberrecht | Onlinerecht | Wettbewerbsrecht

Frankfurter Straße 35 | D - 61118 Bad Vilbel
 Zweigstelle: Hartmannsweilerstraße 71 | D - 65933 Frankfurt am Main
 Telefon +49 (0)6101 583860 | Telefax +49 (0)6101 12229
 E-Mail: info@ranotwhs.de | Web: www.ranotwhs.de



Wiegand | Striether | Hofmann
 Rechtsanwälte und Notar



Wer verursacht hier welche Schäden, wer wird angemessen besteuert? Frankfurt am Main, Opernplatz

Foto: ps

Fahrzeuges in den Blick zu nehmen – im Falle des Autos wäre das etwa das Benzin –, sondern auch die gesellschaftlichen Kosten – etwa die Gefahr für Fußgänger, durch einen Autounfall verletzt zu werden. Mit dieser Berechnung werden also nicht nur die internen Kosten für den Autonutzer betrachtet, sondern auch die externen Kosten, die nicht der Autonutzer, sondern die Gesellschaft oder in unserem Beispiel konkreter, der angefahrene Fußgänger und seine Versicherung, zu tragen hat.

Es geht also darum, nicht nur die Betriebskosten eines Fahrzeuges in den Blick zu nehmen, sondern auch die gesellschaftlichen Kosten.

Dies bedeutet, dass eine Partei (der Autofahrer) einen Nutzen hat (von A nach B zu kommen), die Kosten dessen (Unfallfolgen) allerdings eine zweite Partei trägt. Diese wiederum hat selbst keinen Nutzen von dem Automobil. Die zweite Partei subventioniert also das Verhalten der ersten.

Ziel einer Volkswirtschaft sollte allerdings sein, den optimalen volkswirtschaftlichen Nutzen von Verkehrsmitteln zu erreichen. Dies wird im Falle des Autos durch Steuern auf Benzin versucht. Gäbe es diese Steuern nicht, würde das Auto weitaus häufiger benutzt werden, da sich das betriebswirtschaftlich lohnen würde. Die gesellschaftlichen Kosten wären dann (noch) höher, was aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht gewünscht ist: Menschen sterben bei Unfällen, Luftverschmutzungen belasten das Gesundheitssystem, Staus unsere Städte und vieles mehr. Daher wird versucht, durch Steuern genau auf den Preis zu kommen, auf dem der interne und externe Nutzen genau den internen und externen Kosten entspricht, das heißt, dass das Auto genau so häufig (und nicht mehr, aber auch nicht weniger) genutzt wird, als es volkswirtschaftlich optimal wäre. Wie hoch dann die Steuern genau

sein müssten, ist aufgrund der Vielzahl von Einflussgrößen schwer zu berechnen; die meisten Studien kommen zu dem Ergebnis, dass Autofahren trotz hoher Besteuerung in volkswirtschaftlicher Hinsicht zu günstig ist.

Autofahren müsste noch teurer und Radfahren sogar finanziell belohnt werden.

Und wie sieht es in volkswirtschaftlicher Hinsicht mit dem Radfahren aus? Im Falle des Radfahrens besteht ein hoher externer Nutzen, vor allem durch die zusätzliche Bewegung beim Radfahren, die hohe Kosten im Gesundheitswesen einspart. Im Gegensatz zum Auto verursacht das Fahrrad auch deutlich geringere externe Kosten, da letzteres keine Luftverschmutzung verursacht, selten zu Staus führt, einen geringen Platzbedarf hat und eine geringe Gefahr für Dritte im Straßenverkehr mit sich bringt. Daher besteht sogar eigentlich eine volkswirtschaftliche Unternutzung des Fahrrads, sprich: man – in diesem Falle der Staat, der ja die Aufgabe hat, das volkswirtschaftliche Optimum anzustreben – sollte Menschen sogar dafür bezahlen, Rad zu fahren. Eine kürzlich in Australien durchgeführte Studie zeigt, dass dort je 20-minütiger Radfahrt ein volkswirtschaftlicher Nutzen von umgerechnet 14,50 € entsteht.

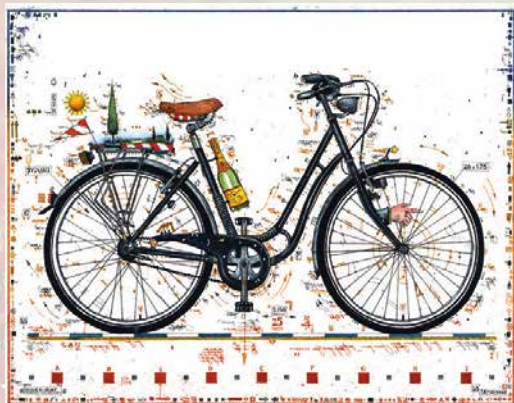
Aus dieser volkswirtschaftlichen Sichtweise heraus wäre die bisherige Verteilung der Steuerlast zwischen Auto- und Radfahrern den Radfahrern gegenüber unangemessen. Autofahren müsste noch teurer und Radfahren sogar finanziell belohnt werden.

Ergänzung: Dazu gibt es auch Zahlen aus der Schweiz: der Fuß- und Radverkehr hat einen externen Nettonutzen von 400 Millionen Franken (wobei etwa 2/3 auf den Fußverkehr entfallen), während alle anderen Verkehrsarten zusammen einen negativen externen Nettonutzen von 8,5 Milliarden Franken verursachen, wobei auf den Autoverkehr 6,8 Milliarden Franken entfallen.

Den beschriebenen Zusammenhang hat man auch in Norwegen erkannt: dort wurden Radfahrer und Fußgänger entsprechend ihres volkswirtschaftlichen Nutzens bezahlt. Das bedeutet in Zahlen, dass jeder Fußgänger je Kilometer 6€, jeder Radfahrer 3€ bekam. Eine schöne Aktion, die leider einmalig war.

Till Runge

Till Runge ist Herausgeber des Urbanist Magazins (www.urbanist-magazin.de) und Mitinhaber von ZIMMER Fahrradtaschen (www.zimmer-fahrradtaschen.de). Dieser Beitrag erschien bereits 2014 auf Urbanist Magazin, hat aber seitdem nichts von seiner Aktualität verloren.



Öffnungszeiten
Montag - Freitag 09:00 - 18:00 Uhr
Samstag 09:00 - 13:00 Uhr

terranova
Romantisch reisen mit Stil

Radreise-Manufaktur in Frankfurt-Sachsenhausen

Kommen Sie vorbei und lassen Sie sich persönlich bei uns zu Ihrer Traum-Radreise beraten!

terranova Radreisen

Martin-May-Str. 7
60594 Frankfurt Sachsenhausen
Tel. 069 - 69 30 54
[www.terranova-touristik.de](http://www.terrano<u>va</u>-touristik.de)

Anzeige



Lasst uns über die Zukunft
unserer Stadt abstimmen und Frankfurt
in eine Fahrrad-Metropole verwandeln!

Sagt ja zur nachhaltigen Zukunft unserer Stadt und
zu unserem Bürgerbegehren Radentscheid Frankfurt/M.!

WAS WIR WOLLEN

- 1 Sichere Radwege für alle, auch für Kinder und Senior*innen
- 2 Fahrradfreundliche Nebenstraßen für mehr Sicherheit
- 3 Durchgehende innerstädtische Fahrradtrassen
- 4 Kreuzungen werden für den Fuß- und Fahrradverkehr sicherer
- 5 Deutlich mehr Fahrradparkplätze
- 6 Vorfahrt für eine fahrradfreundliche Verkehrspolitik
- 7 Mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen
- 8 Kampagne für die Frankfurter Fahrrad Metropole

MACH MIT!

Sammele Unterschriften, helfe unsere Kampagne
bekannt zu machen, unterstütze sie mit einer Spende
und/oder arbeite in unserem Team mit.

**Kontakt: radentscheidfrankfurt@web.de
www.radentscheid-frankfurt.de
(ab Anfang März 2018)**

Schlauchwechsel in der Antike

Je mehr man radelt, desto öfter gibt es Plattfuß. Ist es wirklich so? Bei fast 10.000 km pro Jahr mit dem Mountainbike, meistens im Doppelpack mit meinem Mann, passiert es trotzdem sehr unregelmäßig. Interessanter ist für mich oft der Ort des Geschehens, wo genau kommt es zu der erzwungenen Pause. Nullachtfünfzehn-Pannen auf einer hundertmal gefahrenen Strecke sind schnell vergessen. Aber es gibt erwähnenswerte Momente, vor allem bei Radtouren im Ausland.



Foto: Andrea Maier-Pazoutova

In Erinnerung geblieben ist eine Radpanne direkt neben der Autobahn auf der karibischen Insel St. Martin, bei höchstem Geräuschpegel und unübersichtlichem Verkehr aus allen Richtungen, eine Extraportion Hitze inbegriffen.

Wolkenbruch dagegen beim Platten in den Apfelplantagen zwischen Bozen und Meran, da helfen auch die gerade gekauften Ponchos nichts. Weiter 20 Kilometer im strömenden Regen, bei jedem Tritt in die Pedale schwappt und gluckert das Wasser in meinen Schuhen. Da ziehe ich sie lieber aus und trete barfuß in die Pedalspikes. Keine gute Entscheidung, eher ein Training für Fakire.

Insgesamt siebenmal musste Wolfgang in der Provence unsere dornenübersäten Schläuche reparieren (FFA 2/2015). Das war eine ordentliche Panne, die uns das im Winterschlaf versunkene mittelalterliche Dorf St. Julien nicht vergessen lässt. Hier ging es nicht um einen Wettkampf mit der Zeit, eher um die Sorge, wo ich hier weiteres Flickzeug bekomme. Doch auch in diesem scheinbar ausgestorbenen Dorf fand sich eine gute Seele, die uns gerettet hat.

Auch in diesem Jahr entflohen wir dem schneereichen Winter und verbrachten einige Wochen in Südfrankreich, radelnd. Kein Wunder, dass auch dieses Land einen weiteren Rekord der ungewöhnlichsten Pannen hält.

Im Januar sind die Alpilles (die kleinen Alpen) zwischen Arles und Avignon viel besser zum Radeln ge-

eignet als die „echten“. Ein kleiner Höhenzug, der sich aus der breittflachen spröden Umgebung nördlich der Camargue erstreckt, von weitem sichtbar und imposant, obwohl nur 400 m hoch. Dafür garantiert schneefrei, mit Bergsträßchen, die sich durch ausgedehnte Wälder mit betörend riechenden Aleppo-Kiefern schlängeln. Und am Südhang Olivenhaine, wohin das Auge reicht, durch die gelangen wir auf Platanenalleen, die uns in pittoreske provenzalische Dörfer führen. Im Gegensatz zu Radtouren beim großen Bruder ist die Alpilles-Überquerung ein angenehmer Tagesausflug.

Und man kann dabei sogar in der Antike landen. So ist es uns auch passiert. Zuerst der Aufstieg zu einer der größten Burgruinen in Les Baux-de-Provence mit einigem Auf und Ab. Runterrauschend auf einem Waldpfad, öffnet sich dann völlig unerwartet der Blick auf eine römische Ausgrabungsstelle im Tal mit ein paar Säulen, leider eingezäunt und nur von einer neugierigen und wohl antik-affinen Katze besucht. Und wie so oft fährt mein Mann einfach weiter, diese Kulturschätze ignorierend. Zur Boulangerie nach St. Rémy, der Magen ruft nach Mittagessen. Da hat eine höhere Kraft entschieden: jetzt mal stopp! Und hat ihm tückisch und strategisch genau im richtigen Moment einen Dorn ins Hinterrad gepiekt. Und so stehen wir auf einmal auf der anderen Seite des Geländes, das völlig unrömisch von einer Landstraße durchtrennt wird

und mein Mann sagt: „Ich habe einen Platten!“. In einer Traum-Location, malerisch platziert zwischen einem arkaden- und säulengeschmückten Mausoleum und einem Triumphbogen, beide trotz ihres beträchtlichen Alters von 2000 Jahren frei zugänglich und gut erhalten. Dazwischen, in der milden Januarsonne, stellt jetzt ein Radfahrer sein Fahrrad auf den Kopf und flickt geübt einen Schlauch, völlig konzentriert auf die Arbeit, die er bestimmt schon hundertmal gemacht hat. Bis auf einen Touristen, der ein Stück weiter auf einem Stein, sicher auch römischer Provenienz, sitzt und in seinem Baedeker liest, ist die unvergessliche Szene menschenlos und bis auf das leise Pumpen auch tonlos, dafür aber sehr fotogen. Schlauchwechsel in der Antike! Ich genieße die gewonnene Freizeit und wandere um die beiden Monumente, bewundere die Details, die

Reliefs auf dem Triumphbogen, Motive mit Weintrauben, Möhren, so frisch und gegenwärtig. Unvergesslich wäre auch ein Picknick in diesem Ambiente, aber die Baguette liegt erst in der Boulangerie in St. Rémy im Regal, also nichts wie hin. Wo wird uns der nächste Platten wohl erwischen?

Traumlandschaften produzieren Traum-Locations, eine Woche später fast auf dem Gipfel des 542 m hohen Mt. Faron, der die seit dem Mittelalter strategisch bedeutsame Touloner Bucht und umliegende Inseln überwacht, passiert es wieder. Der Ausblick auf das azurblaue Meer im glitzernden Sonnenschein ist allerdings beim Reparieren an diesem frühlingshaften Januar-dienstag phänomenal. Und der Grund für diese Panne? In den Reifen hatte sich ein winzig kleiner Ohrstecker reingebissen, Vive la France und ihre Modewelt!

Andrea Maier-Pazoutova

Landkarten Schwarz

GmbH & Co. KG

Kornmarkt 12

(am Parkbaus Hauptwache)

60311 Frankfurt am Main

Telefon 069 - 55 38 69 & 069 - 28 72 78

Fax 069 - 59 75 166

www.landkarten-schwarz.de

Montags - Freitags 10:00 - 19:00 Uhr

Samstags 10:00 - 18:00 Uhr

Rund um die Welt
- alles in Karten.





Fahrradspaß auf dem Testparcours

Am 28. und 29. April 2018 findet in Gernersheim die 23. Spezialradmesse „Spezi“ statt. Geballte Innovationskraft, Erfindergeist und ein Schuss Verrücktheit kennzeichnen den Branchentreff. Die Unternehmen präsentieren das gesamte Spezialrad-Spektrum: Liegeräder, Falträder, Dreiräder, Tandems, Velomobile, E-Bikes und Pedelecs, Reha-Mobile, Transporträder, Klassiker, Fahrradanhänger, Ruderräder, Familienräder, Sesselräder und Zubehör rund ums Rad.

Die Besucher erwartet wie schon in den Vorjahren das größte Angebot an Liege- und -dreirädern weltweit. Furore machen außerdem jedes Jahr die Testparcours, allen voran das weitläufige Gelände zum Probefahren zahlreicher Fahrzeuge mit elektrischem Rückenwind. Pedelecs, E-Liegeräder sowie Lastesel mit Motorunterstützung können ausgiebig getestet werden. Weitere Infos: www.spezialradmesse.de.

Spezialradmesse

Leser MEINUNG

Zu „Niddafer und Grüngürtel werden jahrelang unterbrochen!“ in Ausgabe 1/2018

Sie berichten über die Sperrung des Radwegs am südlichen Niddafer wegen Sanierung des Autobahnkreuzes Frankfurt-West.

Die Sperrung ist ärgerlich. Ihre Vorschläge zu einer Verbesserung leuchten ein. Ich fürchte jedoch, da ist nichts mehr zu machen.

Vielleicht können Sie als Ausgleich erreichen, dass die Stelle zwischen Rödelheim und Nied, „wo man immer den Kopf einziehen muss“ geändert wird. Die freie Höhe unter der Brücke ist viel zu niedrig. Die Menschen werden immer größer, auch die Radfahrer. Die Passage ist gefährlich! Die Fahrbahn sollte abgesenkt werden.

Karl Herzog

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V.

Zweirad Ganzert GmbH

Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 10)
www.zweirad-ganzert.de

Per Pedale

Adalbertstraße 5
(Anzeige Seite 17)
www.perpedale.de

Architekturbüro Göllner GmbH

Stuttgarter Straße 11
www.architekturbuero-goellner.de

Radschlag

Hallgartenstraße 56
(Anzeige Seite 12)
www.radschlag.de

Internationaler Bund/ Bike Point

Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Stadtmobil Rhein-Main GmbH

Am Hauptbahnhof 10
www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc

Radsporthaus Kriegelstein

Leverkuser Straße 31
(Am Bahnhof FFM-Höchst)
(Anzeige Seite 17)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo

Alt-Harheim 27
(Anzeige Seite 21)
www.mainvelo.de

Fahrradhaus Wagner

Wooßstraße 21
(Anzeige Seite 12)
www.fahrradwagner.de



Fahrrad Böttgen GmbH

Große Spillingsgasse 8-14
60385 Frankfurt/M.
- Bornheim

Tel.: 069 - 945108 - 0
Fax: 069 - 945108 - 88

Email: info@fahrrad-boettgen.de

Querstr. 8 - 10
60322 Frankfurt/M.
- Nordend

Tel.: 069 - 13024767

Fax: 069 - 13024803

Email: city@fahrrad-boettgen.de

Meisterwerkstatt

Alt-Bornheim 42
60385 Frankfurt/M.
- Bornheim

Tel.: 069 - 94510830
Fax: 069 - 94510888

Email: service@fahrrad-boettgen.de

Jeden letzten Samstag im Monat Flohmarkt

Finanzierung - Leasing - Versicherung

Saisonöffnung Samstag, 24.03.18 10 - 18 h

Aussteller: Rotwild, Stevens, VSF, Riese & Müller
Mini Frankfurt u.v.a

Möglichkeit für Probefahrt, Gewinnspiel

Große Spillingsgasse 60385 Frankfurt



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., Fichardstraße 46
60322 Frankfurt am Main, © 069 / 94 41 01 96, Fax 03222/68 493 20
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

Redaktionsteam: Ingolf Biehuse, Sigrid Hubert, Brigitte Rebna, Peter Sauer (ps); ADFC Main-Taunus: Gabriele Wittendorfer; ADFC Hochtaunus: Günther Gräning; ADFC Bad Vilbel: Ute Gräber-Seißinger; ADFC Offenbach: Wolfgang Christian

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 e.bauer@web.de,

Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de, Wolfgang Pischel

Druck: C. Adelman GmbH, Frankfurt am Main, **Auflage:** 4.400

Redaktionsschluss für die Mai/Juni-Ausgabe: 24. April 2018

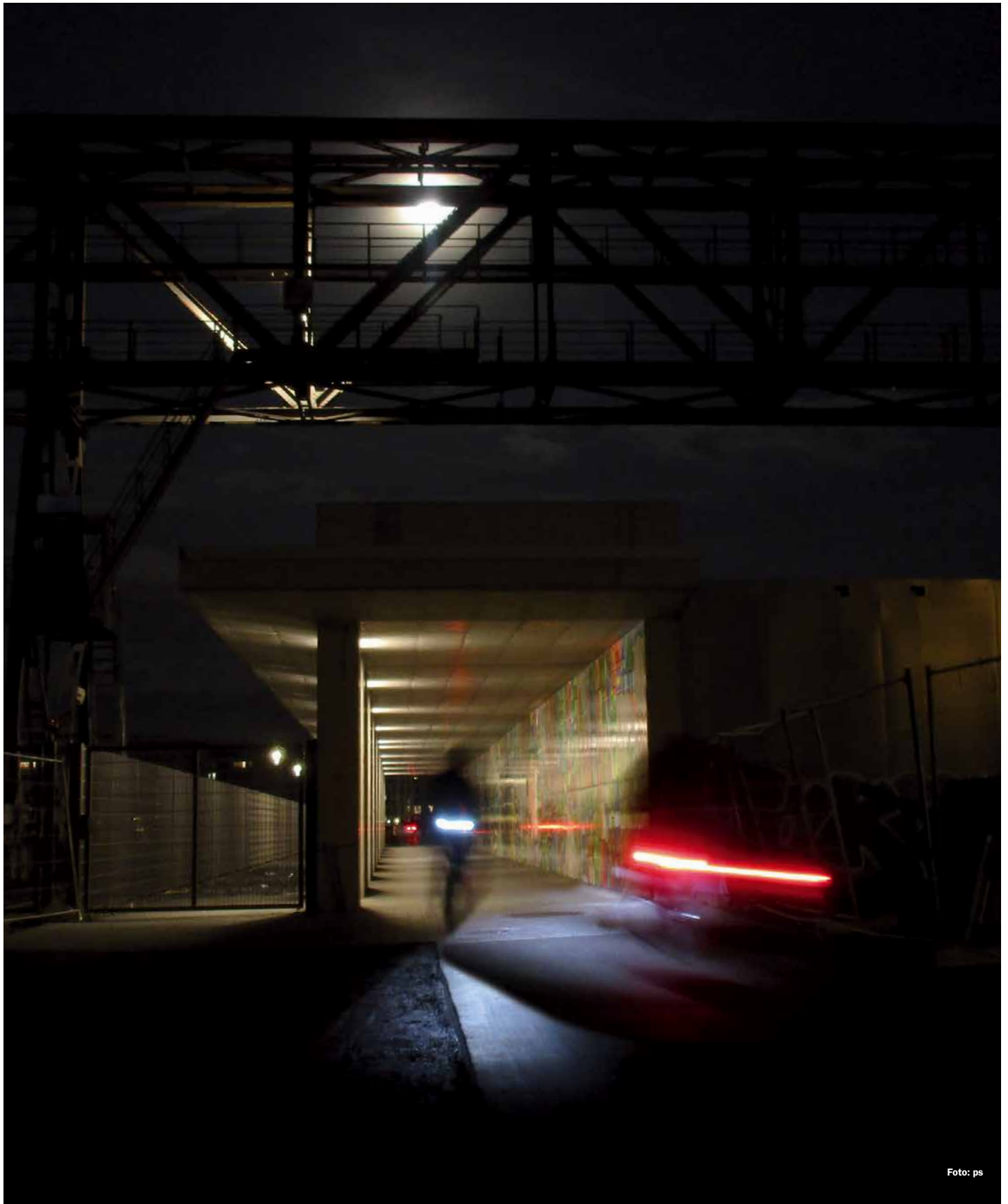


Foto: ps

Erinnert dieses Bild nicht ein wenig an eine Lawinenschutz-Galerie auf einer schweizer Alpenstraße? Man mag es kaum glauben, aber der Halbtunnel auf dem Gelände des Offenbacher Hafens dient nahezu dem gleichen Zweck. Doch statt vor Schnee oder Geröll schützt diese Verbauung vor Kohle. Kohle, die per Kran aus den im Hafenbecken liegenden Frachtschiffen auf die Halden des Offenbacher Energieversor-

gers verbracht wird. Bis vor kurzem war die Durchfahrt auf dem Radweg entlang des Hafenbeckens gesperrt, solange Schiffe entladen wurden. Seit einigen Monaten nun schützt eine Galerie Radfahrer vor herabfallenden Kohlebrocken aus dem Greifer des Krans. Am helllichten Tag, aber auch nachts, beleuchtet – nicht nur durch den Vollmond über der Brücke des Hafenkran.

(ps)

Globetrotter



<< NEUE HORIZONTE >>



Foto: Michael Bärtsch

EINMALIGE
MESSEPREISE
BIS  ZU
25 %
RABATT AUF AUS-
STELLUNGSZELTE

GLOBE BOOT 14.-15. APRIL 2018

Besuche Hessens größtes Outdoor-Festival und teste 120 Zelte, 50 Boote und vieles mehr. Außerdem gibt es ein großes Gewinnspiel, jede Menge Spaß und Aktion sowie unsere Expertenberatung.

Am **Samstag von 10:00 bis 18:00 Uhr** und am **Sonntag von 10:00 bis 17:00 Uhr.**

Veranstaltungsort: Strandbad Langener Waldsee, Kleinseeschneise, 63225 Langen