

FRANKFURT *aktuell*

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



Eschersheimer Landstraße:

Der rote Teppich liegt!

Weihnachtsfeier am 6.12.
ADFC Frankfurt
im Südbahnhof
(Seite 15)



Manchmal lohnt es auch, einen Moment innezuhalten. Hier war die Aufstellung eines Ghostbikes gerade beendet und die Innenstadt, vermutlich auch wegen der nahenden Regenfront, fast menschenleer.

Ansgar Hegerfeld

Editorial

Die Bundesgeschäftsführerin unseres Vereins, Caroline Lodemann, kommentierte die Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums. „Nur 11,8 Prozent Anteil soll der Radverkehr 2040 am Gesamtverkehr haben?“ zweifelt sie ungläubig an. Dabei werde doch bereits im Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung 15 Prozent Anteil schon für 2030 angestrebt. Bei optimaler Förderung des Radverkehrs sei aber, heißt es weiter, eine Verdreifachung des Radverkehrs möglich. Deutschland könne bis 2040 ein weltweit führendes Fahrradland werden, meint Lodemann. Dazu müsse aber der politische Wille zu einer fahrradfreundlichen Gestaltung des Verkehrs da sein. Der fehle wohl bei der Verkehrsprognose.

Da sind wir in Frankfurt zum Glück weiter. Die fahrradfreundliche Gestaltung der Stadt schreitet voran. Wo immer ich auch hinkomme, so mein Eindruck, ist die rote Farbe schon da. Es sind die vielen kleinen Verbesserungen, die mir das Radfahren erleichtern. Eine rote Abbiegespur hier, eine neue Querungsstelle dort, oder gar eine Brücke über die Bahn – nicht nur auf den großen Straßen wird daran gearbeitet, die Prognosen des Verkehrsministers infrage zu stellen.

Apropos Verkehrsprognosen: Wir hatten zum Protest gegen den Ausbau der Autobahn A5 aufgerufen. Unsere Meinung zu diesem Projekt teilen selbst Vertreter des ADAC, sie halten die Ausbau-

pläne momentan für fehl am Platz. Offensichtlich findet auch in Kreisen der Auto-Lobby ein Umdenken statt. Bestätigt fand ich das im Urlaub. Der „Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touring Club“, der sich „der größte Mobilitätsclub Österreichs“ nennt, versorgt den Radweg entlang von Salzach und Inn mit „Fahrrad-Stützpunkten“. In gelb-schwarzer Farbgebung leuchten uns Säulen entgegen, die mit Werkzeugen und Luftpumpe ausgestattet sind. Einen „Gelben Engel“ kann man hier zwar nicht zu Hilfe rufen, Kleinigkeiten am eigenen Velo reparieren aber schon. Dass Mobilität hier nicht mehr ausschließlich vom Auto her gedacht wird, ist doch ein kleiner Fortschritt.

Der Korrektor sorgt sich um unser Ansehen. Angesichts zweier Reiseberichte in diesem Heft, in denen viel von Bier die Rede ist, sollten wir aufpassen, noch als Fahrradclub wahrgenommen zu werden, nicht nur als Trinkerverein. Dem Korrektor sei mit einem Vergleich begegnet: Auch wenn sich ein Auto-Club unmotorisierter Themen annimmt, bleibt er vor allem ein Auto-Club. Trotz der gelb-schwarzen Fahrrad-Stützpunkte muss sich der ÖAMTC noch nicht sorgen, als Fahrradverein wahrgenommen zu werden. Das aber, käme es denn so weit, wäre dann ein wirklich großer Fortschritt.

Wir sehen uns auf der ADFC-Weihnachtsfeier. Hoffentlich sorgenfrei. Ich freue mich darauf.

Peter für das Redaktionsteam



In diesem Heft ...

Eschersheimer Landstraße	4	„Möglichkeiten des eigenen Tuns“	19
Der rote Teppich wird nach Norden ausgerollt		Lastenrad oder -anhänger selber bauen	
Sicherer: Kreuzung Eschersheimer Ldstr. / Miquelallee		Regional	20
Abgesperrt	6	Oberursel: Miteinander – füreinander für das Klima	
Wilhelm-Leuschner-Straße fahrradfreundlicher	7	Hochtaunus: Acht weitere zertifizierte TourGuides	
Zwei weitere Ghostbikes mahnen	8	Eschborn: Eingeschränktes Vergnügen	
Entschärfung Bremer Straße und Reuterweg	8	Hofheim: Fahrrad-Demo „Hofheim bewegt sich“,	
Termine	9	Stellplatzsatzungen und Familien ohne Kraftfahrzeug,	
Der Chefkümmere: Stefan Lüdecke	10	Radfahren in Hofheim – die letzten 25 Jahre im Blick	
Mehr als nur ein Parkplatz – ParkingDay 2024	12	Bad Vilbel/Karben: Das Kneipp Bäder 3Eck Wetterau,	
Frauenstammtisch: Vortrag „Radelnde Frauen“	12	Demo gegen A5-Ausbau, Fahrradklima-Test, Stadtradeln	
Gedenken an Christine	12	Offenbach: Radspur Frankfurter Straße	
Leser-Meinungen	13	Fünf Fragen an Andreas Wischniewski	27
Wo nur ist die A5?	14	Barock & Bier mit Bahn & Bike	28
5.000 Radfahrende protestieren		Auf zum 7. Bieradlon!	30
Natenom Gedenkfahrt, die zweite	15	Fernweh im Winter	31
Einladung Weihnachtsfeier	15	Aus „Winterreisen“ wird „Fernweh im Winter“	31
„Linke Spur freihalten!“	16	Vorschau Radreisen 2025	32
Ohne Ordner:innen gäbe es keine Fahrrad-Demo		Einladung Mitgliederversammlung	32
Technik-Tipp: Der richtige Reifendruck	18	Kontakte, Impressum, Fördermitglieder	33
Scheinwerfer richtig einstellen	18	Abgefahren	34
		Fahr Rad	35
		Ein Buch für Fahrrad-Begeisterte jeden Alters	

Eschersheimer Landstraße:

Der rote Teppich wird nach Norden ausgerollt

Kurz vor der Hugelstrae ist die rote Farbe besonders sinnvoll, weil uns die „Angstweiche“ leider erhalten bleibt. Radfahrer und Radfahrerinnen müssen sich, um geradeaus zu fahren, leicht links halten, während Menschen mit ihren Autos vor allem zügig rechts Richtung Autobahn abbiegen wollen und den Radfahrstreifen kreuzen müssen.

Viele Jahre haben wir auf diesen Moment hin gearbeitet und unzählige Diskussionen mit Ortsbeiräten und Ämtern geführt. In den Herbstferien 2024 bekam der Abschnitt der Eschersheimer Landstraße zwischen Humserstrae und Hugelstrae dann tatsächlich die lang ersehnte Radinfrastruktur! Nun kann man auch mit Kindern diese Straße benutzen, was im Alltag eine deutliche Erleichterung für viele sein wird.

Platz gab es schließlich mehr als genug: Es waren durchgängig zwei Fahrstreifen vorhanden, auf dem rechten durfte schon seit Jahren zeitlich begrenzt (eingeschränktes Halteverbot zwischen Spenerstrae und Marbachweg) oder sogar rund um die Uhr (am Sinai-park) geparkt werden. Echte Parkplätze auf der Fahrbahn gab es aber nicht. Für den fließenden Autoverkehr wurde dieser Fahrstreifen also schon seit Jahren nicht benötigt, sodass er jetzt dem fließenden Radverkehr übertragen wurde.

Zusätzlich wurde kurz vor dem Marbachweg eine von elf neuen Ladezonen eingerichtet, damit Paketdienste die anliegenden Geschäfte und Privathaushalte dort endlich ohne Falschparkerei beliefern können – sofern die Ladezone nicht, wie heute schon der Behindertenparkplatz und die Sperrflächen, ständig von Falschparkern aus Bequemlichkeit missbraucht werden. Außerdem wurden entlang der Strecke 41 neue Fahrradbügel eingepflanzt, die nun auch der Rad fahrenden Kundschaft das Parken vor den

Geschäfte teilweise überhaupt erst ermöglichen!

Kreative Lösungen wurden für die Kreuzungsbereiche Humserstrae und Spenerstrae gefunden, abseits davon radelt es sich auf dem angenehm breiten roten Teppich aber auch sehr gut. Die klaren Platzverhältnisse dürften für mehr Sicherheit durch weniger Überholmanöver, reduzierte Geschwindigkeiten und auch größere Uberholabstande sorgen.

Die Stadt hatte ihre Pläne schon Anfang September den Mitgliedern



(vorher/nachher): Der schon immer seltsam überdimensionierte Kreuzungsbereich an der Humserstrae wurde teilweise zur Sperrfläche umgewandelt. Parkplätze hätten hier keinen Sinn ergeben, weil sie die Sichtachsen blockieren. Die Fahrradbügel und Poller erlauben es, Sichtkontakt aufzunehmen, verhindern aber gleichzeitig das verbotene Abkürzen mit dem Auto.

Ansgar Hegerfeld (4)





Die Fahrbahnbreite schwankt im Verlauf teilweise sehr, sodass an der Kreuzung zur Spenerstraße Fahrradbügel und zwei Parkplätze links vom Radweg eingerichtet werden konnten. Ungewöhnlich, aber effektiv!

der betroffenen Ortsbeiräte 2, 3 und 9 vorgestellt, das Feedback aus der Runde war sehr positiv und es gab keinerlei Einwände. Dass nun, pünktlich zu Beginn der Bauarbeiten, unter anderem einige CDU-Ortsbeiratsmitglieder plötzlich an die Öffentlichkeit gehen und die Umgestaltung kritisieren, lässt sich wohl nur mit der Einstimmung auf den Kommunalwahlkampf 2026 erklären.

Wir freuen uns sehr über diese neue Radverkehrsachse, die selbst während der Bauarbeiten schon rege genutzt wurde. Wie sich die Zahlen

der verschiedenen Verkehrsarten entwickeln, wird sicherlich von der Stadt gemessen werden. Erfahrungsgemäß zieht auch in Frankfurt gute Radinfrastruktur Menschen an, die sich bisher nicht aufs Rad trauten.

Ein Wermutstropfen aber bleibt: Der Radweg-Lückenschluss betrifft nur die Fahrtrichtung Norden, in Fahrtrichtung Süden ändert sich nichts. Vorerst jedenfalls, aber hier bleiben wir selbstverständlich dran. Denn wer in die eine Richtung radelt, möchte irgendwann auch wieder zurück fahren. Ansgar Hegerfeld



Rot auch hier: Neuer Radstreifen zwischen Am Grünhof und Miquelallee



Besser als vorher, aber weiterhin gefährlich: der „freilaufende Rechtsabbieger“ vor der Miquelallee
Ansgar Hegerfeld (2)

Ein Stückchen sicherer Kreuzung Eschersheimer Landstraße / Miquelallee

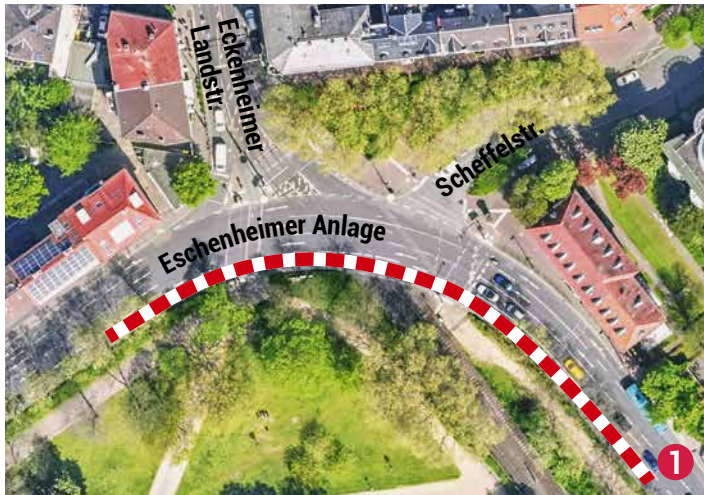
Es wurde erst im letzten FFA angekündigt und schon in dieser Ausgabe können wir nun von der Umsetzung berichten: Die Eschersheimer Landstraße wurde in Fahrtrichtung Süden vor der Adickesallee für den Radverkehr zumindest ein Stückchen sicherer gemacht. Ein Fahrstreifen wurde umgewidmet, der gefährliche *freie Rechtsabbieger* bleibt uns aber leider vorerst erhalten.

Während der Radfahrstreifen eingerichtet wurde, zeigte sich auch direkt die Regelignoranz vieler Autofahrer: Kaum gab es einen kleinen Rückstau der Menschen, die mit ihrem Auto geradeaus über die Kreuzung wollten, ignorierten die Rechtsabbieger reihenweise die beiden durchgezogenen Linien, die rote Farbe und die Fahrrad-Piktogramme und fuhren rechts über den Radfahrstreifen am Stau vorbei.

Inwieweit die Installation der Trennelemente dieses Verhalten ändert, lässt sich zum Redaktionsschluss noch nicht abschätzen, weil der Verkehr wegen der Schulferien vermindert ist. Wir hoffen es jedenfalls.
Ansgar Hegerfeld



ABGESPERRT



Anlagenring I

1 Erfreulicherweise wurde unsere Argumentationslinie im Hinblick auf die problemlose Einrichtung von Baustellen vom Ortsbeirat 3 (Nordend) aufgegriffen. Das Gremium fordert, mit Ausnahme der FDP, einstimmig die dauerhafte Sperrung eines Fahrstreifens auf dem Anlagenring an der Kreuzung zur Eckenheimer Landstraße. Damit soll die Sicherheit des Fußverkehrs erhöht werden, indem bessere Sichtachsen in der recht scharfen Kurve und kürzere Querungszeiten geschaffen werden. Begründet wurde der Antrag damit, dass die diversen baustellenbedingten Sperrungen von Fahrstreifen in der Vergangenheit keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss hatten und daher problemlos ein Fahrstreifen entfal-

len kann. Sobald der geplante Radweg eingerichtet wird, könne die Sperrung wieder entfallen.

Quelle: www.stvv.frankfurt.de/download/OM_5719_2024.pdf

Anlagenring II

2 Nur ein paar Meter weiter auf dem Anlagenring war, außerhalb der Ferien, ebenfalls ein Fahrstreifen wegen privater Bauarbeiten gesperrt. Da auch hier das Chaos ausblieb, sehen wir optimistisch dem dort geplanten Radweg entgegen.

Alleenring

3 Ein Wasserrohrbruch auf dem Alleenring mit anschließender Sperrung des rechten Fahrstreifens (auch hier außerhalb der Ferien) sorgt nicht etwa für Chaos und end-

lose Autostaus, sondern wird stillschweigend akzeptiert. Sogar mit gut nutzbarem Notweg für den Rad- und Fußverkehr, wie er in den Richtlinien für Radverkehr an Baustellen vorgesehen ist! So ähnlich können wir uns hier eine dauerhafte Alternative zu dem buckeligen Hochbordradweg vorstellen.

Eschersheimer

4 Wofür diese Geister-„Baustelle“ auf der Eschersheimer Landstraße war, konnten wir leider nicht herausfinden. Weshalb der benutzungspflichtige Radweg gesperrt wurde, bleibt ebenso ein Rätsel. Durch die positive Brille gesehen hat uns aber jemand wieder einmal gezeigt, dass man durchaus einen Fahrstreifen einfach sperren kann – oder dass ein zeitgemäßer Radweg eingerich-

tet werden könnte. Es ist nicht die erste Baustelle an dieser Stelle.

Dortelweiler Straße

5 Die Dortelweiler Straße lässt sich bergab auch ohne Radweg recht angenehm radeln, sofern man nicht gerade vor „Im Prüfling“ im Autostau strandet. Bergauf wird man hier gerne bedrängt und angehupt. Die Reduzierung des belastenden Durchgangsverkehrs ist bisher nicht ernsthaft angegangen worden. Beschwerden und Anträge dazu finden sich sogar aus dem letzten Jahrtausend im parlamentarischen Informationssystem. Vielleicht wird die aktuelle Vollsperrung für 1,5 Monate (außerhalb der Ferien) die Diskussion um eine Einbahnstraßenregelung oder ähnliche Maßnahmen wieder anheizen,



5



6

wobei parallel auch die Einrichtung einer Straßenbahnlinie auf der Straße geprüft wird.

Dass es Bedarf an Radinfrastruktur gibt, zeigt ein Antrag aus dem Jahr 2008: Damals wurde folgendes festgestellt (auch wenn der Antrag später zurückgezogen wurde): „In obigem Bereich findet ein lebhafter Radverkehr unter miserabelsten Straßen- und Wegverhältnissen statt (in den letzten Jahren verstärkt auch durch die Neubaugebiete Wasserpark und New Atterberry); Fahrradwege sind de facto nicht vorhanden!

Die Schaffung eines Fahrradwegkonzepts mit anschließender Realisierung ist daher dringend geboten, gerade auch im Interesse der vielen Schulkinder, die in diesem Bereich mit dem Fahrrad unterwegs sind.“ – Antrag OF 454 von der FDP im Ortsbeirat 3.

Pfingstweidstraße

6 Rund um den Zoo radelt es sich nicht sehr angenehm. Straßenbahnschienen, Parkplätze und antiquierte Radwege trüben den Fahrspaß und sorgen für unfreiwillige Umwege. Nun sorgte zumindest die rund einmonatige Sperrung der Pfingstweidstraße (außerhalb der Ferien, aber nur stadteinwärts) für etwas weniger Verkehr im Viertel. Eigentlich eine gute Gelegenheit, um im Anschluss dem Radverkehr etwas Gutes zu tun. Erfahrungsgemäß gewöhnen sich Menschen an Sperrungen, Baustellen und die dadurch notwendigen Umfahrungen, sodass man ohne große Aufregung z. B. Radinfrastruktur schaffen kann. Dass es vor der Sperrung einmal anders aussah, wird vielen gar nicht auffallen. *Ansgar Hegerfeld*

Wilhelm-Leuschner-Straße jetzt fahrradfreundlicher

Von einer einladenden Auto-Rennstrecke zur komfortabel mit dem Fahrrad nutzbaren Straße – das geht in wenigen Tagen!



Oben: Die Wilhelm-Leuschner-Straße vorher: Eine aus der Zeit gefallene Mischung aus Parkplatz und Rennstrecke. Nachher: Der Bereich vor dem DGB-Haus ist nun deutlich fahrradfreundlicher

Ansgar Hegerfeld (2)

Früher luden breite und teilweise überbreit angelegte Fahrstreifen, auf denen Autofahrende theoretisch eng nebeneinander fahren sollten, zum schnellen Fahren ein. Das mit dem eng nebeneinander Fahren wurde, wohl aus Angst vor Kratzern im Lack, in der Praxis nur äußerst ungern gemacht. Diese Art Verkehrsplanung ist zum Glück überholt und die überbreiten Fahrstreifen werden in Frankfurt abgeschafft, so wie jetzt auch auf der Wilhelm-Leuschner-Straße. Sie wurden früher gerne dort markiert, wo es für zwei richtige Fahrstreifen eigentlich zu eng war, man aber trotzdem (zumindest auf dem Papier) mehr Autoverkehr unterbringen wollte. Dass dadurch der Radverkehr entweder gar keinen Platz bekam oder eng an die Seite gepresst wurde, wurde dabei in Kauf genommen.

Durch die Einrichtung von eindeutigen und nicht zu breiten Fahrstreifen werden Konflikte vermieden, der Autoverkehr rollt langsamer und geordneter und es wird Platz frei – zum Beispiel für Radfahrstreifen! Durch diese kann man die Straße jetzt nicht nur für Menschen auf dem Fahrrad empfehlen, es dürfte auch leiser werden. Lieferzonen für Paketdienste usw. gibt es selbst selbstverständlich auch.

Die Wilhelm-Leuschner-Straße wurde jetzt auf der gesamten Länge umgestaltet, sodass man nun vom Baseler Platz bis zur Untermainanlage komfortabel radeln kann. Die gefährliche Türzone der geparkten Autos wurde in dem Zug auch mit entschärft, was die Sicherheit deutlich erhöht. Lediglich auf der anschließenden Hofstraße muss man vorerst weiterhin im Mischverkehr fahren. *Ansgar Hegerfeld*



An der Kreuzung Bremer Platz / Fürstenbergerstraße erläutert Alexander Thäter den Grund für die Ghostbike-Aufstellung
Peter Sauer (2)



Im Stadtwald kollidierten zwei Radfahrer. Einer verstarb in der Folge

Zwei weitere Ghostbikes mahnen

Am Mittwoch, den 11. September, mussten wir leider zwei weitere Ghostbikes („Geisterräder“) in Frankfurt aufstellen. Wir bedanken uns bei den rund 50 Teilnehmenden, die uns dabei begleitet haben.

Die bisherigen Erkenntnisse zu den Unfällen laut Berichten der Polizei: Am 6. Juli 2024 missachtete an der Kreuzung Bremer Platz / Fürstenbergerstraße ein 57-jähriger Autofahrer die Vorfahrt eines 58-jährigen Rad-

fahrers und kollidierte mit ihm. Letzterer überlebte zunächst, erlag aber vier Tage später im Krankenhaus seinen Verletzungen.

Am 21. Juli kam es in Sachsenhausen zu einer Kollision zwischen zwei Radfahrern. Ein 29-jähriger Radfahrer soll an der Kreuzung Sachsenhäuser Landwehrweg / Scheerwaldschneise die Vorfahrt eines 76-jährigen Radfahrers missachtet haben, der kurz nach dem Sturz seinen Verletzungen erlag.

Das Besondere an diesem Fall: Der Unfall geschah ohne Beteiligung eines Kraftfahrzeugs. Der Sachsenhäuser Landwehrweg ist ein Fahrweg im Stadtwald, der abschüssig vom Goetheturm kommend in Richtung Oberrad verläuft. Seine Breite und gute Oberflächenbeschaffenheit animiert zu schnellem Fahren und lässt viele Radfahrende in dem Glauben, hier Vorfahrt an kreuzenden Waldschneisen zu genießen. Dass auch auf Landwirt-

schafts- und Forstwegen im Zweifelsfall die „Rechts vor Links“-Regel gilt, ist vielen gar nicht bewusst. Das wurde nun einem Radfahrer, ausgerechnet im Stadtwald, zum Verhängnis.

An beiden Unfallorten haben wir jeweils ein Fahrrad in Gedenken an die Radfahrer und als Mahnmal aufgestellt. Wir wünschen den Angehörigen und Hinterbliebenen viel Kraft.

Ansgar Hegerfeld / Peter Sauer

Überfällige Entschärfung Bremer Straße und Reuterweg

Die Radwege der beiden Straßenabschnitte sind seit Jahren berüchtigt. Bergab wird man vom Campus Westend kommend gut versteckt hinter geparkten Autos und Bäumen geführt, um dann, natürlich ohne getrennte Ampelschaltung, mit den Rechtsabbiegern in Konflikt zu kommen. Genau an dieser Stelle wurde nun ein Radfahrer getötet. Aus unserer Sicht wäre der Unfall durch sichere Radinfrastruktur leicht zu vermeiden gewesen. Wer dieser gefährlichen Stelle ausweichen möchte, muss aktuell aber die extra angeordnete Benutzungspflicht dieses Radwegs ignorieren und auf der Fahrbahn radeln. Dort muss man nur bei den Schrägpark-

plätzen aufpassen. Im weiteren Verlauf wird der Radweg noch schmaler. Die ungenügend abgesenkten Bordsteinkanten, der zunehmende Fußverkehr auf viel zu schmalen Wegen und weitere durch geparkte Autos schlecht einsehbare Kreuzungen machen die Fahrt dort zu einem Hindernisparcours.

Wir fordern daher, dass die antiquierten Hochbordradwege in beiden Richtungen endlich durch zeitgemäße und sicherere Radfahrstreifen o. ä. ersetzt werden. Für knapp ein Jahr ist der Reuterweg ohnehin wegen einer Fernwärme-Baustelle einspurig, sodass sich die Autofahrerinnen und Autofahrer an den reduzierten Platz gewöhnt haben. Zu-



Baustellen in Bremer Straße und Reuterweg zeigen, dass es auch mit weniger Raum für den Kfz-Verkehr geht. Der Radweg ist hinter parkenden Autos nur zu ahnen.
Ansgar Hegerfeld

sätzlich wurde Anfang September noch ein Fahrstreifen direkt vor der Unfallkreuzung für eine Baustelle gesperrt. Eine Umgestaltung bietet sich daher jetzt an. Wir hoffen, dass als Reaktion auf diesen Unfall noch

weitere Maßnahmen als nur ein Hinweisschild und eine Roteinfärbung der Kreuzung folgen und die städtische Unfallkommission sich mit den Ursachen ausführlich beschäftigt.

Ansgar Hegerfeld

Termine

Di.	12.11.2024	S	Stadtteilgruppe Süd
Do.	13.11.2024	N	Radlertreff im Westen
Mo.	18.11.2024	VS	Vorstandssitzung
Mi.	20.11.2024	V	Verkehrs-AG
Do.	21.11.2024	N	Radlertreff im Norden
Mi.	27.11.2024	NT	Neuen-Treffen (im Infoladen)
Fr.	29.11.2024	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
Mi.	04.12.2024	G	Kartographie & GPS AG
Fr.	06.12.2024		Weihnachtsfeier SAALBAU Südbahnhof
Mo.	09.12.2024	VS	Vorstandssitzung
Di.	10.12.2024	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	11.12.2024	W	Radlertreff im Westen
Mi.	18.12.2024	V	Verkehrs-AG
Mo.	06.01.2025	VS	Vorstandssitzung
Mi.	08.01.2025	G	Kartographie & GPS AG
Mi.	08.01.2025	W	Radlertreff im Westen
Do.	09.01.2025	N	Radlertreff im Norden

alle Angaben unter Vorbehalt!

Treffpunkte / Kontakte

G	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
N	19.00 Uhr	Anmeldung und Infos unter: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NT	19.00 Uhr	Infoladen in der Brotfabrik, Bachmannstraße 2-4 Info: anne.wehr@adfc-frankfurt.de
NW	19.00 Uhr	Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
S	18.00 Uhr	Brauhaus am Henninger Turm, Sachsenhausen Anmeldung und Info unter: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V	19.30 Uhr	Videokonferenz/Infoladen. Info unter: ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
VS	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
W	18.30 Uhr	Gasthaus „Zum Schwanen“, Höchster Schlossplatz. Info unter: christa.pellerinhoff@adfc-frankfurt.de

Codierungen

in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 (nur mit Anmeldung unter www.adfc-frankfurt.de/codiertermine) an folgenden Terminen:
15.11., 06.12., 20.12., 03.01., 17.01. jeweils von 15:00 – ca. 16:30 Uhr

Critical Mass (Treffpunkt Alte Oper):

Sonntags: 01.12.2024; 05.01.2025, 14.00 Uhr
Freitags: 06.12.2024; 10.01.2025, 19.00 Uhr

Der Infoladen macht Winterpause!

Hausener Brotfabrik, Bachmannstraße 2-4
Der Infoladen bleibt vom 15. November bis Mitte Januar geschlossen.

ENDLICH: DIE LÖSUNG



„Es gibt nur Lösungen!“ wird von manchen behauptet, wenn Probleme im Produktionsprozess oder in zwischenmenschlichen Beziehungen auftauchen. Diesen Gedanken zu fördern, hat sich offensichtlich Greenpeace vorgenommen, wie uns der Aufkleber auf einem Fahrrad glauben macht. Als Radfahrende sind wir ja längst an der Lösung dran.

Ingolf Biehusen

Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

Reparatur- und Techniktreff, Ben-Gurion-Ring 118, Bonames (U2, U9 „Bonames Mitte“)
Informationen unter www.adfc-frankfurt.de/fahrradwerkstatt

Sa. 16.11.2024, 15-18 Uhr Selbsthilfewerkstatt
Anmeldung bei Rainer Mai unter 069 413085

Sa. 23.11.2024, 11-16 Uhr Fahrradreparatur-Grundkurs, s. u.

Sa. 14.12.2024, 11-16 Uhr Fahrradreparatur-Grundkurs, s. u.

Sa. 28.12.2024, 15-18 Uhr Selbsthilfewerkstatt
Anmeldung bei Andreas Dammer unter 069 67779253

Sa. 11.01.2025, 15-18 Uhr Selbsthilfewerkstatt
Anmeldung per E-Mail bei Martin.Schnabel@adfc-frankfurt.de

Sa. 18.01.2025, 11-16 Uhr Fahrradreparatur-Grundkurs für Frauen, s. u.

Reparatur-Grundkurs

Die Grundkurse können nur über eine Warteliste gebucht werden. Buchung über Michael.Genthner@adfc-frankfurt.de. Mehr Infos: www.adfc-frankfurt.de/termine-events/fahrradreparatur-grundkurs/
Kosten (Grundkurs): 25,00 € für Mitglieder, 30,00 € für Nichtmitglieder, 50 % Rabatt für Personen bis 18 Jahre



Damit meinen wir nicht den Oberbürgermeister oder den Mobilitätsdezernenten, sondern den Mann zwischen ihnen: Stefan Lüdecke ist der Radverkehrsbeauftragte der Stadt Frankfurt am Main

Stehen für Radverkehr in Frankfurt: (v.l.) Joachim Hochstein (Leiter Radfahrbüro), Wolfgang Siefert (Mobilitätsdezernent), Stefan Lüdecke, Oberbürgermeister Mike Josef, Lena Drabner und Jan Annendijck (beide Radfahrbüro)

Stadt Frankfurt

Was macht eigentlich die Koordinierungsstelle Radverkehr der Stadt Frankfurt? Antworten auf diese Frage habe ich mir von Stefan Lüdecke, dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt Frankfurt, erhofft und ihn deshalb zu einem Gespräch getroffen.

Schon 2016 war Stefan Lüdecke dabei. Als Referent für den damaligen Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling war er nicht nur „Mädchen für alles“, sondern auch zuständig für den Radverkehr in der Stadt Frankfurt. Das Radfahrbüro bestand schon ein paar Jahre und war mit einem vierköpfigen Team besetzt. Dann kam 2018/2019 der Radentscheid, 40.000 Bürger:innen haben mit ihren Unterschriften für ein Bürgerbegehren zur Mobilitätswende in Frankfurt gestimmt. Das wurde zwar aus formaljuristischen Gründen abgelehnt, aber die weitere Radverkehrspolitik erhielt dadurch einen enormen An Schub. Die politisch Verantwortlichen nahmen die Initiative sehr ernst und stiegen in Verhandlungen mit den Organisatoren vom Radentscheid ein.

Stefan Lüdecke hat die Gespräche und Auseinandersetzungen mit begleitet, bis letztendlich verhandlungsfähige Kompromisse auf dem Tisch lagen. Dabei ging es nicht nur um das Finanzielle, sondern auch um Personal und um konkrete Beschlüsse zur Fahrradinfrastruktur. „Damals dachte ich, ich schiebe an und mache mich dann überflüssig. Aber es hat sich gezeigt, dass es einen Kümmerer kontinuierlich braucht“, erinnert sich Lüdecke. 2019 übernahm er auf Verwaltungsseite die Gesamtkoordination. Es gab viel zu tun und zu entwickeln. Und es ging schnell voran.

„Werden Straßenprojekte geplant, sind alle Teams gefragt“

Auf der einen Seite wurde das Radfahrbüro personell aufgestockt. Inzwischen arbeiten acht Mitarbeiter:innen mit unterschiedlichen Aufgaben daran, das Radfahren für die Bürger:innen der Stadt Frankfurt zu verbessern. Auf der anderen Seite brauchten wir „Leute, um die komplexeren Themen, wo es um den Bau geht, fachkundig anzugehen“. Seitdem ergänzt ein siebenköpfiges

Team des Sachgebietes Radverkehr im Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE), das für den Ausbau der fahrradfreundlichen Infrastruktur zuständig ist, die Koordinierungsstelle Radverkehr. „Mit diesen beiden Teams arbeite ich eng zusammen. Werden Straßenprojekte geplant, sind alle gefragt“, so Stefan Lüdecke. Darüber hinaus gibt es bei der Planung von Straßenbauprojekten die Schnittstellen mit Verkehrsbetrieben wie der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) oder traffiQ. Der Radverkehrsbeauftragte kommt ins Spiel, um alle Fragestellungen rund ums Fahrrad im Blick zu behalten und dabei „möglichst innovativ, offen und neugierig zu agieren, damit wir einfach weiter vorankommen“.

Vielschichtige Aufgaben erfordern ein hohes Maß an fachlicher Kompetenz, aber auch ein gutes Zusammenspiel und enge Verzahnung aller zuständigen Ämter und Fachbereiche. Auch das Straßenverkehrsamt, verantwortlich für die gesamte Verkehrsregelung in der Stadt, ist mit im Boot. So ziehen sehr viele am selben Strang, um die Verkehrsqualität für alle Mobilitätsarten zu verbessern.

Von der Autostadt zur Fahrradstadt Frankfurt ist es ein langer und teils holpriger Weg, auch wenn die Marschrichtung, alle Hauptstraßen mit Radwegen auszustatten, vorgegeben ist. Das Straßenverkehrsamt macht vor einer Entscheidung genaue Untersuchungen anhand von Modellierungen am Bildschirm, „wie fahren die Autos, die Radfahrenden, wie baut sich Stau auf, wie sieht es mit den Ampelschaltungen aus etc.“, so der „Kümmerer“. So fallen auch schon mal Entscheidungen gegen den Bau von Radwegen, wie z. B. auf der insgesamt dreispurigen Mörfelder Landstraße zwischen Wendelsplatz und Schweizer Straße. Genaue Betrachtungen haben ergeben, dass bei Entnahme einer Fahrspur alles zu eng wird, dass durch das hohe Verkehrsaufkommen aufgrund des Berufsverkehrs Verkehrschaos vorprogrammiert ist, der ÖPNV behindert wird. „Wir haben gleichzeitig die Verantwortung für den motorisierten Verkehr, müssen dessen Flüssigkeit sicherstellen, Einsatzfahrzeuge müssen durchkommen, Handwerker ans Ziel“, so Stefan Lüdecke. Aber in vielen Projekten, wie aktuell die bedeutende Umbaumaßnahme auf der Eschers-

heimer Landstraße, kommt es am Ende dann doch zu einer fahrradfreundlichen Gestaltung der Verkehrssituation. Der notwendige Lückenschluss zwischen Humserstraße und Hugelstraße wurde endlich in den Herbstferien umgesetzt.

„Ein respektvoller Umgang miteinander ist sehr förderlich“

Gerade hat die Anzahl der PKW in Deutschland ein Rekordhoch erreicht: 49 Millionen Autos sind auf unseren Straßen unterwegs. Frankfurt liegt mit 441 Autos pro 1000 Einwohnern (im Gegensatz zu Wiesbaden mit 852 Autos) im unteren Durchschnitt, aber besonders die Straßen in der Innenstadt sind u. a. durch den Pendlerverkehr sehr voll. Die Autos werden immer größer und breiter. Vor allem in engen Nebenstraßen ist es häufig schwierig, als Radfahrende sicher zum Ziel zu kommen. Auch der Anteil der Lastenräder nimmt zu. Da helfen nur Tempo-30-Zonen, übersichtliche Kreuzungen, ausgewiesene Fahrradstraßen. Darüber hinaus, meint Lücke, sei der respektvolle Umgang miteinander sehr förderlich. „Ich glaube, mit einer gewissen Freundlichkeit, gegenseitiger Rücksichtnahme und einem Lächeln im Gesicht kommt man eigentlich ganz gut durch die Stadt.“

Die Koordinierungsstelle Radverkehr und ihr „Chefkummerer“ sind immer dann gefragt, wenn es um Konflikte zwischen den unterschied-



Frankfurt erreichte beim Fahrradklimatest 2022 den 2. Platz in der Kategorie der Städte mit über 500.000 Einwohnenden. Stefan Lücke nahm die Auszeichnung entgegen Fahrradklima-Test

lichen Akteuren geht. Dann werden alle an einen Tisch geholt und Stefan Lücke versucht zu vermitteln. „Manchmal gibt es keine Lösungen, kann auch passieren.“

Weitere seiner Aufgaben sind Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, den Stadtrat über alle wichtigen Projekte und Entscheidungen zu informieren, wöchentliche Teamsitzungen, Abstimmungen mit den Ortsbeiräten. Weiterhin besteht die Notwendigkeit, die Bedeutung einer fahrradfreundlichen Stadt anderen Abteilungen in den städtischen Ämtern und Betrieben zu vermitteln.

Die politische Polarisierung rund um die Verkehrswende ist im Mobilitatsdezernat zu spüren. Anfeindungen haben auch hier zugenommen, Debatten laufen teils sehr emotional ab. „Dabei geht es ja nicht in erster Linie darum, Fahrspuren und Parkplätze wegzunehmen“, erläutert Lücke. Es müsse immer wieder erklärt werden, dass es um Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden geht, d.h. trotz weiterhin zunehmendem Verkehr die Stadt für alle sicherer und menschenfreundlicher zu machen.

„Ich hoffe auf politische Kontinuität, größere Bauprojekte brauchen Planungssicherheit“

Auch in der Zukunft sind große Projekte geplant, besonders Stadtteile in der Peripherie werden im Fokus von Radverkehrskonzepten stehen. „Deshalb haben wir uns externe Planungshilfe geholt, Ausschreibungen für Radverkehrskonzepte gemacht und ein Haupt- und ein Nebennetz für den Radverkehr definiert“. Diese Konzepte liegen für die westlichen und südlichen Stadtteile vor, für Nord und Ost werden sie derzeit erstellt. Daraus soll sich ein Maßnahmenprogramm ableiten, das in den nächsten 10 Jahren bearbeitet und umgesetzt werden soll. Das sei jetzt eine große Aufgabe, die die Koordinierungsstelle gemeinsam mit ASE und Straßenverkehrsamt bearbeiten werde. Auch die Radschnellwegprojekte wird das Mobilitatsdezernat im kommenden Jahrzehnt weiterhin beschäftigen, die Umsetzung wird vorangetrieben.

„Ich hoffe auf eine politische Kontinuität über die Wahlen 2026 hinaus, größere Bauprojekte brauchen Planungssicherheit. Wenn ein neuer Magistrat dann entscheiden sollte



Mit dem Lastenrad hat Lücke es bis auf die Startseite der Meldeplattform Radverkehr geschafft Torsten Willner

„Das wollen wir nicht mehr.“, dann kann es dazu führen, dass Arbeit, die viele Jahre erbracht wurde, in die Schublade rutscht“, meint Stefan Lücke. Er wünscht sich deshalb, dass über die nächste Kommunalwahl hinaus weiter an der fahrradfreundlichen Stadt gearbeitet wird und der Bau der Radschnellwege in die Region umgesetzt wird.

Das sind für Stefan Lücke die wichtigsten Ziele in der Zukunft.

Erfüllen wir ihm gerne den Wunsch, bei der nächsten Wahl radfahrfreundlich abzustimmen.

Dagmar Berges














Beratung & Service

Kinderrader

Jugendrader

Stadtfahrrader

Tourenräder

Crossrader

Trekkingerader

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

Woogstr. 21
Tel.: 069 - 952 948 44

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

Öffnungszeiten:

Montag - Freitag:
9:00 - 12:00 Uhr
15:00 - 18:30 Uhr

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr



Anne Wehr

Mehr als nur ein Parkplatz

ParkingDay 2024 – diesmal in Bockenheim

Jedes Jahr Ende September findet international in Hunderten Städten, so auch in Frankfurt, die Aktion „ParkingDay“ statt. Es wird demonstriert, was der urbane öffentliche Raum an Möglichkeiten bietet, interessantere und schönere Dinge zu tun als Autos auf ihm abzustellen. Es werden dann immer einige Parkplätze freigeräumt, um Raum zu schaffen für bunte Aktivitäten, die dem Ganzen oft einen Straßenfest-Charakter verleihen.

In diesem Jahr fand der Frankfurter „ParkingDay“ am 21. September an der Kreuzung Leipziger Straße/Kurfürstenstraße in Bockenheim statt, nachdem es in den Jahren zuvor die Veranstaltungsorte Töngesgasse, Berger Straße und Fahrgasse gab. In Bockenheim ist verkehrspolitisch aktuell das Projekt „Superblock“ in der Diskussion, zu dem der VCD ausführlich informierte. Der ADFC war sichtbar präsent mit Check-Quiz-Infos, und es gab Musik und Tanz mit Saxophonsolos einer neuen ADFC-Aktiven und flotten Rhythmen von einer Jazz-Combo. *Bertram Giebler*



Frauenstammtisch in der Geschäftsstelle des ADFC. Am Kopfende des Tisches sitzt Referentin Brigitte Klass (in Grün) von der Frauen-AG im Club Voltaire.

Dagmar Berges

Vortrag „Radelnde Frauen“

Letzter **Frauenstammtisch** vor der Winterpause

Das letzte Mal für dieses Jahr traf sich der Frauenstammtisch am 2.9. in der Brotfabrik. Eingeladen war Brigitte Klass von der Frauen AG im Club Voltaire. Sie referierte über die historischen Hintergründe, wie es Frauen unter widrigen Umständen gelang, das Fahrradfahren für alle durchzusetzen.

Denn es war den Männern vorbehalten und radfahrende Frauen waren gesellschaftlich anfänglich verpönt. Schäden an Leib und Seele wurden vermutet, es passte nicht zur vorherrschenden Moral. Die Kleidung machte es fast unmöglich, ein Fahrrad zu steuern. Doch all das konnte den Erfolg des Fahrrads nicht aufhalten. Frauen waren von ihren Möglichkeiten begeistert und schon bald wurden zeitweise mehr

Fahrräder für Frauen als für Männer verkauft. Das Damenfahrrad ohne Stange setzte sich unter dem Prototyp „Safety“ durch und ist heutzutage noch Standard. Aber bis Frauen an Radrennen teilnehmen durften, war es ein langer Weg. Erst 1967 war es ihnen in Deutschland erlaubt, obwohl schon 1958 das „Gesetz über die Gleichberechtigung von Mann und Frau“ in Kraft getreten ist und Frauen sogar ohne Einwilligung des Ehemannes einen Führerschein machen durften.

Der Vortrag war sehr informativ und darüber hinaus sehr witzig von Brigitte Klass referiert. Das war ein netter Abend.

Nun ist erst einmal Winterpause.

Dagmar Berges



Gedenken an Christine

Unser langjähriges ADFC-Mitglied Christine Seelig ist am 5.9.2024 mit 63 Jahren durch eine Erkrankung viel zu früh von uns gegangen. Christine war seit 2012 – zumeist zusammen mit ihrem Partner Ernesto Fromme – im Infoladen aktiv, führte gemeinsam mit Sigrid Hubert die ADFC-Gruppe Nord und wurde schließlich auch vielfach aktiv als Tourenleiterin und Co-Tourenleiterin. Viele Äpfelwoitourne und mehrere Alpe-Adria-Fahrten waren Höhepunkte, aber am liebsten fuhr Christine immer wieder bei unserem Tourenprofi Michael Bunkenburg als Teilnehmerin mit. Wir trauern um unser fröhliches, stets aufgeschlossenes und sehr geschätztes ADFC-Mitglied.

Der Vorstand des ADFC Frankfurt am Main

Leser MEINUNG

„Uffbasse“, Frankfurt aktuell 5-2024

Der Artikel von Peter Sauer spricht mir aus der Seele, da ich alle Situationen auch bereits erlebt habe. Vielleicht nicht so geballt, aber in den vielen Jahren als Radfahrer doch schon mehrfach. Und das in einer Kleinstadt wie Friedrichsdorf!

Ich würde aber gerne den mit „?“ versehenen Worten „Sorgfaltspflicht“ und „Augenblicksversagen“ gerne noch die Worte „Ignoranz“?, „Stärke“?, „Rücksichtnahme?“ und „Egoismus?“ hinzufügen! Begründen möchte ich dies mit folgendem Beispiel:

In unserer Kernstadt wurde bei Umbaumaßnahmen ein Radstreifen (roter Teppich) neben der Fahrbahn angelegt. Dieser führt vorbei an einer Seniorenresidenz hin zur weiterführenden Schule. Der Straßenabschnitt wurde zur Tempo 30 Zone. Tolle Sache, eigentlich, aber...

...dieser wird regelmäßig, trotz ausreichender Fahrbahnbreite für Bus und Pkw, teilweise oder sogar ganz, von Kraftfahrzeugen befahren. Meist von denen, die auch schneller als Tempo 30 unterwegs sind.

Sorgfaltspflicht? Augenblicksversagen? Ignoranz? Stärke? Egoismus? Rücksichtnahme?

...von Zustellfahrzeugen oder Autobesitzer:innen gerne mal als Park- oder Auslieferstellplatz genutzt.

Sorgfaltspflicht? Augenblicksversagen? Ignoranz? Stärke? Egoismus? Rücksichtnahme?

...es wird von der Stadt zu selten kontrolliert und Beschwerden und Hinweise (von mir) dazu mit dem Verweis, dass die Verkehrsteilnehmer ja die Straßenverkehrsordnung kennen und die Beschilderungen und Markierungen eindeutig sind (hatten diese Verkehrsteilnehmer vielleicht nur Singen und Klatschen in der Schule aber keinen Verkehrsunterricht?), abgetan.

Sorgfaltspflicht? Augenblicksversagen? Ignoranz? Stärke? Egoismus? Rücksichtnahme?

Vielleicht wäre es auch mal Interessant, einen Artikel über städtische Ordnungsdienste und deren Vorgehen gegen „stärkere“ Verkehrsteilnehmer und für die Interessen von Radfahrenden zu verfassen. Vielleicht kann ja dadurch die eine Stadt von der anderen was lernen!?

Dietmar Privat, Friedrichsdorf

„Radverkehr und Baustellen – wie geht das nicht?“, Frankfurt aktuell 5-2024

Herzlichen Dank für diesen Beitrag. Ich war wegen dieser sinnlosen und schlecht umgesetzten Sperrung auch mehrfach im Kontakt mit dem Radfahrbüro. Carolin Erven rief mir am 14. August zu, dass die Baustelle „demnächst wieder freigegeben werden“ solle – aufgehoben wurde die Sperrung dann aber erst Mitte September.

Ergänzen möchte ich Folgendes:

- Die einseitige Sperrung des Radwegs war für mich unverständlich. Wenn die einspurige Verkehrsführung in Richtung Höchst ein Problem bzw. eine Gefährdung war - was war in Richtung Sindlingen anders?

- Während der Sperrung wurde auch noch die Umleitung über die Sindlinger Bahnstraße für eine Woche voll gesperrt (Fahrbahnerneuerung)...

Wer sich rund um den Sindlinger Kreisel auskennt, für den war das alles „nur“ lästig, mit Umwegen von bis zu 1,5 km (auf einer Strecke von knapp 5 km). Für Ortsfremde dürfte die Verwirrung komplett gewesen sein. *Ralf Lemster*



Klimaneutral *abfahren,*
auch im Druck... dann **Zarbock**

BRONZE-GEWINNER

UMWELTORIENTIERTES
UNTERNEHMEN DES JAHRES



ZARBOCK

Druck- und Verlagshaus Zarbock
team@zarbock.de · www.zarbock.de

Druck & Medien
AWARDS
2020
BRONZE

Umweltorientiertes
Unternehmen des Jahres



Stau auf der Autobahn:
Tausende demonstrieren
gegen den Ausbau der A5

Peter Sauer (2)

Wo nur ist die A5?

5.000 Radfahrende protestieren gegen den Autobahnausbau

Rund 5.000 sind es, die am 29. September an der Demonstration gegen den Ausbau der Bundesautobahn A5 teilnehmen und die auf ebendieser ihren Unmut über dieses Vorhaben ausdrücken wollen. Doch dazu kommt es nicht, denn die Stadt Frankfurt in Gestalt ihrer Ordnungsbehörde untersagt das Befahren der A5 mit dem Fahrrad. Das Verwaltungsgericht hebt dieses Verbot zwar auf, doch die nächste Instanz, der von der Stadt angerufene Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH), bestätigt das Verbot. Zu gefährlich sei eine kurzzeitige Sperrung der Autobahn, mit Auffahrunfällen sei zu rechnen, das sei am Sonntag nicht zumutbar. Dass von Autobahnen rund um Frankfurt täglich über „Sperrungen“ berichtet wird, die als Folge von Baustellen oder Unfällen eine vergleichbare Situation herstellen wie bei einer langfristig angemeldeten Demonstration, wird – wenigstens in der Berichterstattung der Medien – nicht erwähnt. Für die Teilnehmenden an der Fahrraddemo hat die Entscheidung des VGH wesentliche Folgen. Doch dazu später.

Eine Alternativroute wird angeboten, und so setzt sich der Demonstrationzug am Mainkai in Bewegung. Bis 5.000 Radfahrende in Bewegung sind, vergeht viel Zeit. Und wenn sich der Tross in den eigentlich gar nicht so engen Straßen der Innenstadt staut, wird aus einer Fahrraddemo ein Spaziergang zu Fuß, der sich zögerlich dem Messegelände und damit der breiten Autobahn nähert. Die Stimmung der Teilnehmenden kann das gemächliche Vorankommen nicht trüben, das Wetter ist prima, man plaudert miteinander, spendiert Geld zur Deckung der Kosten von Veranstaltung und Gerichtsverfahren oder tanzt zur hämmernden Musik aus großen Boxen.

Irgendwann, endlich, hinter der Emser Brücke, zwischen Messehallen und Bürokästen, beschleunigt der Zug und rollt nun als echte Fahrradtour über den glatten Asphalt der A648 in Richtung der A5-Unterführung. Und damit in eine Sackgasse, die unter der A5 endet, dort, wo eine Kundgebung stattfinden soll. Da eine Weiterfahrt nicht genehmigt ist, muss der ganze Tross (wir

sprechen von 5.000 Radfahrenden) umdrehen, um auf der gerade befahrenen Autobahn wieder zurück in die Stadt fahren zu können. Irritationen im Peloton, Stillstand, widerstreitende Informationen, aber immerhin eine Tankstelle, an der Getränke erworben werden können und auf deren Gelände ausschließlich Radverkehr stattfindet – das ist die Situation an der Stelle, an der sich der Autor dieser Zeilen befindet. Die Laune der Demonstrierenden ist ungebrochen gut. Ob weit vorne, irgendwo hinter riesigen blauen Schilderbrücken mit dem Hinweis auf eine A5, wirklich eine Kundgebung stattfinden kann, ob einige der Teilnehmenden wirklich einen Blick auf die A5 erhaschen können, ist wahrscheinlich, kann aber nicht bezeugt werden. (Wem es nicht gelang: In unserer letzten Ausgabe, Heft 5-24, ist gleich auf Seite 2 ein Blick auf die A5 zu erhaschen.) Statt also auf einer Autobahn von einer Anschlussstelle zur nächsten zu radeln und damit kurzzeitig den Kraftverkehr zu blockieren, wie ursprünglich geplant, ist nun über lange Zeit eine andere Autobahn gesperrt, auf der ein Demonstrationzug etwas desorientiert pausiert, als Folge einer mehr als ärgerlichen Gerichtsentscheidung.

Irgendwann dann wird signalisiert, die Velos umzudrehen und zurück in die Stadt zu fahren. So gerät der Autor, der sich im hinteren Teil des Pelotons aufhält, unvermittelt an die Spitze des Zuges, der nun ohne (!) Führungsfahrzeug der hessischen Polizei (das steckt wohl unter der A5 im Fahrradstau) entgegen der üblichen Fahrtrichtung auf der gesperrten A648 zur Endkundgebung an der Bockenheimer Warte fährt.

Fazit: Trotz einiger Mängel, die nicht dem veranstaltenden Bündnis von 61 Gruppierungen (u. a. ADFC, Attac, Greenpeace, Nabu, VCD, um nur einige zu nennen) zuzuschreiben sind, war dies eine beeindruckende Demonstration. Große und kleine Radfahrende, alte und junge, Familien mit Lastenrad oder Anhänger – die Demonstrierenden kamen aus allen Bevölkerungsschichten zu einem kraftvollen Protest gegen den Ausbau einer Autobahn zusammen.

Peter Sauer

Weitere Infos: www.stoppa5ausbau.de



Auftaktkundgebung am
Eisernen Steg Ansgar Hegerfeld



Auch Demos kosten, doch
gespendet wurde großzügig

Natenom **Gedenkfahrt**, die zweite

Wie die Staatsanwaltschaft in Pforzheim die Tötung eines engagierten Radfahrers aufarbeitet

Erst im letzten *Frankfurt aktuell* berichteten wir ausführlich über die systematische Duldung von Regelverstößen im Straßenverkehr. Dazu gehört auch, dass wir gesellschaftlich die Tötung von tagtäglich sieben Menschen im deutschen Straßenverkehr tolerieren. Und mit Blick auf die geforderten und verhängten Strafen haben offensichtlich auch Polizeibehörden, Staatsanwaltschaften und Gerichte großes Verständnis für die Täterinnen und Täter. Das betrifft auch einen Fall, der Anfang 2024 bundesweit für Aufsehen sorgte. Dazu kommen noch die gerne unterschlagenen rund 950 im Straßenverkehr verletzten Menschen in Deutschland – jeden Tag.

Rückblick: Im Januar wurde der engagierte Radfahrer „Natenom“, bürgerlich Andreas Mandalka, bei Pforzheim von einem Autofahrer auf einer ihm bestens bekannten Landstraße gerammt und getötet. Am 10. Februar 2024 nahmen etwa 600 Menschen an der wohl größten Fahrraddemonstration bis dahin in Pforzheim teil. Zusätzlich wurden bundesweit zusätzliche Gedenkfahrten veranstaltet.

Die Staatsanwaltschaft Karlsruhe (Zweigstelle Pforzheim) nahm Ermittlungen wegen des Verdachts der fahrlässigen Tötung auf, die im Oktober 2024 abgeschlossen wurden. Die Staatsanwaltschaft geht davon aus, dass „der mittlerweile 78 Jahre alte Pkw-Fahrer den Fahrradfahrer im Vorfeld des Unfalls trotz guter Sichtverhältnisse aus Unachtsamkeit gänzlich übersehen hat und daher ungebremst mit einer Geschwindigkeit zwischen 80 und 90 km/h auf den Fahrradfahrer auf-

gefahren ist. Dabei ist die Staatsanwaltschaft davon überzeugt, dass sich der verstorbene Fahrradfahrer im Vorfeld des Unfalls vorschriftsmäßig verhalten hat und insbesondere durch seine Warnweste sowie die eingeschaltete Fahrradbeleuchtung ausreichend für andere Verkehrsteilnehmer sichtbar war.“

... den Fahrradfahrer trotz guter Sichtverhältnisse aus Unachtsamkeit gänzlich übersehen hat ...

Natenom trug ebenfalls einen Fahrradhelm, der bei solchen Kollisionen aber praktisch nicht hilft. Außerdem wurde laut Polizei der Unfall durch die, wie üblich von Natenom getragenen, Kamera(s) gefilmt. Die Videos konnten gesichert werden und dürften für die Anklage hilfreich sein. Die Staatsanwaltschaft teilte weiterhin mit, dass sie einen Strafbefehl wegen fahrlässiger Tötung gegen den Autofahrer erlassen hat. Strafbefehle werden in Deutschland als vereinfachtes Verfahren ohne Hauptverhandlung genutzt, wenn es um kleinere oder leichtere Straftaten geht und die Aktenlage sehr eindeutig ist. Konkret geht es um eine Geldstrafe in Höhe von 150 Tagessätzen (berechnet nach dem Einkommen des Beschuldigten) und ein Fahrverbot von zwei Monaten. Danach dürfte der Beschuldigte wieder hinters Lenkrad. Wie angemessen oder hart dieser Vorschlag ist, mögen sich die Leserinnen und Leser am besten selbst überlegen.

Dieses Angebot lehnte der Beschuldigte jedenfalls ab und legte Widerspruch ein. Somit wird es

zu einer öffentlichen Hauptverhandlung kommen, deren Termin aber noch nicht feststeht.

Gedenkfahrt am 2. Februar

Was dagegen schon feststeht: Anlässlich des Todestages wird am Sonntag, den 2. Februar 2025 eine weitere Gedenkfahrt für Natenom in Pforzheim stattfinden. Start ist um 11 Uhr vor der Staatsanwaltschaft in Pforzheim (Lindenstraße 3) in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs.

Wir unterstützen die angemeldete Demonstration von Frankfurt aus. Und das nicht obwohl, sondern gerade weil es bereits bei der ersten Demonstration Anfang 2024 zu Zwischenfällen mit Autofahrern kam und die Polizei den Schutz der Versammlungsfreiheit nur eingeschränkt sicherstellen konnte. Weitere Strafverfahren laufen diesbezüglich noch, einige Videos erleichterten hierbei die Aufarbeitung dieser Fälle. Wir empfehlen daher die Nutzung von Kameras bzw. Dashcams bei der Demonstration, sofern sie nicht in der Hand gehalten werden und somit ein Sicherheitsrisiko für die anderen Menschen sind.

Wir würden uns freuen, wenn möglichst viele Menschen nach Pforzheim reisen und zeigen, dass es ein öffentliches Interesse an der Aufarbeitung solcher Fälle gibt. Für uns ist jeder getötete Mitmensch, insbesondere wenn sich die Person auch noch selbst für sichere Radinfrastruktur einsetzte, ein Grund mehr, die Forderung nach mehr Verkehrssicherheit noch lauter zu stellen. Egal ob in Pforzheim oder anderswo.

Ansgar Hegerfeld

Einladung zur **Weihnachtsfeier** des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Liebe Mitglieder und Förderer des ADFC, ob der Nikolaus persönlich kommt, wissen wir natürlich nicht. Gewiss ist jedoch, dass wir am **6. Dezember 2024** mit euch einen wunderbaren Abend verbringen möchten.

Ganz herzlich laden wir euch daher von **18:00 – 22:00 Uhr zur Weihnachtsfeier in den SAALBAU Südbahnhof*** ein.

Gesorgt wird für Getränke, die Stulle aus der Hand, den bebilderten ADFC Frankfurt-Jahresrückblick und natürlich für die passende Stimmung.

Sehr willkommen dagegen und stets mit hoher Wertschätzung versehen sind hausgemachte Beiträge – in kulinarischer, musikalischer und auch poetischer Form.

Und wer lieber bereits am Nachmittag nach Dribbdebach kommen möchte, um tatkräftig vor Ort mit anzupacken, ist ein ebenso gern gesehener Gast. Vom Stühlerücken über Kistenschleppen bis hin zum Dekorieren und Broteschmieren werden einige helfende Hände benötigt.

Das Orga-Team Birte, Dagmar und Michael stehen euch für Fragen, Angebote und jegliche Hinweise gern zur Verfügung. Schickt einfach eine E-Mail an orga-geschaefsstelle@adfc-frankfurt.de.

Wir freuen uns auf stimmungsvolle, heitere, informative und abwechslungsreiche Stunden mit euch, wünschen allen bis dahin einen farbenfrohen und sicheren (Fahrrad-)Herbst und den Menschen, denen es aktuell nicht so gut geht, schnelle Besserung

Euer Vorstand des ADFC Frankfurt e. V.

* SAALBAU Südbahnhof (Albert-Mangelsdorff-Saal – Eingang durch Bahnhofsvorhalle) Hedderichstraße 51, 60594 Frankfurt





Jörg Hofmann

bike-night 2018



Pop-up-Bikelane 2020



Peter Sauer (5)

bike-night 2023



„Linke Spur frei

Ohne all die Freiwilligen, die sich als Ordner oder Ordnerinnen

Man sollte auch mal die Ordner und Ordnerinnen in den Mittelpunkt stellen, wurde uns von Henning Kaufmann, Leser und vielfältig Aktiver im ADFC, aufgegeben. Denn ohne all die Engagierten, die sich bereitfinden, unsere Fahrraddemonstrationen zu begleiten, könnten diese gar nicht stattfinden.

Ob bike-night, Eurobike, Ghostbike, Ride of Silence oder Demo gegen den Ausbau der A5 – überall erklingt das laute „Linke Spur freigehalten!“, bevor Radfahrende in Warnwesten mit hoher Geschwindigkeit den Demonstrationszug überholen, um weit vorne zu „corken“. Was nichts anderes bedeutet, als dass

sie einen Kreuzungsbereich absperren, um den Teilnehmenden der Demo freie und sichere Fahrt zu gewähren. Um dann, wenn wir anderen die gesicherte Kreuzung passiert haben, wieder in rasender Geschwindigkeit den Lindwurm links zu überholen und die nächste Gefahrenstelle zu sichern. Und um dort dann auch noch ungeduldige Verkehrsteilnehmende zu beruhigen, die wegen einer Fahrrad-Demo einige Minuten warten müssen.

Manchmal sind es 20, manchmal 50, manchmal auch bis zu 100 Ordner:innen, abhängig von der zu erwarteten Teilnehmer:innenzahl und den Auflagen der Ordnungsbehörde, bei der die Veranstaltung angemel-





halten!“

Ordnerin zur Verfügung stellen,
Frankfurt durchführen

Eurobike 2024

det ist. Um diese Auflagen erfüllen zu können, gibt es beim Frankfurter ADFC eine Adressdatei, in der sich alle diejenigen eingetragen haben, die bei einer Demo für Ordnung sorgen wollen. Und bereit sind, auch bei zukünftigen Veranstaltungen angefragt zu werden. So konnten bisher durch eine einfache E-Mail-Aussendung immer genug Personen gefunden werden, die zur Begleitung des Demo-Lindwurms benötigt wurden. Eckehard Wolf, der die Abläufe in diesem Organisations-system betreut, freut besonders darüber, dass er selbst in seinem Urlaub durch ein paar Klicks in der Lage ist, auch für eine Großdemo genügend Freiwillige aktivieren zu können, die

dann bereit dazu sind, die roten Warnwesten anzulegen.

Apropos Warnwesten: Die lagern in der ADFC-Geschäftsstelle und werden am Startpunkt der Demo an die Ordner:innen verteilt, verbunden mit einer Einweisung in das kommende Ereignis. Und wer seine Weste nach getaner Arbeit wieder am ADFC-Stand abgibt, erhält eine kleine Aufmerksamkeit als Dankeschön für das Engagement.

Ohne euch, liebe Ordner und Ordnerinnen, könnte keine der vielen Frankfurter Fahrrad-Demonstrationen stattfinden! Deshalb werden wir uns auch weiterhin bemühen, für euch die linke Spur freizuhalten.

Peter Sauer



Eurobike 2024



Verkehrswende-Fahrt 2022

„Alter weißer Mann“

Henning Kaufmann plädiert für mehr Rücksichtnahme von Radfahrenden untereinander

Der Fahrradverkehr hat in Frankfurt (dank ADFC!) deutlich zugenommen. Das ist erfreulich. Und logisch ist dann auch, dass es damit mehr Konflikte zwischen Radfahrerinnen untereinander gibt.

Aber in letzter Zeit werde ich vermehrt von anderen – deutlich schnelleren – Radfahrerinnen rechts überholt. Ich bin also offensichtlich zu langsam (ca. 15 km/h) und der oder die mich Überholende hat es eilig und erkennt, dass ich als „alter weißer Mann“ sicherlich nicht so schnell auf das Klingeln reagiere, wie er oder sie es wünscht. In vielen Fällen verzichtet man aufs Klingeln und bevor ich merke, dass ich überholt werde, ist er oder sie schon 100 m weiter!

Viele Fahrradwege sind allerdings zu schmal, um links zu überholen. Oder sind mit Parkverbotsschildern verstellt. (Warum stehen die nicht auf der Straße, wenn dort das Parken ohnehin verboten ist?) Solange ich alleine auf dem Fahrradweg unterwegs bin, mag das hingehen.

Was passiert, wenn jemand hinter mir klingelt mit dem berechtigten Interesse, an mir vorbei zu fahren? Muss ich dann regelwidrig auf den Bürgersteig ausweichen, wo ich die noch langsameren Kinder, Hundebesitzerinnen oder Rollstuhl-Fahrerinnen gefährde?

Ich könnte mich noch auslassen über Lastenräder, Pärchen auf E-Scootern oder Menschen mit einem Lieferanten-Rucksack. Die weichen alle auf den Gehweg aus, weil sie mich nicht links überholen können.

Und dann gibt es noch diejenigen, die mich auf Straßen ohne Radweg rechts überholen, obwohl links genug Platz ist. Weil ich die Angewohnheit habe, mit einem Abstand von ca. 1 m an parkenden Autos vorbei zu fahren. Das ist offenbar für einige Männer und Frauen – bevorzugt auf Rennrädern oder E-Scootern ohne Klingel – genug Platz, mich rechts zu überholen. Aber diesen Abstand zum parkenden Auto brauche ich, um notfalls nach rechts ausweichen zu können, wenn ich mit einem Abstand zwischen 25 und 40 cm von einem Kraftfahrzeug überholt werde.

Der ADFC hat sich vor einiger Zeit für das Einhalten der StVO auf Fahrrad- und Fußwegen stark gemacht. Das ist kaum einzuhalten, wenn man nicht erhebliche Umwege in Kauf nehmen will. Und es hat sich eingebürgert: Wer schon den Radweg auf der „falschen“ Straßenseite benutzt, weicht im Gegenverkehr auf den Fußweg – also nach links – aus.

Ich wünsche mir eine deutliche Stellungnahme des ADFC, die nicht nur auf die Straßenverkehrsordnung verweist, sondern Verhaltenstipps gibt, wie langsame und schnelle Fahrräder friedlich und unfallfrei koexistieren können.



Der richtige Reifendruck

Bei unseren Fahrradchecks fällt häufig auf, dass die Reifen nicht richtig aufgepumpt sind, denn viele Radfahrende wissen nicht, wo sich der richtige Druck für Ihre Reifen finden lässt. Und andere prüfen noch wie zu Großvaters Zeiten den Luftdruck per Daumendruck. Nicht empfehlenswert.

Also am besten sich das Vorderrad schnappen und aufmerksam und bei guten Lichtverhältnissen die Reifenflanke studieren. Nicht von den vielen Zahlen/Buchstabenkombinationen irritieren lassen, sondern das Zauberwort „bar“ suchen (Groß- oder Kleinschreibung egal). Das ist die Einheit für den Reifendruck, dessen richtiger Min-Max Bereich dann, wie auf dem Foto zu sehen, direkt davor zu erkennen ist.

Da die Reifen über die Zeit Luft verlieren, sollte man etwa alle vier Wochen den Luftdruck prüfen und gegebenenfalls nachpumpen. Am besten geht's mit einer vernünftigen Standpumpe mit Druckanzeige.

Je höher der Luftdruck gewählt, desto geringer sind Rollwiderstand, Verschleiß und Pannenanfälligkeit. Je geringer der Druck, desto höher sind Komfort und Haftung des Reifens.

Aber: bitte mindestens den unteren Wert erreichen, denn ein dauerhaft zu geringer Luftdruck führt zum vorzeitigen Verschleiß des Reifens. Rissbildung an der Seitenwand und unnötig hoher Abrieb sind dann die typischen Folgen. *Bernd Wehking-Berges, AG Klauinix*



PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

FAHRRAD FREUND

VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

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

PERPEDALE.DE
FAHRRADFREUND.COM

Wie stelle ich den Scheinwerfer **richtig** ein?

Es ist so weit: Pünktlich zur Umstellung der Uhren auf die Mitteleuropäische Zeit, die „Winter“-Zeit, erreichen uns Klagen über falsch eingestellte Scheinwerfer. Mit den modernen Lichtenanlagen, die heute am Fahrrad installiert sind, ist dank breitem und weit leuchtendem Lichtkegel auch nachts sicheres Fahren möglich. Allerdings sollte der Lichtkegel des Scheinwerfers die Straße erhellen, nicht die entgegenkommenden Verkehrsteilnehmenden, egal ob zu Fuß oder auf dem Rad unterwegs oder motorisiert. Und prompt stellt sie sich wieder, die Frage: „Wie stelle ich den Scheinwerfer richtig ein?“

Wir hatten in der Vergangenheit bereits mehrfach Lösungsvorschläge für diese Frage angeboten, weshalb wir hier auf unsere Veröffentlichungen in den Ausgaben 6-2022 und 6-2023 verweisen (oder auf den Link am Ende dieses Textes). Dort ist mit einer Grafik wunderbar erläutert, wie ein Fahrradscheinwerfer so eingestellt werden kann, dass ihr euren Fahrweg sehen könnt, der Gegenverkehr aber nicht geblendet wird.



Uns ist bewusst, dass ihr als ADFC-Mitglieder den Scheinwerfer längst richtig eingestellt habt und unsere Hinweise gar nicht benötigt. Dann könnt ihr unsere Tipps gerne an andere, weniger erfahrene Radfahrende weiterleiten. Danke dafür. *Peter Sauer*

Scheinwerfer **richtig** einstellen >> adfc-ffm.de/=P6v

Im Team fällt die Arbeit am Lastenrad leichter Bengt Köslich (2)

„Möglichkeiten des eigenen Tuns“ Lastenrad oder -anhänger – warum nicht selber bauen?

Anfang Oktober 2024 bekam ich kurzfristig eine Einladung zu einem dreitägigen „Schrauberkurs“-Workshop im BLUE/GREEN-Tower der DELTA Energie-Akademie, der Teil des Experimentierraums auf dem Campus Lichtwiese der TU Darmstadt ist. Dort konnten Interessierte zwei unterschiedliche Lastenfahräder unter fachkundiger Anleitung selbst zusammenbauen.

Initiatorin des Workshops war die DELTA Energie-Akademie (Darmstädter Energie-Labor für Technologien in der Anwendung), die unter Leitung der Hochschule Darmstadt und unter Beauftragung des in Kopenhagen und Hamburg ansässigen Lastenradherstellers XYZCargo.com zu diesem Workshop einlud. Da ich seit einiger Zeit plane, in Steinbach einen großen Fahrradanhänger nach dem gleichen Prinzip herzustellen, nahm ich an dem Kurs teil.

Wir waren insgesamt nur fünf Teilnehmende, die aber alle nicht

durchgängig an den drei Tagen anwesend waren. Das hatte bei Dauerregen am ersten Tag in unserem knapp 30 qm großen Raum aber auch seine Vorzüge. Trotzdem haben wir zwei Lastenräder mit Motorunterstützung zusammenschrauben und probefahren können! Es blieb auch Zeit, über die Verwendung von Aluminium an Fahrrädern zu diskutieren.

Wir waren ein tolles Team und es hat allen viel Spaß gemacht, unsere „Möglichkeiten des eigenen Tuns“ auszuloten, wie Malte von DELTA, mir mitteilte. Und ohne die professionelle Unterstützung und Hilfestellung von Linus von XYZCargo aus Hamburg hätten wir so manchen vermeidbaren Fehler gemacht und uns mit Detailfragen und Korrekturen stundenlang aufgehalten. Denn eine schriftliche Montageanleitung inklusive Bausatz gibt es wegen juristischer Unklarheiten leider noch nicht. Das fanden die Teilnehmenden sehr schade, eine Montagean-

leitung würde einen eigenen Nachbau erleichtern. Denn die von Linus in Hamburg an computerunterstützten Sägen und Fräsen vorproduzierten Zuschnitte und millimetergenauen Bohrungen aller Bauteile müssten im Bedarfsfall mit dem eigenen Werkzeug in der heimischen Werkstatt noch vorbereitet werden. Das ist zwar mit einer Kappsäge

und Ständerbohrmaschine durchaus machbar, ist aber relativ zeitaufwändig.

Wer Fragen zu diesen Workshops in Darmstadt hat, wende sich gerne direkt an christina.west@h-da.de oder an mich:

bengt.koeslich@adfc-hochtaunus.de.

Bengt Köslich

ADFC Oberursel/Steinbach

Vorproduzierte Zuschnitte mit millimetergenauen Bohrungen erleichtern die Montage



MainVelo
Spezialräder

MainVelo.de

STEVENS

Fahrrad Böttgen GmbH
seit 1924 in Bornheim

Große Spillingsgasse 8-14 Tel. 069 - 945108 - 0
60385 Frankfurt am Main info@fahrrad-boettgen.de

www.Fahrrad-Boettgen.de

Böttgen's Kinderwelt
im Untergeschoß
mit eigenem Hof für Probefahrten

Oberursel

Miteinander – füreinander für das Klima

Die 2. Klima-Radtour des ADFC Oberursel/Steinbach

Was haben ein Leihladen und ein Gemeinschaftsgarten, Vogelschutz und Bodenschutz gemeinsam? Sie waren Stationen auf der wohl kürzesten Radtour des Jahres in Oberursel mit nur rund 7 Kilometer Wegstrecke.

Am Samstagmittag, 21. September, ging es los mit dem Besuch bei „OrschelLeih“. Seit Februar besteht der Leihladen, in dem man kostenlos unter anderem Fahrradständer für das Auto oder Kinder-Fahrradsitze ausleihen kann, über 400 Gegenstände insgesamt. Die Teilnehmenden der ADFC-Radtour waren schnell überzeugt: Leihen statt Besitzen schont unsere Ressourcen und ist damit ein Beitrag zum Klimaschutz. Das ehrenamtliche Projekt unter dem Dach der lokalen Klima-Initiative LOK e.V. steht nicht nur Oberurselern zur Verfügung. Unter <https://orschel-leih.de> kann man im Katalog stöbern.

Die nächste Station war der Aktionstag des BUND Oberursel rund um das Thema Böden. Wie wird aus Felsbrocken fruchtbarer Boden? Welche Böden filtern wie gut das Wasser und sorgen für gefüllte Grundwasserspeicher? Diese Fragen beantworteten die Aktiven des BUND anhand kleiner Experimente. In Gläsern konnte man sehen, wie die Regenwürmer und Kleinstlebewesen den Boden auflockern, und so für bessere Belüftung und mehr Wachstum der Pflanzen sorgen.



„So lockern Regenwürmer den Boden auf“ ist am Stand vom BUND zu erfahren

Nur wenige Meter weiter vor dem Rathaus erfuhren die Radler etwas darüber, wie die Stadt Oberursel kleine grüne Oasen schafft. Wo immer es geht, werden „Ursel-Gärten“ angelegt, kleine Beete oder Pocketparks mit Wildpflanzen und Bäumen, die Aufenthaltsqualität und Mikroklima in der Stadt verbessern und einheimischen Insekten Nahrung bieten.

Dann folgte die Gruppe Tourenleiter Rainer Kroker nach Bommersheim. Hier trafen sie im Feld die Vogelschützer der HGON, die darüber berichteten, welche früher sehr häufig in der Gemarkung vorkommenden Vogelarten heute bedroht oder gar schon ganz verschwunden sind, wie das Rebhuhn oder die Feldlerchen. Die Ackerflächen sind optimiert für die großen Geräte der Landwirte. Blühende Feldränder, Hecken oder kleine Waldflächen, die Nahrung und Rückzugsmöglichkeiten böten, sind weitgehend verschwunden.

rand von Bommersheim einen Gemeinschaftsgarten, der auch Treffpunkt für den Ortsteil und darüber hinaus sein soll. Gemüse und Obst wird auf dem Grundstück kultiviert und geteilt, Apfels und Walnüsse konnte man gegen eine kleine Spende mitnehmen. Mitmachen kann jede und jeder, erst in diesem Sommer entstand in Kooperation mit dem Gymnasium Oberursel ein riesiges Insektenhotel. Und der lauschige Garten mit den großen Bäumen ist für Menschen ein herrlicher Rückzugsort an heißen Sommerabenden.

Beeindruckt von so viel ehrenamtlichem Engagement, im Leihladen wie im Gemeinschaftsgarten, von vielen Informationen und dem Bewusstsein, dass Klimawende mehr ist als E-Autos und Wärmepumpen, sammelten die Radler auf dem Heimweg letzte Kilometer für das Stadtradeln. Sie können sicher sein: 2025 gibt es wieder eine Klima-Radtour. *Ulrike Heitzer-Priem*

Mehr grüner Strom braucht mehr neue Trassen

Hier schließt sich der Kreis zur Klimakrise: Der Umgang mit unseren Ressourcen und die bedrohte Artenvielfalt stellen ebenso große Risiken für das Klima dar, wie CO₂-Ausstoß oder Methan-gase. Doch der Abschied von fossilen Brennstoffen hat auch seine Tücken: Wir werden sehr viel mehr grünen Strom brauchen, und der muss über neue Stromtrassen angeliefert werden. Just am Umspannwerk in Bommersheim erfuhren die Teilnehmenden etwas über das Dilemma Energiewende contra Natur. Denn in der Gemarkung soll ein neues, größeres Umspannwerk entstehen, für das bis zu 20 Hektar wertvollen Ackerbodens benötigt werden.

Entspannter ging es bei der letzten Station der Klima-Radtour zu: Eine Initiative unter dem Dach der Kirchengemeinden bewirtschaftet am Orts-



Am Umspannwerk erfuhren die Teilnehmenden etwas über das Dilemma Energiewende contra Natur



Mit den kleinen Ursel-Gärten soll das Mikroklima überall in der Stadt verbessert werden *Ulrike Heitzer-Priem (2)*

Hochtaunuskreis

Acht weitere zertifizierte TourGuides

Am letzten Septemberwochenende organisierte der ADFC Hochtaunus ein Grundlagenseminar zur Zertifizierung zum ADFC-TourGuide mit insgesamt 10 Teilnehmenden im Taunus-Informationszentrum in Oberursel. Insgesamt beschäftigten sich sowohl bereits aktive TourGuides als auch Neueinsteiger aus Bad Homburg, Oberursel und vom ADFC Mainz/Bingen mit Theorie und Praxis der Tourenleitung.

Los ging es am Freitagnachmittag mit den Grundlagen der Tourenplanung mit Helga Hofmann vom ADFC Darmstadt/Dieburg. Helga führte qualifiziert und mit vielen Praxisbeispielen in die Planung von Radtouren ein. Dabei konnte sie auf

ihre Erfahrung als TourGuide und Koordinatorin der TourGuides in Darmstadt zurückgreifen.

Am Samstagmorgen kam Oliver Moschner-Schweder vom ADFC Limburg/Weilburg hinzu, um sich mit Helga geschickt die Bälle zuzuspielen und Erfahrungen aus seiner Tätigkeit beim ADFC und als selbstständiger Radfahrlehrer und Mobilitätsberater einfließen zu lassen. Am Samstagmittag komplettierte Ulrike Menzel vom ADFC Darmstadt/Dieburg das Feld der qualifizierten Trainer.

Vor der am Nachmittag anstehenden Praxisschulung wurden sowohl die Ansprache vor Beginn der Tour, der Drei-Minuten-Technikcheck am Fahrrad, die Regeln für das Radfahren in Gruppen, Signale und Zeichen auf Radtouren sowie mögliche Störungen und Lösungsmöglichkeiten während der Tour vermittelt. Hier konnten auch erfahrene Tourenleiter noch einiges mitnehmen und alle Teilnehmenden verstanden, weshalb die Ansprachen so wichtig sind. Viel Spaß machte allen die anschließende Praxisschulung, bei der in drei



Neue und alte TourGuides bei der „Praxistour“ Jörg Haupt

Gruppen das Gelernte erprobt werden konnte und auf Zwischenfälle wie Pannen, Störer oder Stürze mit Verletzten reagiert werden musste.

Der Sonntag stand ganz im Zeichen von Verkehrsregeln, Verhalten im Verkehr und der (geringen) Haftung auf Touren. Hier zeigte sich, dass die ADFC-TourGuide-Ausbildung auch für alte Hasen eine tolle Möglichkeit bietet, altes Wissen wieder aufzufrischen oder neues zu erlernen.

Alle Teilnehmenden hatten viel Spaß bei dieser lockeren und fröhlichen Veranstaltung, bei der viel ge-

schertzt und gelacht wurde. Das Wochenende war sinnvoll investierte Zeit für alle, die gern Radtouren organisieren und dafür notwendiges Hintergrundwissen erwerben wollten. Ein herzlicher Dank geht an die drei Auszubildenden und Rainer Kroker für die Organisation der Veranstaltung.

Mit dem abschließenden Erste-Hilfe-Kurs erwerben die Teilnehmer das Zertifikat „ADFC-Tour-Guide“ und erweitern die Riege qualifizierter TourGuides im Hochtaunuskreis auf 18 Personen.

Thilo Berner und Ralf Gandenberger

Eschborn

Eingeschränktes Vergnügen

Schlechte Planung des Fuß- und Radverkehrs während der Bauphase der RTW



Große Dinge werfen ihre Schatten voraus: in der Gemarkung Eschborn haben nach über 15 Jahren Planungszeit die vorbereitenden Arbeiten zum Bau der Regionaltangente West begonnen. Für diese Arbeiten sind seit Mai ca. zehn Feldwege für Fußgänger und Radfahrer komplett gesperrt, Umleitungsschilder wurden aufgestellt (Abb. 1 + 2). Auf manchen dieser Wege wurden

bisher überhaupt keine Bautätigkeiten durchgeführt, auf anderen lediglich innerhalb einer Woche eine Baustraße erweitert. Im Juli hatte ich mich an die RTW-Planungsgesellschaft gewandt mit der Bitte, die aktuell nicht benötigten Wege bis zum Baubeginn freizugeben und an den Umleitungsschildern Hinweise mit dem Ziel der Umleitung aufzuhängen. In Rödelheim ist dies für

den gesperrten Weg im Solmspark vorbildlich gelöst (Abb. 3).

Noch am selben Tag erhielt ich ein Antwortmail vom Geschäftsführer der RTW Herr Amann, er werde die Situation „auf Verbesserungsmöglichkeiten hin prüfen und mich zeitnah bei Ihnen melden.“ Nachdem fünf Wochen nichts passiert ist habe ich erneut nachgehakt, aber keine weiteren Antworten erhalten.

Mittlerweile werden einige der Schilder regelmäßig von ??? umgedreht oder aus der Halterung genommen und in die Böschung gelegt und ebenso regelmäßig wieder aufgestellt. Das Ergebnis all dessen ist, dass die Schilder mittlerweile komplett missachtet werden und auch auf den genutzten Wegen der Baustellenverkehr durch Spazier- und Gassigänger und Radfahrer behindert wird. Abgesehen von der Gefährdung und Unfallgefahr für alle Beteiligten.

Der Presse war letzte Woche zu entnehmen, dass die Planung der RTW noch einmal dahin verändert werden soll, dass parallel der Trasse noch ein Radweg geplant werden soll. Sosehr ich mir die Verbesserung des ÖPNV durch die neue Strecke herbeisehne und meine Freude über die Aufnahme des Radwegs in die Planung riesig ist, wird diese doch massiv durch die schlechte Planung des Fuß- und Radverkehrs während der Bauphase getrübt. Und da die Arbeiten bis 2028 dauern sollen, wird Radfahren aus Eschborn in Richtung Frankfurt nur ein sehr eingeschränktes Vergnügen werden.

Michael Bötte, 20.09.24



Das Kneipp Bäder 3Eck Wetterau

Ein Tourenbericht

Vor dem Beginn der Radtour
im Bad Vilbeler Kurpark

Christina Romeis (2)

Die traditionsreichen Badeorte Bad Vilbel, Bad Nauheim und Bad Salzhausen bilden vor den Toren Frankfurts das „Kneipp Bäder 3Eck Wetterau“. Die drei Quellenorte sind durch eine radtouristisch attraktive Rundstrecke miteinander verbunden, die wir im Rahmen unserer geführten Fahrradtour am Wochenende des 4. Mai kennenlernten.

Das neue Kneipp-Becken im Bad Vilbeler Kurpark bildete den Aus-

gangspunkt der Tour. Hier wiesen uns Mitglieder des Kneipp-Vereins Bad Vilbel in die Techniken des Wassertretens und Armbadens ein. Erfrischt und belebt schwangen wir uns anschließend auf die Räder. Nach einer Strecke von rund 35 Kilometern durch Felder und Fluren der Wetterau gelangten wir nach Bad Nauheim. Die Mittagspause verbrachten wir im dortigen Gesundheitsgarten, der ebenfalls viele

Zehn Spuren zum Wohl von Mensch und Umwelt?

Fahrraddemonstration gegen den Ausbau der Autobahn A 5

Nach den Plänen der Bundesregierung soll die Autobahn A 5 zwischen dem Frankfurter Kreuz und der Anschlussstelle Friedberg auf zehn Spuren ausgebaut werden. Das Projekt ist hochumstritten.

Der Ausbau würde enorme Flächen in Anspruch nehmen und die natürliche Umwelt mit zusätzlichen Schadstoffen und zusätzlichem Lärm belasten, was wiederum aufwendige Kompensationsmaßnahmen erfordern würde. Nicht zuletzt entzöge er der dringend notwendigen Mobilitätswende äußerst knappe personelle und finanzielle Ressourcen. Die geschätzten Kosten des Ausbaus belaufen sich derzeit auf 1,1 Milliarden Euro. Aufseiten des Bundesverkehrsministeriums wird als Vorteil des Ausbaus ein Weniger an CO₂-Emissionen durch ein Weniger an Staus propagiert. Zu erwarten ist allerdings eher das Gegenteil. Ein die Attraktivität der A-5-Nutzung steigender Ausbau dürfte zusätzlichen Verkehr nach sich ziehen. Dadurch entstünden insbesondere zu Stoßzeiten an anderer Stelle, zum Beispiel auf Hauptverkehrsstraßen in der näheren Umgebung, neue Engpässe.

Der Ausbauplan stößt im Rhein-Main-Gebiet auf Ablehnung – nicht zuletzt auch aufseiten der Stadt Frankfurt. Jüngst fand der Widerstand seinen weithin sichtbaren Ausdruck in Gestalt einer großen Fahrraddemonstration. Mehr als 60 Organisationen unter Federführung des Bündnisses Stopp A5 Ausbau hatten dazu aufgerufen, am 29. September gegen das Projekt zu protestieren und eine klimafreundliche Mobilitätswende zu fordern. Zur Demonstration, die in Frankfurt am Mainkai begann, versammelten sich rund 5.000 Teilnehmende. Sie führte über die A 648 zum Westkreuz und endete an der Bockenheimer Warte mit einer Abschlusskundgebung.

Es bleibt spannend: Das Land Hessen hat die geplante Verbreiterung gar in seine Liste der zu beschleunigenden Verkehrswege-Baumaßnahmen aufgenommen!

Ute Gräber-Seißinger

Bad Vilbel / Karben

Kneipp-Möglichkeiten bietet. Interessant war insbesondere auch das im 18. Jahrhundert erbaute Schwalheimer Rad, das ehemals für den Transport der Sole zu den Gradierwerken in Bad Nauheim sorgte.

Weiter führte der Weg über die Seenplatte bei Wölfersheim, hinter Echzell durch ein größeres Waldstück, und kurz darauf rollten wir in den Kurpark Bad Salzhausens ein. Der Kurpark begeistert durch seinen alten Baumbestand und seine historischen Gebäude.

Am nächsten Tag schlossen wir den Kreis. Wir radelten nach Nidda, sodann weiter den gleichnamigen Fluss entlang, bevor wir schließlich nach Bad Vilbel zurückkehrten.

Die gesamte Radroute misst ab Bad Vilbel 120 Kilometer, zu überwinden sind rund 450 Höhenmeter. Ein Falblatt mit Informationen zur Strecke und einem Streckenplan kann beim Fachbereich Regional-



Das Schwalheimer Rad im Bad Nauheimer Ortsteil Schwalheim

entwicklung und Umwelt des Wetteraukreises bestellt oder auf der Webseite des Wetteraukreises abgerufen werden. Es ist geplant, die Kneipp-Route künftig mit einem eigenen Logo zu beschildern.

>> <http://adfc-ffm.de/=R2GZ>

Christina Romeis

Wir waren dabei

Dem Aufruf der örtlichen Gliederungen von ADFC und BUND, sich der Demonstration gegen den geplanten Ausbau der Autobahn A 5 anzuschließen und von Bad Vilbel aus gemeinsam zum Startpunkt am Mainkai in Frankfurt zu radeln, folgten 28 Personen.

Unsere Fahrradstafette begann in Bad Vilbel am Heilsberg-Kreisel. Ab der Friedberger Warte fuhren wir als Verband auf der Friedberger Landstraße abseits der Radwege. Da oder dort schlossen sich unterwegs weitere Radelnde an. So nahmen wir durchs Frankfurter Nordend schon einmal einen „Aperitif“, bevor die eigentliche Veranstaltung mit einer Kundgebung am Mainkai begann. Sehr erfreulich: All diejenigen, die an unserer Zubringer-Tour teilnahmen, gelangten wohlbehalten zum Mainkai. Vielen Dank an alle, die mitgefahren sind – und ein besonderer Dank sei an jene gerichtet, die unsere Gruppe an den Kreuzungen abgesichert haben, sowie nicht zuletzt an die Schlussfrau!

Wulfhard Bäumlein



Sammelpunkt Heilsberg-Kreisel – vor der Abfahrt nach Frankfurt zur Demo

ADFC Bad Vilbel / Karben

Bad Vilbel / Karben**Fahrradklima-Test
2024 – mitmachen!**

Freundliche Erinnerung für alle, die bislang noch nicht teilgenommen haben: Die Befragung läuft noch bis zum 30. November 2024. Also: Macht Nägel mit Köpfen – wenn nicht schon geschehen! Und bittet Leute im Freundes- und Bekanntenkreis darum, es Euch gleichzutun.

Das Bad Vilbel in die Wertung gelangt, ist sicher, denn bislang haben 151 Bad Vilbeler Bürger:innen teilgenommen (Stand 29. Oktober). Doch nachlassen gilt nicht! Beim letzten FKT, der 2022 durchgeführt wurde, waren es 279, und die wollen übertroffen werden! Die Werte für Karben: Teilgenommen haben bislang 29 Personen. Um in die Wertung zu gelangen, fehlen noch 21 Personen. Im Jahr 2022 hatten sich 102 Karbener Bürger:innen zu den Bedingungen für den Radverkehr in ihrer Stadt geäußert.

Der vom Bundesverkehrsministerium geförderte Fahrradklima-Test findet derzeit zum zehnten Mal statt. Er umfasst 27 Fragen zur Fahrradfreundlichkeit vor Ort. In der vorhergehenden Erhebung im Jahr 2022 bewerteten knapp 230.000 Radelnde in 1100 Städten und Gemeinden die Fahrradfreundlichkeit. Bad Vilbel erhielt dabei die Schulnote 3,92, Karben die Note 3,56. Da ist sehr viel Luft nach oben!

Die Ergebnisse der aktuellen Umfrage werden im Frühjahr 2025 vorgestellt. Wir dürfen gespannt sein, wie sich das Standing Bad Vilbels und Karbens in den Augen der Radelnden verändert hat!

Armin Möller

>> <https://fahrradklima-test.adfc.de/>

**Danke, all Ihr Unentwegten, die Ihr
in Bad Vilbel teilgenommen habt!**

**„ADFC-Team“**

Wir haben ein Abonnement auf Platz 2! Wie schon in den beiden vorausgegangenen Jahren landete unser ADFC-Team erneut hinter dem schier unschlagbaren Schul-Team des Georg-Büchner-Gymnasiums.

In diesem Jahr zählte unser Team sieben Köpfe weniger, und auch die Kilometerleistung pro Kopf war mit 316 geringer als im Vorjahr (358). Immerhin war sie gut doppelt so hoch wie jene des erstplatzierten Teams vom GBG. Die rückläufige Entwicklung spiegelt den allgemeinen Trend: Alle in Bad Vilbel angetretenen Teams zusammengenommen konnten mit 77.101 Rad-Kilometern den Rekordwert des Vorjahres von 103.851 Rad-Kilometern bei weitem nicht erreichen. Im Jahr 7 unserer Teilnahme fehlte es offenbar an Schwung. Umso stärker zu betonen: Herzlichen Dank den Unentwegten, die dabei waren – und nicht zuletzt den „Neulingen“ im Team!

Ute Gräber-Seißinger

Bad Vilbel

STADTRADELN vom 09.09. bis 29.09.2024

**Beratung und Vertretung
in folgenden Rechtsgebieten:**

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

**WSHP | Rechtsanwälte
Notare**

BAD VILBEL · FRANKFURT AM MAIN · BERLIN

61118 Bad Vilbel

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

60325 Frankfurt am Main

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

info@ws hp.law

www.ws hp.law



Hofheim bewegt sich, hier auf der Rheingaustraße
Holger Küst

Fahrrad-Demonstration „Hofheim bewegt sich“

Am 28. September hatte die Initiative „Hofheim bewegt sich“ zu einer großen Demonstration per Fahrrad durch Hofheim eingeladen. Einige der 150 großen und kleinen, jüngeren und älteren Teilnehmenden kamen mit Zubringertouren aus Bad Soden, Flörsheim, Kelkheim und Hattersheim. Im Namen des Organisations-Teams begrüßte Dennis Wibrow die Anwesenden und leitete zur Rede des Hofheimer 1. Stadtrats Daniel Philipp über.

Herr Philipp stellte für die Zukunft einige Maßnahmen in Aussicht:

- Tempo 30 auf der Zeilsheimer Straße, auf der Rheingaustraße ist eine durchgängige Ausweisung mit Tempo 30 beim MTK angefragt (dazu wurde bei Hessen Mobil eine erneute Lärmbeurteilung zur Rechtfertigung des Tempos 30 beauftragt), für die Niederhofheimer Straße werden momentan Gespräche mit dem MTK geführt, welche Möglichkeiten es dort für eine Geschwindigkeitsreduktion gibt.
- Die Fahrradbrücke zwischen Kernstadt und Marxheim geht in die

Planungsphase, Planungskosten 1,6 Mio €, 60% Förderung durch das Land, 40% Anteil der Stadt, die ersten Leistungsphasen nach HOAI sind an eine Bietergemeinschaft vergeben worden.

- Die Abarbeitung der ADFC-Mängelliste wird priorisiert, insbesondere mit Bordsteinabsenkungen soll 2025 begonnen werden.
- Die Querung Richard-Zorn-Weg – Am Untertor soll 2025 realisiert werden, Baubeginn ist sobald die Witterung es zulässt.
- Der Innenstadt Kreisverkehr Alte Bleiche – Hauptstraße – Hattersheimer Straße – Elisabethenstraße soll eine neue Asphaltdecke erhalten sowie einen umlaufenden Radweg, Baubeginn ist 2025. Da die Planer eine gründhafte Sanierung prüfen, wird die Maßnahme wohl über das Jahr 2025 hinaus gehen.
- Das Klimaschutzkonzept beinhaltet insgesamt 13 Maßnahmen im Bereich der Mobilität, die in den nächsten Jahren von der Hofheimer Klimaschutzmanagerin in Zusammenarbeit mit weiteren Bereichen der Verwaltung (Ver-

kehrsplanung, Nahmobilität, Straßenverkehrsbehörde, MTV, RMV etc.) umgesetzt werden sollen. Dazu gehören auch die Erarbeitung und Umsetzung eines Fußverkehrs-konzeptes und die Errichtung weiterer Radabstellanlagen.

Die Stadtverwaltung hofft auf die konstruktive Begleitung durch den ADFC und die „Hofheimer Lokale Agenda“ (HLA).

Die Teilnehmenden applaudierten den in Aussicht gestellten Verbesserungen für den Radverkehr. Zum Schluss rief Daniel Philipp zur Beteiligung am Fahrradklima-Test auf.

Dann startete der Rundkurs. Die Strecke führte über die Rheingaustraßen-Brücke und die Frankfurter Straße auf die Landesstraße 3011. Bei strahlendem Sonnenschein schlängelte sich der Fahrradzug durch Lorsbacher Straße, Hattersheimer Straße, Schmelzweg und Zeilsheimer Straße in die Elisabethenstraße. Am Kellereigebäude gab es zum Abschluss Eis für alle. Dies hatte „Hofheim bewegt sich“ beim Stadtradeln als größte Teilnehmergruppe gewonnen und mit allen Demonstrationsteilnehmern geteilt.

Holger Küst

Stellplatzsatzungen und Familien **ohne** Kraftfahrzeug

Stellplatzsatzungen regeln in den Kommunen, wie viele Stellplätze ein Bauherr beim Neubau von Häusern oder bei gravierenden Umbauten vorzuweisen hat. Ziel dieser Regelung ist dabei, dass die privaten Fahrzeuge nicht im öffentlichen Raum, sondern im privaten Bereich stehen. Je nach Kommune schwankt die Zahl der vorzuhaltenden Stellplätze für Pkw zwischen einem und zwei Stellplätzen pro Wohneinheit.

Leider werden die vorzuhaltenden Stellplätze oftmals anderweitig genutzt. Die Fahrzeuge stehen dann doch im öffentlichen Raum, zum Beispiel wenn Garagen als Materiallager genutzt werden oder Carports in einen Spielplatz umfunktioniert wurden.



Kein Kfz? Nutzen Sie ihren Stellplatz durch einen mobilen Bauwagen!
Die Stellplatzsatzung erzwingt solche Lösungen.

Stefan Daniel

Manche Familien haben aber nur ein oder gar kein Auto. Da stellt sich die Frage, wie sich ein Stellplatz nutzen ließe. Eine nahelie-

gende Idee wäre, dass man diesen Platz ebenso gut für Fahrrad-Parker oder Fahrrad-Boxen verwenden könnte. Doch da macht den

Bewohnern die Stellplatzsatzung einen Strich durch die Rechnung: auf Anzeige bei der Kommune müsste eine solche „Fehlnutzung“ beendet werden. Eine findige Alternative ist die Aufstellung eines Bauwagens auf dem Stellplatz, der dann als (fahrbare) Garage genutzt werden kann (siehe Foto). Sinnvoller aber wäre eine Nutzbarkeit für alternative Zwecke, wenn die Familie nachweislich kein Auto besitzt oder nutzt. Andernfalls ist der (leere) Stellplatz lediglich frei oder vermietbar.

Aus diesem Grund setzt sich der ADFC Hofheim, Eppstein, Kriftel bei den Kommunen dafür ein, dass diese Aspekte bei Überarbeitungen der Stellplatzsatzung Berücksichtigung finden.

Holger Küst

Hofheim

50 Jahre Bürgervereinigung Hofheimer Altstadt: Radfahren in Hofheim – die letzten 25 Jahre im Blick

Die Bürgervereinigung feiert in diesem Jahr ihr 50-jähriges Bestehen. Sie wurde 1974 gegründet um zu verhindern, dass die „fortschrittliche“ Umgestaltung der Hofheimer Innenstadt mit mehrgeschossigen Bauten der 1970er Jahre zu Lasten der historischen Bausubstanz gehen würde.

Im Rahmen von Vortragsveranstaltungen hielt ich am 25. September in meiner Funktion als Vorsitzender des ADFC-Ortsverbands Hofheim, Eppstein, Kriftel einen Vortrag über die Entwicklung der Möglichkeiten für den Radverkehr in Hofheim im letzten Vierteljahrhundert. Vor dem Hintergrund der regelmäßig letzten Plätze der Kreisstadt beim Fahrrad-Klimatest stellt sich die Frage, ob wirklich so wenig passiert war.

Im Verlauf der letzten 25 Jahre wurden zwar einige Radwege geschaffen (Rhein-Main-Therme – Kelkheim-Münster, Diedenbergen – Wallau, Reifenberger Straße, Schmelzweg, Brücke Rheingaustraße, „Elisabethenstraße“ in Richtung Delkenheim), aber bis heute fehlt für den Radverkehr ein durchgängiges, vom Kfz-Verkehr getrenntes Wegenetz auf den Hofheimer Hauptverkehrsstraßen. Da wundert es nicht, dass die Zunahme des Radverkehrs in Hofheim, verglichen mit dem bundesweiten Trend und auch mit den benachbarten Großstädten Frankfurt und Wiesbaden, merklich geringer ausfällt.

Die Aktivitäten des ADFC für Hofheim in diesem Zeitraum bestanden in

- » der Verleihung der „Goldenen Schnecke“ an die Stadtverwaltung 1999 für die fehlende Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept von 1993,
- » die Beteiligung am Verkehrsentwicklungsplan Hofheim und Marxheim 2009,
- » der Erstellung der Radverkehrs-Wegweisung 2009 (deren Umsetzung 2012 beschlossen wurde) und die Erstellung einer Mängelliste auf dem beschilderten Radverkehrsnetz,
- » der Beteiligung am Regionalen Flächennutzungsplan 2011 mit Aufnahme wichtiger Radverkehrsverbindungen (z. B. der Brücke zwischen Hofheim-Süd/Marxheim und der Kernstadt),
- » diversen Vorschlägen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Rheingaustraße,
- » der Beteiligung an den Planungen zur Neugestaltung des Busbahnhofs 2016 bis 2020,
- » der Beteiligung an der Diskussion des Baugebiets Marxheim II/Römerwiesen bis 2020 (Unterstreichung der Wichtigkeit der Brücke zwischen Hofheim-Süd/Marxheim und der Kernstadt für die Errichtung des Baugebiets),
- » dem bis 2021 erarbeiteten Nahmobilitätscheck (u. a. der Querung Richard-Zorn-Weg – Am Untertor),
- » den Aktualisierungen (zuletzt 2021) des Radverkehrskonzepts für den Main-Taunus-Kreis mit vielen Maßnahmen, die Hofheim betreffen,
- » dem Kommentar zur Streckenführung des geplanten Radschnellwegs FRM 3 Frankfurt – Wiesbaden, der Öffnung von Einbahnstraßen und schließlich
- » der Mitarbeit am Klimaschutzkonzept 2024, in dem viele vorgenannte Maßnahmen für den Radverkehr als Aspekte zum Monitoring des Fortschritts aufgeführt sind.



Holger Küst, Vorsitzender des ADFC-Ortsverbands Hofheim, Eppstein, Kriftel, erläutert Mitgliedern der Bürgervereinigung die Möglichkeiten für den Radverkehr in Hofheim

Sascha Bronte

Auch Dank der tatkräftigen Unterstützung des ADFC liegen die Maßnahmen zur deutlichen Optimierung der Bedingungen für den Radverkehr in Hofheim auf dem Tisch. Jetzt bräuchte es nur noch jemanden, der diese Maßnahmen umsetzt.

Im Anschluss an den Vortrag entwickelte sich eine lebhafte Diskussion zwischen Zuhörern und den anwesenden Mitgliedern des Stadtrats, darunter auch zwei der drei Bürgermeister-Kandidaten.

Holger Küst



**FAHRRAD
FREUND**



PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

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

FAHRRADFREUND.COM
PERPEDALE.DE



Einroll-Corso auf der Frankfurter Straße

Offenbach

Lange überfällig

Endlich gelang der Lückenschluss auf der Frankfurter Straße. Feierliches Einrollen am 19. September

Viele Jahre endete die Radspur auf der Frankfurter Straße von Frankfurt-Oberrad kommend an der Offenbacher Stadtgrenze. Mit großem Langmut bewirkten die Aktiven des Offenbacher Radentscheids rund um dessen Sprecher, Jochen Teichmann, und des Offenbacher ADFC nun endlich den Anschluss zu der vorhandenen Radspur, die von der Ludwigstraße stadteinwärts führt. Besonderes Kennzeichen dieses neuen Streckenabschnitts sind die dort noch immer liegenden, jedoch ungenutzten Straßenbahnschienen, unterlegt mit Pflastersteinen. Die geteerten Seiten der Straße waren als Parkraum für längs parkende Fahrzeuge genutzt worden. Für Radelnde war damit das Befahren der Straße ein schier unüber-

windliches Hindernis, da zum einen den parkenden Fahrzeugen ausgewichen werden musste, zum anderen auf der bei Nässe rutschigen Fahrbahn Stürze vorprogrammiert waren. Häufiger kam es zu Unfällen, insbesondere in der Nähe der Zentrale des Deutschen Wetterdienstes, dessen Haupteingang an der Frankfurter Straße liegt. Aufgrund seiner geringen Breite kam der Gehweg nicht für eine Nutzung als Radweg in Frage.

Kompromiss für alle Beteiligten gefunden

Am 19. September lud die Stadt Offenbach, vertreten durch die Bürgermeisterin Sabine Groß, zusammen mit den involvierten Aktiven für den Radverkehr, Radentscheid, ADFC,

VCD, Bike Offenbach betroffene Anlieger zur feierlichen Einweihung der neuen Radstreifen ein. Anwesend waren u. a. die in der Frankfurter Straße ansässige IHK Offenbach, der Deutsche Wetterdienst und der Schullehrerbeirat des nahegelegenen Leibniz-Gymnasiums. „Mit dem überwiegend 1,80 m breiten beiderseitigen Fahrrad-Schutzstreifen ist ein weiterer, sehr wichtiger Schritt hin zu einem fahrradfreundlicheren Offenbach gelungen“, so Jochen Teichmann. Bürgermeisterin Groß und IHK berichteten von intensiven Gesprächen mit den anliegenden Firmen und dem gefundenen Kompromiss für die weggefallenen 64 Parkplätze. Diese werden tagsüber überwiegend von anliegenden Firmen benötigt. Künftig soll kostenpflichtiges Gewerbeparken in den Seitenstraßen mög-

lich sein. Der Mobilitätsbeauftragte des Deutschen Wetterdienstes begrüßte die Radstreifen. „Durch den Umbau der viel befahrenen Straße wird eine Situation behoben, die nicht zufriedenstellend war“, so der Deutsche Wetterdienst in seiner Pressemitteilung.

Einroll-Corso mit rund 50 Radfahrenden

Zum Abschluss wurden die Radstreifen in einem Fahrradcorso feierlich eingeweiht. Rund 50 Teilnehmende mit Fahrrädern in allen Formen – vom Citybike bis zum Lastenrad – befuhren die neuen Streifen und konnten sich von der deutlich höheren Sicherheit auf dieser wichtigen Hauptverkehrsachse, die Offenbach mit Frankfurt-Oberrad verbindet, überzeugen.

Renate Lauffenburger



Jochen Teichmann vom ADFC (ganz rechts) und Bürgermeisterin Sabine Groß mit Anliegern bei der feierlichen Einweihung des Radstreifens auf der Frankfurter Straße

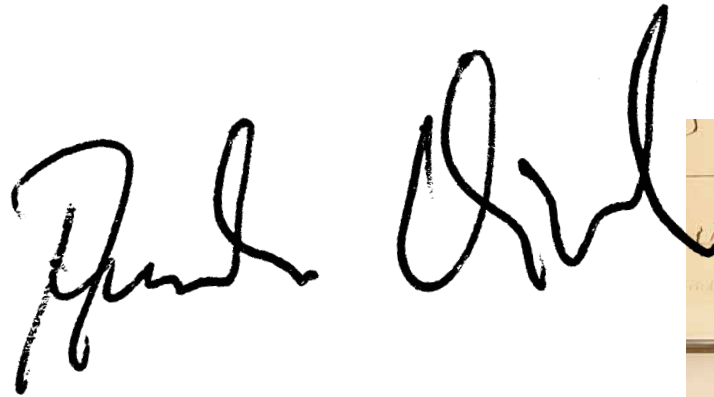
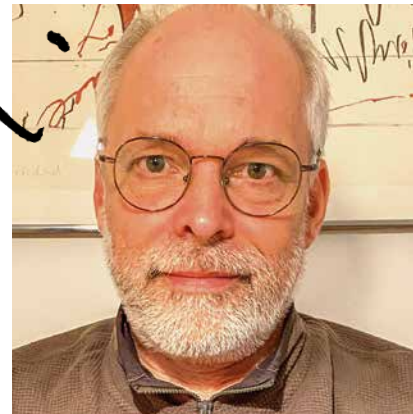
Renate Lauffenburger (2)

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

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

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

Fünf Fragen an ...

„Das Fahrrad ist für mich das Verkehrsmittel erster Wahl in der Stadt“

Andreas Wischnewski (59) lebt in Enkheim. Dort und in Bergen trägt er *Frankfurt aktuell* aus und ist damit unser östlichster Aktiver. Mitglied im ADFC ist er seit seinem 18. Lebensjahr, aktiv aber erst seit rund vier Jahren. Der Kraftwerksmeister, der in Enkheim in einem Hausprojekt für gemeinschaftliches Wohnen lebt und im Heizkraftwerk West arbeitet, genießt gerade bei Frühlingszeit die Fahrt durch die morgendlich leere Stadt. Kulturell interessiert, liest er als Bergen-Enkheimer natürlich alles, was von den dortigen Stadtschreiber:innen veröffentlicht wird. Im Urlaub wandert Andreas bevorzugt, hat aber mit seiner Frau natürlich auch schon Radtouren gemacht. Übrigens: Für die Zustellung von *Frankfurt aktuell* in den steilen Straßen von Bergen nimmt er das E-Bike, ansonsten ist er „bio“ unterwegs. Oder auf Bahnreisen mit dem Brompton-Faltrad.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Freundlich. Zuverlässig. Hilfsbereit.

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Seit ich Fahrrad fahren kann, fahre ich Fahrrad. Als Kind auf der Straße mit anderen Kindern in Fechenheim-Nord, später zur Ausbildung von dort nach Sachsenhausen. Auch als ich später Autos hatte, habe ich die Wege zur Arbeit mit dem Rad zurückgelegt. Es ist einfach toll, am frühen Morgen quer durch die Stadt zu fahren, oft auf verschiedenen Wegen, mal durch den Ostpark und am Main entlang, mal über die Zeil. Das genieße ich.

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

Für mich ist mein Engagement als Austräger der Kontakt zum ADFC. Ich habe lange überlegt, wie ich mich einbringen kann. Dann musste ein Austräger in Bergen ersetzt werden. Das war für mich die Gelegenheit, aktiv zu werden. Das Schöne daran: Ich arbeite sehr gut mit Paul Tiedemann zusammen, wir teilen uns den Bezirk und vertreten uns gegenseitig. Das finde ich toll – wo sonst kommen

ein Kraftwerksmeister und ein Jura-Professor schon zu einer Zusammenarbeit? Schön finde ich auch, dass sich bei der Zustellung in Bergen immer mal Gespräche mit den Mitgliedern ergeben, die Interesse an der Arbeit des ADFC zeigen.

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

Ich habe mich immer als ziemlich sportlichen Fahrer definiert. Inzwischen aber bin ich von der gebeugten Haltung über dem Rennlenker etwas abgekommen. Die aufrechte Sitzhaltung finde ich, vielleicht als Folge meines Alters, deutlich bequemer. Das ist zwar nicht ganz so sportlich (und entspricht sicher nicht dem aktuellen Lifestyle), aber ich komme immer noch gut voran. Eigentlich will ich ja langsamer werden, vor allem weniger gehetzt als bisher oft. Da hilft die aufrechte Sitzposition.

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

Aktuell passiert hier so viel, ich bin immer wieder ganz begeistert. Wenn vor mir auf einem breiten roten Streifen zwei Kinder auf Rollern ungestört unterwegs sind, fällt mir auf, dass so etwas vor 15 oder 20 Jahren noch undenkbar gewesen wäre. Ich hoffe nur, dass dieses „Rad“ nicht wieder zurückgedreht wird. Manchmal habe ich den Eindruck, dass es eine Bewegung gibt, die den Autoverkehr wieder stärker in die Stadt lassen will. Das wäre wirklich schade. Mehr Gelassenheit im Verkehr wünsche ich mir allerdings auch von den Radfahrenden. Wir müssen die Straße nicht immer als Kampfzone betrachten, da wäre mehr Entspannung gut. Vorstellen könnte ich mir, ein Radwegenetz nach holländischem Vorbild anzulegen. Dieses Knotenpunkt-System fand ich ziemlich einfach und sicherlich hilfreich für viele, die nicht aus der Region kommen.

Farbenfroh:
„Oberer Stadtplatz“
in Scharding

Barock & Bier mit Bahn & Bike

Wie lassen sich Bier, Barock, Bahn und Bike miteinander auf genussreiche Art kombinieren? Dass das geht, bewies Tourenleiter Jens Zukunft anlässlich einer Viertagesfahrt über Christi Himmelfahrt in Bayerns Osten, durch fundierte Ortskenntnisse, Begeisterung für die barock geprägte Kulturlandschaft rund um Passau und Insiderwissen über die besten Lokale und Biergärten.

Zugegeben, es ist nicht das geeignetste verlängerte Wochenende, um mit Regionalzügen, acht Fahrrädern und einem Faltrad quer durch Deutschland zu fahren. Idealerweise vermeidet man Umstiege, da jeder Zugwechsel neue Hindernisse bieten kann. Dennoch trafen sich acht Radbegeisterte um 7.15 Uhr am Frankfurter Hauptbahnhof, ausgestattet mit Gepäck für die kommenden vier Tage. Mit Umstiegen in Bamberg, Neumarkt, Regensburg und Endstation in Straubing konnte die Anreise dank ausreichend Zeit beim Umstieg ohne besondere Vorkommnisse zurückgelegt werden.

Die Tour beginnt

Nach einer kurzen Rundfahrt in der historischen Altstadt von Straubing war gegen 15 Uhr der Ausgangspunkt der Radtour erreicht, der Donauradwegabschnitt mit den letzten 80 Kilometern des natürlich fließenden Flusses vor dem Donaudelta in Rumänien. Schöne Auenlandschaften, Feuchtwiesen und viele Tier- und Pflanzenarten begleiteten den Weg, sofern dieser nicht durch Hochwasserdamm-Ertüchtigungen umgeleitet wurde. Bei schönstem Wetter mit typisch weißblau-bayerischem Himmel und einer kurzen Stärkung mit Eis waren rund 40 Kilometer bis zum Tagesziel zurückzulegen, einem ungewöhnlichen Quartier in einer alten, romantischen Ritterburg unweit von Deggendorf. Wie im Mittelalter üblich, liegt die Burg Egg auf einer Anhöhe, die mittels kurzem, steilem Anstieg von rund 120 Höhenmetern auf einer Länge

von 5 Kilometern bewältigt wurden. Nach der Zimmerverteilung jeweils auf Zweibettzimmer traf sich die Gruppe zum Abendessen in einem nahegelegenen Wirtshaus beim ersten Bier und bayerischen Speisen.

Erste Zwischenstation Vilshofen

Nach dem Frühstück frisch gestärkt führte die Radtour von Deggendorf nach rund 50 km in die malerische kleine Dreiflüssestadt Vilshofen, gelegen an Donau, Vils und Wolfach. Die Stadt mit ihrer über 1200-jährigen Geschichte verdankt ihren Wohlstand dem Salztransport. Enge Gassen und eine ansprechende Architektur im Inn-Salzach-Stil mit den typischen Blendgiebeln prägen die historische Altstadt, die nach einem Großbrand am Ende des 18. Jahr-

hunderts ihr heutiges Gesicht erhielt.

Wellenförmiges Radlerhotel direkt am Fluss

Nach kurzem Rundgang und Mittagseinkauf ging die Fahrt an der Donau etwa 20 km weiter nach Passau. Ein wiederum ungewöhnliches Quartier für die nächsten beiden Nächte wurde bezogen: das Rotel Inn, direkt an der Donau gelegen, gestaltet mit einer außergewöhnlichen Designidee und ideal für Radfahrende. Das Besondere: ein an die gleichnamigen Rotel-Busse mit ihren Schlafkojen angelehntes Zimmerdesign. Jedes Zimmer nur so breit wie das Bett, mit davor platziertem Tischchen und Regal überaus funktional und platzsparend. Für Einzelnutzer sind die Zimmer perfekt, bei

Doppelbelegung ist besonderes Geschick erforderlich, um sich nicht gegenseitig auf die Füße zu treten. Nasszellen gab es in ausreichender Zahl gegenüber den Zimmern. Alles super sauber und praktisch.

Kunsthistorisches Schatzkästchen Passau

In der Lobby erwartete uns um 17 Uhr Stadtführerin Anneliese, um gemeinsam mit uns die Geschichte der Stadt Passau zu erläutern. Die Altstadt liegt auf einer langegezogenen Halbinsel am Zusammenfluss der berühmten blauen Donau mit dem grünen Inn aus den Alpen und der schwarzen Ilz aus dem Bayerischen Wald. Die Grenze zu Österreich auf der anderen Flussseite ist zum Greifen nah. Durch diese strategisch hervorragende Lage war



Barock zwischen Donau (vorne)
und Inn: Passau

Peter Sauer

Passau schon in der Zeit der Kelten und später der Römer besiedelt. Nach den Römern folgten die Bajuwaren und seit 739 ist Passau Bischofssitz und bald darauf bedeutende Bischöfliche Residenzstadt. Durch den Salztransport auf dem Inn gelangte Passau bald zu großem Wohlstand. Bis zur Säkularisation unter Napoleon Anfang des 19. Jahrhunderts war die Stadt abhängig von Bischofs Gnaden. Den kirchlichen Würdenträgern ist es jedoch zu verdanken, dass Passau mit seinen rund 53.000 Einwohnern noch heute die besterhaltene Barockstadt Deutschlands ist. Große Brände und verheerende Überschwemmungen verlangten den Bewohnern viel ab, der letzte Großbrand 1662 legte die ganze Altstadt in Schutt und Asche. Ein Wiederaufbau unter Federführung der italienischen Baumeister Carlone und Lurago verlieh der Stadt ihr mediterran anmutendes, barockes Gepräge im Inn-Salzach-Stil, der bis heute erhalten geblieben ist: Mächtige Bürgerhäuser und Gebäude der kirchlichen Würdenträger, das Alte Rathaus, Residenzplatz mit bischöflicher Residenz, Universität und Schaiblingsturm, pastellfarbene Fassaden mit langgezogenen Giebeln und mit Stuck verziert. Prunkvoll in prächtigem Barockstuck ausgestattet, verfügt der Dom über die größte Orgel der Welt mit fast 18.000 Pfeifen und 233 Registern, verteilt auf fünf Einzelorgeln, die sich über ein kluges System von einem Orgeltisch aus bespielen lassen.

Mit Empfehlungen für eine Einkehr, die sich mit Jens' Idee für ein Abendessen deckte, verließ uns Anneliese. Gespeist wurde vor dem Alten Rathaus: Ochsenbäckchen, Leber oder Schweinernes mit frisch gezapftem Bier.

Weitblicke und bayerisch-österreichische Schmankerln

Früh traf man sich am nächsten Morgen in der Lobby, um sich ungefrühstückt zum ersten Tagesziel in den Sattel zu schwingen. Erst ging es über den Inn und gemächlich donauabwärts. Nach dem Passieren der österreichischen Staatsgrenze führte der Weg auf einer knackigen, etwa drei Kilometer langen kurvenreichen Straße steil bergauf. Ziel: Café Blaas mit Passaublick. Wohl dem, der über trainierte Waden verfügte, um die 160 Höhenmeter gut zu überwinden. Die Belohnung: Ein fantastischer Blick auf die Dreiflüs-

sestadt bei einem Freiluftfrühstück. Mit leckeren Speisen und köstlichen österreichischen Kaffeespezialitäten wie Verlängerter, großer und kleiner Brauner oder Melange.

Barockperle am Inn

Doch viel Zeit zum Ausruhen gab es nicht, denn der nächste Höhepunkt wartete schon: um 12 Uhr wurde im Passauer Dom ein Orgelkonzert dargeboten. Unmittelbar darauf hieß es, den Drahtesel erneut zu besteigen, um das Passauer Hinterland in Österreich zu erkunden. Leider hatte eine Reiseteilnehmerin einen Platten und Jens machte sich auf die Suche nach einer Fahrradwerkstatt. Die Gruppe wurde geteilt und erhielt Anweisung für das nächste Ziel, den schönsten Biergarten weit und breit. Unterwegs gab es Unklarheiten bezüglich der Wegführung. Während die einen den korrekten Abzweig nutzten, fuhrten andere weiter bergauf, um endlich auf den ersehnten Biergarten zu treffen. So landete ein Teil der Gruppe im vorgesehenen und der Rest in einem anderen schönen Biergarten. Später gab es ein freudiges Wiedersehen mit allen, auch der Reifen war geflickt, und gemeinsam wurde die Fahrt über den Höhenzug entlang des Inns fortgesetzt.

Genug der Höhenluft! Nach rasanter Abfahrt folgte bereits die nächste kulinarische Einkehr im Mosthäusl in Wernstein am Inn. Dort gab es erfrischenden Most, Marillenknödel, selbst gebackene Kuchen und Strudel. Frisch gestärkt schwang sich die Gruppe wieder auf Rad und fuhr innaufwärts bis nach Schärding, der österreichischen Barockperle. Malerisch und beschaulich liegt das schöne Ausflugsziel direkt am Inn, mit komplett intakter barocker Innenstadt, in unterschiedlichsten Pastellönen gestalteten, mit Stuck verzierten Fassaden mit hochgezogenen Rundgiebeln. Die Stadt wurde schon in der Bronzezeit gegründet und erfuhr eine wechselvolle Geschichte, weshalb sie mal zu Österreich, mal zu Bayern gehörte.

Nach ausgiebigem Rundgang war es Zeit für den Heimweg, der leider durch einen neuen Platten am selben Rad unterbrochen wurde. Die Teilnehmerin hatte Glück im Unglück, denn der Bahnhof mit Verbindung nach Passau war nicht weit. Die Gruppe setzte die Rückfahrt radelnd fort und landete zum Tagesabschluss nach rund 40 km und 380



Romantisch übernachten in Burg Egg, hoch über der Donau



Der Passauer Dom, ein Barockjuwel in der Altstadt
Renate Lauffenburger (3)

Höhenmetern in einem lauschigen Biergarten in Passau für – endlich, denn in den anderen Lokalen war sie stets schon ausverkauft – Schweinshaxe mit Frischgezapftem.

Zur Krönung der Tour eine Überraschung

Im Reiseprogramm war eine Überraschung angekündigt. Nach langem Rätselraten lüftete Jens während des Frühstücks das Geheimnis. Um 8.15 Uhr war Zugabfahrt am Passauer Bahnhof mit Richtung München. Dort angekommen führte Jens zu Schloss Nymphenburg, Olympiagelände und – unterbrochen von einem dritten Platten – dem Englischen Garten. Wegen zu erwartendem hohem Rückreiseverkehr teilte sich die Gruppe, um mit den Rädern mehr Chance auf Mitnahme im Zug

zu haben. Die einen sollten am Mittag zurückfahren, begleitet von Jens' Frau Christine. Die anderen hatten Zeit, sich im Biergarten des Englischen Garten an weiteren bayerischen Spezialitäten wie einer Maß Fassbier, Wurstsalat oder Ausgezogenen zu laben. Die Rückfahrt entsprach den Erwartungen: übervolle Züge, die bei jeder Station noch voller wurden. Schwierig war der Zugwechsel, denn in volle Züge kann man mit Rädern nicht zusteigen. Die letzten Teilnehmer:innen kamen gegen 23 Uhr nach Hause, begeistert von vielen tollen Eindrücken aus dem Barock- und Bierland Ostbayern. Ein großes Dankeschön an Jens Zukunft und seine Frau Christine für die tolle Touridee und die perfekte Organisation.

Renate Lauffenburger

Auf zum 7. Bieradlon!

(Rad-)Sportlich von Bier zu Bier

Mittlerweile schon eine Traditionstour unter den Mehrtagestouren fand in diesem Jahr unter der kundigen Leitung unserer beiden „Biersommeliere“ Christiane und Wolfram der 7. Bieradlon statt. Diese gelungene Mischung aus sportlich anspruchsvollem Tourenprogramm und gemütlichem Biergenuss am Abend entsprang 2018 einer genialen Idee der beiden. Nun muss man sich das natürlich nicht nur als einfaches Biertrinken vorstellen, es findet selbstverständlich auch eine Bewertung der verschiedenen Biere statt, die am Ende zur Kür eines Siegerbieres führt.



Beim Bieradlon kommt es auch auf die Buchführung an!

Matthias Schmidt (3)

Pünktlich 8:15 in der Frühe fand sich die gutgelaunte Gruppe am Frankfurter Hauptbahnhof ein – die meisten Wiederholungstäter in Sachen Bieradlon – um in eine abwechslungsreiche Tour über 5 Tage durch den Vogelsberg, Mittelhessen und Nordhessen zu starten, zunächst mit einer Bahnfahrt nach Gießen.

Auf dem Bahnhofsvorplatz in Gießen gab es eine kurze Einführung für den Tag vom Tourenleiter Wolfram. Dann ging es auf die Räder, raus aus der Stadt der Wieseck entlang auf dem R7 auf flacher Strecke zur ersten Frühstückspause auf dem Marktplatz in Grünberg. Die wunderschöne Altstadt mit den Fachwerkbauten lud zu einem kurzen Bummel ein. Leider war der Diebesturm – eines der Wahrzeichen der Stadt – noch verschlossen. Ein Rundblick von dort hätte sich sicher gelohnt.

Das „Lauterbacher“ wartet auf Bewertung

Wer glaubte, dass es nun so gemütlich weiter ging, hatte wohl die Etappenbeschreibung nicht richtig gelesen. Auf einem immer steiler werdenden Track erklimmte die tapfere und schweißgebadete Gemeinschaft Ulrichstein, welches gleichzeitig das Tourdach war (570 m). Dort wartete eine nasse Abkühlung in Form eines Naturschwimmbades als Lohn der Mühe, wobei verraten

werden kann, dass hier einige ihr erstes Tour-Bier genossen.

Der Rest der Strecke ließ sich mühelos bewältigen, da es nun bergab nach Lauterbach / Maar ging. Hier wartete das „Lauterbacher“ auf seine Bewertung.

Die Tour führte die nächsten Tage über die sanft hügeligen Weiden des Schwalmthals und schließlich in die Berge hinauf nach Bad Wildungen und später vorbei an der Edermündung über Guxhagen und Melsungen nach Malsfeld. Hier war ein längerer Aufenthalt eingeplant, bevor es nach Fulda, der letzten Station, weiterging. Und damit alle fit in den Tag starten konnten, wurde regelmäßig eine Morgengymnastik angeboten.

Vielfältig waren die Highlights während der Tour: Nordhessens Kleinstädte luden durch ihre mittelalterlichen Fachwerkbauten immer wieder zum Verweilen und Staunen ein. Kulturbegeisterte kamen zweifelsohne auf ihre Kosten, so wie im schönen Alsfeld oder bei der imposanten Aussicht auf Fritzlar, die Stadt der Türme.

Bierverkostung in Malsfeld

Aber es gab auch weniger Bekanntes zu entdecken. Malsfeld, ein kleiner Ort mit ca. 4000 Einwohnern, beherbergt eine Brauerei, die vor kurzem noch das „Löwenbier“ (nicht zu verwechseln

mit dem bayerischen „Löwenbräu“) gebraut hat. Vor Ort kann noch das Museum besichtigt werden, und auf Anfrage kann man sein eigenes Bier dort brauen. Die Brauerei existiert dort nicht mehr eigenständig, sie wurde inzwischen Teil der Hütt Brauerei (Baunatal). Eine Kostprobe des hiesigen Bieres gab es nach einer interessanten Ortsbesichtigung und dem Museumsbesuch.

Am letzten Tag führte der Weg auf dem R1 entlang der Fulda zunächst nach Rotenburg an der Fulda und weiter nach Bad Hersfeld mit dem Etappenziel Fulda. Unterwegs gab es einen kurzen Stopp in Kloster Hayda, das im Wesentlichen als Seminarhotel genutzt wird.

Der Wettergott hatte es auch bei diesem Bieradlon mit den Radelnden gut gemeint, nur einmal schien wohl am Vorabend jemand sein Bier nicht ausgetrunken zu haben. Aber rechtzeitig wurde ein rettender Unterschlupf gefunden.

Nach dem Abschlussbier in der Wiesenmühle bei Fulda brachte uns der RE der Deutschen Bahn nach Frankfurt zurück und so ging nach mehr als 420 km und 2785 hm eine schöne Tour zu Ende.

Und auch zur Bierverkostung gab es ein Ergebnis, gewonnen hat das:

Wiesenmühlenbier - naturtrüb

Anja Tischlich und Matthias Schmidt



Bieradlon morgens ...



... und Bieradlon abends



Fernweh im Winter

Die Radreisen-Vortragsreihe des ADFC Frankfurt im Winter

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

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

Eintritt frei, Spende erbeten

Mittwoch, 20.11.2024, 19:30 Uhr

Wolfgang Preisung
Leiter AG Kartographie & GPS
ADFC Frankfurt am Main

GPS für Fahrradfahrer:innen

In dem Vortrag geht es um Satellitenavigation für Radfahrende und zu Fuß gehende. Zunächst wird eine allgemeine Einführung in die grundlegende Funktionsweise der Satellitenavigation gegeben. Außerdem wird auf die Unterschiede in der Handhabung bei Verwendung eines klassischen GPS-Gerätes oder eines Smartphones hingewiesen.

bikerouter.de
powered by BRouter-Web

Den inhaltlich-thematischen Schwerpunkt bildet dann die Tourenplanung am heimischen PC oder Laptop mit der frei im Internet verfügbaren

Kartensoftware BRouter bzw. Bikerouter.

Donnerstag, 23.01.2025, 19:30 Uhr

Peter Lill-Hendriks und Achim Knick
Tourguides im ADFC Frankfurt

Frankreich – Savoir Vivre en Velo

Impressionen – La Dolce Via, Loire-Quellen, Pont d'Arc, Georges d'Ardeche, Via-Rhona, Avignon, Pont du Gard, Provence, Luberon. Perspektiven – Eine Radtour durch das „Imperium der Sinne“ – 14 Tage im Mai 2025

Mittwoch, 26.02.2025, 19:30 Uhr

Andreas Dammer
ADFC Frankfurt am Main

Transdeutschland planlos per Rad

Von Flensburg nach Garmisch mit dem Bike ... eine Radtour mit eini-

gen Hindernissen, aber auch mit vielen schönen Begegnungen und Eindrücken.

Donnerstag, 27.03.2024, 19:30 Uhr

Jürgen Orth
ADFC Frankfurt am Main
AG Kartographie & GPS

Die Radrunde Allgäu. Eine Radtour auf einem 4-Sterne-Radfernweg

Rund 475 km durch die Allgäuer Alpen. Ob sportlich oder gemütlich, die Tour durch das Allgäu lohnt sich. Memmingen, Wangen, Isny, Oberstaufen, Immenstadt, Sonthofen, Füssen, Marktoberndorf oder Bad Wörishofen sind Perlen entlang der Strecke.

Weitere Informationen unter
adfc-frankfurt.de/fernweh-im-winter

Aus den „Winterreisen“ wird „Fernweh im Winter“

„Winterreisen – die Radreisen-Vortragsreihe des ADFC Frankfurt – im Winter“: Mit etwa diesen Worten begrüßte ich viele Jahre lang die Besucherinnen und Besucher unserer Winter-Vortragsabende. Zur Saison 2013/14 hatte ich mit der Organisation dieser Reihe begonnen. Damals noch im Saalbau Bockenheim, in einem kleinen Raum, der gerade mal 30 Plätze bot. Anfangs war es gar nicht so einfach, genug Vortragende für einen Abend zu finden. Etliche Leute aus dem Verein habe ich dafür zu gewinnen versucht, manche haben sich schließlich darauf eingelassen und mit ihrem Radreisevortrag ein schönes Programm geboten.

Ab 2015 setzten wir verstärkt unseren Newsletter *eNEWS* ein, um für die Vortragsabende zu werben. Das erhöhte die Besucherzahlen erfreulich, so dass wir 2017 in den Saalbau Bornheim umzogen. Die Abende waren immer gut besucht.

2020 kam die Corona-Pandemie dazwischen, die Zusammenkünfte dieser Art verbot. Im Hauruckverfahren haben wir ein System zum Einsatz gebracht, um die Vorträge als Videoübertragung anzubieten. Das war schon etwas abenteuerlich,



Kontinuität gesichert: Sigrud Hubert (links) übergibt die Organisation der Wintervortragsabende an Vera Dopichaj

Helga Hofmann

aber damals war alles gut, was das Vereinsleben irgendwie aufrecht erhielt.

Umso besser, als wir wieder zur Normalität zurückkehren konnten. Und von der Idee, nach dem Vortrag den Gästen ein gemütliches Beisammensein im Saal anzubieten, wird rege Gebrauch gemacht und beim netten Plausch mit anderen Zuhörer:innen klingt der Abend fröhlich aus.

Nun freue ich mich, dass ich diese Aufgabe an meine versierte Nachfolgerin, Vera Dopichaj, übergeben kann. Ganz bestimmt wird die Vortragsreihe weiterhin interessant und unterhaltsam sein. Einen neuen Titel hat sie bereits bekommen, sie heißt jetzt „Fernweh im Winter“. Ich kann alle Leserinnen und Leser nur ermuntern, zu den Abenden zu kommen und sich spannende Erzählungen darüber anzuhören, was man auf einer Radreise so alles erleben kann.

Sigrud Hubert

Das Mehrtages- Radreise- Programm des ADFC Frankfurt 2025

Thomas Koch

Bereits jetzt können wir euch für 2025 ein buntes und vielseitiges Radreiseprogramm mit insgesamt 17 Radreisen ankündigen. Anpassungen bei Titel oder Datum sind aber noch möglich. Bei zwei Angeboten müssen auch noch die genauen Termine verifiziert werden.

Neben beliebten Klassikern warten neue Radreiseziele im In- und Ausland darauf, von euch entdeckt zu werden, damit ist sicherlich für jede/n etwas Passendes dabei.

Wieder im Programm: zwei Zelt-Radtouren für die Campingfreunde.

Bis auf wenige Ausnahmen (darauf wird dann jeweils in der Reisebeschreibung hingewiesen) sind Pedelec-Fahrer:innen auf unseren Radreisen ebenfalls willkommen.

Der Schwerpunkt des Angebots liegt bei Zielen im Inland, aber auch Touren im europäischen Ausland kommen nicht zu kurz. Wir werden zahlreiche Sehenswürdigkeiten aus Kunst, Kultur und Geschichte in

Titel	Kategorie	Termin '25	Leitung	Kontakt
Paris - Wein - Atlantik (F)*	**	16.-21.4.	J. Zukunft	cjzukunft@gmail.com
Wetterauer Bäderdreieck	**	26.-27.4.	C. Romeis	tina.romeis@web.de
Berliner Mauerradweg	**	30.4.-3.5.	J. Zukunft	cjzukunft@gmail.com
Adler XXL*	***	09.-11.5.	E. + U. Bauer	elke.bauer@adfc-frankfurt.de
Savoir-vivre – Ardèche, Provence, ViaRhôna (F) [1-2 Wo. in dieser Zeit]	***	15.-29.5.	P. Lill-Hendriks, A. Knick	peterundachim@gmx.de
Glan – Blies	**	16.-18.5.	M. Bunkenburg	Michael@Bunkenburg.name
Radeln von St. Moritz am Inn zur Zugspitze	****	29.5.-1.6.	J. Zukunft	cjzukunft@gmail.com
Wien (A)	**	5.-9.6.	J. Zukunft	cjzukunft@gmail.com
Pfingst-Zelttour	****	7.-10.6.	K.H. Muth, E. Schewitz	karlheinrich.muth@adfc-frankfurt.de
Odenwald mit Skulpturen-Radweg	***	13.-15.6.	T. Koch	thomas.koch@adfc-frankfurt.de
Michelstädter Musikknacht	***	28.6.-1.7.	R. Griga	gr23iga11ra19iner57@gmx.de
Alte Hansestädte in Holland (NL)	***	11.-14.7.	B. Giebeler, A. Wehr	WehrGiebeler@t-online.de
Bieradlon (Pfalz)	***	13.-17.8.	W. Sauer, C. Beckort	Sauer.Wolfram@gmx.de
Via Claudia Augusta (D, A, I)	**	23.-30.8.	P. Lill-Hendriks, A. Schäfer	bibupit@t-online.de
Zelttour zum Gederner See	***	6.-7.9.	S. Seibold	stefan.seibold@gmx.net
Alpe Adria (D, A, I) [Dauer: 10 Tage]	***	im Sept.	R. Griga	gr23iga11ra19iner57@gmx.de
Herbsttour*	***	24.-26.10.	E. + U. Bauer, H. Schulz	elke.bauer@adfc-frankfurt.de

* Teilnahme mit Pedelec nicht möglich / Stand: 01.11.2024

Siedlungen und Landschaften im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“. Entscheidend ist aber letztlich das verbindende Reiseerlebnis von Radlern und Radlerinnen in einer netten Gruppe.

Neu sind zwei Änderungen im Buchungsvorgang:

■ Ab sofort können unverbindliche Reservierungen zu einer Radreise im Jahr 2025, für die Du Dich interessierst, über die E-Mailadresse der Tourenleitung (siehe Tabelle) vorgenommen werden. In diesem Fall er-

hält der Reservierende dann zur Buchungsfreischaltung der Tour eine Benachrichtigung per E-Mail und hat dann für einen begrenzten Zeitraum die Gelegenheit, sich für diese Radreise verbindlich anzumelden.

■ Die Radreisen werden, sobald alle notwendigen Informationen vorliegen, zeitnah online gestellt. Zeitlich gestaffelt werden dann bereits ab Januar 2025 einzelne Radreisen mit Detailinformationen abrufbar und buchbar sein, andere möglicherweise aber erst im März oder April (bis-

her hatten wir alle Radreisen immer zu einem gemeinsamen Termin auf der Webseite veröffentlicht).

Bitte beachten:

■ Vor der Buchung eurer Radreise bitte die Reisebedingungen für Radreisen und ggf. die Teilnahmebedingungen mit Pedelec auf der Webseite lesen und zur Kenntnis nehmen.

Viel Spaß beim Stöbern und Planen wünscht Euer Radreise-Team!

Thomas Koch,
Tourenreferent ADFC Frankfurt

Mitgliederversammlung 2025 des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Der Vorstand lädt gemäß § 8 seiner Satzung alle Mitglieder zur **Mitgliederversammlung** am

20. Februar 2025 von 19:00 – 22:00 Uhr

in den **SAALBAU Gutleut** (Raum Westhafen, Rottweiler Straße 32, 60327 Frankfurt) ein.

Anträge müssen bis zum 8.1.2025 in der Geschäftsstelle eingegangen sein.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollantin/des Protokollanten
3. Festlegung der Tagesordnung
4. Feststellung der Beschlussfähigkeit
5. Genehmigung des Protokolls der letzten Mitgliederversammlung (nach Rücksprache einsehbar)
6. Tätigkeits- und Kassenbericht des Vorstands
7. Bericht der Kassenprüfenden
8. Entlastung des Schatzmeisters und des Vorstands
9. Beschlussfassung über den Haushalt
10. Wahl der Kassenprüfenden
11. Wahl des Schatzmeisters/der Schatzmeisterin
12. Wahl des Vorstands
13. Kurzberichte aus den AGs
14. Wahl der Delegierten zur Landesversammlung 2025 des ADFC Landesverbands Hessen e. V.
15. Anträge
16. Sonstiges

Der Kreisvorstand

Kontakte im ADFC Frankfurt am Main e.V.



ADFC Frankfurt am Main e. V.

Bachmannstraße 2-4
60488 Frankfurt am Main
Tel. 069/94 41 01 96
Fax 069/94 41 01 93
kontakt@adfc-frankfurt.de

www.adfc-frankfurt.de
facebook.com/adfc ffm
instagram.com/adfc ffm
Mastodon: hessen.social/@adfc ffm
Bluesky: adfcffm.bsky.social
www.youtube.com/@adfc ffm
komooot: adfc-ffm.de/=BEf2

Öffnungszeiten Geschäftsstelle

Winterpause: Die Geschäftsstelle ist bis Mitte Januar geschlossen

Vorstand

Dagmar Berges
Anke Bruß
Michael Genthner
Hannah Kessler
Dr. Susanne Neumann
Klaus Schmidt-Montfort
Svea Birte Schuch
Alexander Schulz (Schatzmeister)
Thomas Tomala
vorstand@adfc-frankfurt.de

Kontoverbindung

Frankfurter Volksbank
DE69 5019 0000 0077 1119 48
BIC (SWIFT-CODE): FFBVDE33

Arbeitsgruppen / Themen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Frauenstammtisch: Dagmar Berges
frauenstammtisch@adfc-frankfurt.de

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

Radreisen: Elke Bauer
radreisen@adfc-frankfurt.de

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

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

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

Stadtteilgruppen

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

Beauftragte

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

Kontakte

Elke Bauer
elke.bauer@adfc-frankfurt.de
Dagmar Berges >0151 65 71 94 02
dagmar.berges@adfc-frankfurt.de
Anke Bruß
anke.bruss@adfc-frankfurt.de
Claudia Nora Fischer
claudia.fischer@adfc-frankfurt.de
Michael Genthner
michael.genthner@adfc-frankfurt.de
Bertram Giebeler >069 / 59 11 97
bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de
Falko Görres
falko.goerres@adfc-frankfurt.de
Ansgar Hegerfeld >0175 99 47 853
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
Sigrid Hubert >069 / 15 62 51 35
sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de
Katja Hertel
katja.hertel@adfc-frankfurt.de
Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de
Hannah Kessler
hannah.kessler@adfc-frankfurt.de

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

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

Simone Markl
simone.markl@adfc-frankfurt.de

Bernd Mönkemöller
bernd.moenkemoeller@
adfc-frankfurt.de

Lars Nattermann
lars.nattermann@adfc-frankfurt.de

Dr. Susanne Neumann
> 0177 78 52 570
susanne.neumann@adfc-frankfurt.de

Stephan Nickel >0151 46 72 19 36
stephan.nickel@adfc-frankfurt.de

Ralf Paul >069/49 40 928

Christa Pellerinshoff
christa.pellerinshoff@
adfc-frankfurt.de

Wolfgang Preisung > 0 61 92/9 517 617
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de

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

Klaus Schmidt-Montfort >069 / 51 30 52
klaus.schmidt-montfort@
adfc-frankfurt.de

Svea Birte Schuch >069 / 58 90 190
birte.schuch@adfc-frankfurt.de

Alexander Schulz >0176 496 85 859
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de

Thomas Tomala >0179 909 37 59
thomas.tomala@adfc-frankfurt.de

Anne Wehr >069 / 59 11 97
anne.wehr@adfc-frankfurt.de

Dieter Werner >069 / 95 90 88 98
dieter.werner@adfc-frankfurt.de

Eckehard Wolf >069 / 95 78 00 92
eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de

Impressum

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

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

Redaktionsteam: Dagmar Berges, Ingolf Biehuse, Sigrid Hubert,
Hannah Kessler, Peter Sauer, Birte Schuch, Torsten Willner;
ADFC Main-Taunus: Gabriele Wittendorfer; ADFC Bad Vilbel:
Ute Gräber-Seißinger; ADFC Offenbach: Henning Kühl

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe und Beiträge zu kürzen. Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de

Satz und Layout: Peter Sauer

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

Redaktionsschluss für die Jan./Feb.-Ausgabe: 11. Dezember 2024

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 19)
www.fahrrad-boettgen.de

Advanced Bikes GmbH
Hafenallee 61, 63067 Offenbach
https://ebike-int.com

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

Zweirad Ganzert GmbH
Mainzer Landstraße 234,
Galluswarte (Anzeige Seite 26)
www.zweirad-ganzert.de

**Gesellschaft zur Förderung
des Radsports mbH**
Otto-Fleck-Schneise 10a
www.gfr-cycling.de

Internationaler Bund/Bike Point
Autogenstraße 18
www.internationaler-bund.de

Radsporthaus Kriegelstein
Hofheimer Straße 5 (F-Zeilsheim)
(Anzeige Seite 36)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 19)
www.mainvelo.de

Montimare
Hanauer Landstraße 11 – 13
www.montimare.de

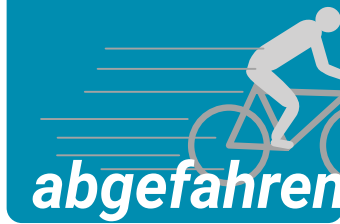
Per Pedale
Adalbertstraße 5
(Anzeige Seiten 18 + 25)
www.perpedale.de

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

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

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

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



Was ist eigentlich ein

Velodrom?

Der Bahnradsport steckt voller abgefahrener Begriffe. Sei es die blaue Markierung am unteren Fahrbahnrand mit dem schillernden Namen Côte d'azur oder Wettkampfformate mit Bezeichnungen wie Omnium, Madison und Scratch. Ganz zu schweigen von Keirin, der japanischen Version des Bahnradfahrens, die 1948 als Wettsport eingeführt wurde und bei der Mopeds das Tempo angeben. Hier soll es aber um das Velodrom gehen – den Austragungsort der Bahnradrennen.

Aufstieg und Fall des Velodroms

Wie der französisch klingende Name vermuten lässt, wurde die erste Radrennbahn der Welt 1869 in Paris gebaut. Deutschland zog in den 1880er Jahren mit einer passenden Sportstätte in München nach, wo 1886 das erste Profiradrennen Deutschlands stattfand, das sogar mit 1.000 Mark dotiert war. Innerhalb der nächsten Jahrzehnte schossen mehr und mehr Velodrome aus dem Boden, sodass es zeitweise fast in jeder

deutschen Stadt eins gab, natürlich auch in Frankfurt (s. dazu *Frankfurt aktuell* 2024-01). Die Hallen erfreuten sich unter anderem deshalb so großer Beliebtheit, da das Radeln im Straßenverkehr teilweise verboten war und diese ohnehin eine für Räder extrem ungünstige Beschaffenheit hatten. Dabei darf man jedoch nicht vergessen, dass nicht alles, was damals als Velodrom firmierte, mit den heutigen Rennbahnen vergleichbar ist. Ein weiterer Grund war die steigende Popularität von Sechstagerennen, die oft von einem unterhaltsamen Rahmenprogramm begleitet wurden. Was das Bahnradsport so spektakulär macht, ist natürlich die besondere Architektur des Velodroms mit der bis zu 60 Grad angewinkelten Fahrbahn. Die Schräglage der Sportler:innen, die übrigens immer gegen den Uhrzeigersinn fahren, ist jedes Mal wieder beeindruckend anzusehen. Auch in der Frankfurter Festhalle wurde bis 1981 einmal im Jahr für ein Sechstagerennen eine Rennbahn aufgebaut. Reste der Bahn lagern noch im Archiv der Messe Frankfurt.

The Need for Speed

Die Höchstgeschwindigkeiten beim Bahnrad-sprint liegen bei bis zu 80 km/h. Doch wie ist das überhaupt möglich? Zunächst mal, weil die Fahrerinnen und Fahrer scheinbar Oberschenkel aus Stahl haben und damit beim Treten kurzzeitig bis zu 2.000 Watt erreichen können. Der zweite große Punkt ist die Aerodynamik. Die Athlet:innen falten sich auf dem Rad regelrecht zusammen, um der Luft so wenig Widerstand wie möglich zu bieten – eine extrem

kraftintensive Körperhaltung. Glatte Kleidung und ein windschnittiger Helm helfen ebenfalls, doch den größten Unterschied macht wahrscheinlich das Rad selbst. Bahnräder sind mit 6,8 kg sehr leicht, haben keine Bremsen und nur einen starren Gang. Die Reifen sind super schmal und werden mit bis zu 14 bar aufgepumpt. Auf dem glatten Holzboden des Velodroms ist der Rollwiderstand somit minimal und es können die oben genannten Höchstgeschwindigkeiten erreicht werden. Für eine Spazierfahrt im Gelände sind die Räder aufgrund dieser Eigenschaften aber eher nicht geeignet. Und dann wäre da noch der Preis, der zwischen 10.000 – 100.000 Euro liegen kann...

„Das Holzoval gibt einem so viel zurück“

Und heute? Auch wenn es bei weitem nicht mehr so viele Velodrome wie früher gibt, erfreut sich das Bahnradsport immer noch großer Beliebtheit. Seit seiner Entstehung war es übrigens bei allen Olympischen Sommerspielen dabei und sorgte auch dieses Jahr in Paris wieder für große Emotionen. Was macht die Sportart so besonders, wollen wir zum Abschluss von Pauline Grabosch, mehrfache Weltmeisterin im Teamsprint, wissen. Die sympathische 26-Jährige verrät: „Das Bahnradsport macht das Adrenalin, die Präzision und die kurzen Strecken aus. Alles muss auf den Punkt genau stimmen. Das Holzoval gibt einem so viel zurück!“

Hannah Kessler



Immer im Kreis, immer gegen den Uhrzeigersinn, haarscharf entlang der „Côte d'azur“: Bahnvierer in Schräglage in Rio de Janeiro

Hannah Kessler



Radspport im Velodrom, hier Weltmeisterschaft 2014 im kolumbianischen Cali

WikiCommons/nuestrociatismo.com



Auch in der Frankfurter Festhalle wurde an sechs Tagen im Kreis gefahren

Quelle: Sportkreis Frankfurt

INSPEKTION · BREMSEN · COCKPIT · ANTRIEB
LAUFRADBAU · FEDERGABEL / DÄMPFER · E-BIKE SERVICE

SCHRAUBE & RAD

MEISTERWERKSTATT

ÖFFNUNGSZEITEN & INFOS

Mo. – Fr., 10 – 19 Uhr
Sa., 10 – 15 Uhr
069 905 00 420
@schraube_und_rad

Eckenheimer Landstraße 16
60318 Frankfurt am Main

www.schraube-rad.de

Fahr Rad

Ein Buch für Fahrrad-Begeisterte jeden Alters

Umfassender kann ein Fahrradbuch kaum sein: Alle denkbaren Fahrradtypen werden vorgestellt, aber auch die unterschiedlichsten Anwendungsmöglichkeiten. Spannend beschrieben ist die bunte Palette der Motivationen, sich dieses Fahrzeugs zu bedienen, im Alltag, auf Ausflügen, für Reisen, zur Selbstdarstellung, zur Selbstverwirklichung, aus ökonomischen oder ökologischen Gründen, zum Transport von Lasten und nicht zuletzt einfach aus Lebensfreude.

Die Geschichte des Fahrrads und einzelner Komponenten wird ausgebreitet, beginnend mit einer Klimakrise und der Laufmaschine von Karl von Drais. Es gibt gut erläuterte Verkehrs- und Verhaltensregeln. Eine Doppelseite zeigt die Teile eines Fahrrads im Bild mit den Bezeichnungen dazu.

Ganz gründlich wird erklärt, wie ein Radrennen funktioniert. Wir ler-

nen auch viele weitere Sportarten kennen, die etwas mit Fahrrädern zu tun haben, außerdem Wettbewerbe bis hin zum Mountainbike-Schnorcheln. Zum Thema Weltumradlungen gibt es nicht nur eine allgemeine Gebrauchsanleitung, sondern auch noch einen Bericht über eine Weltreise, die 52 Jahre dauerte und durch 196 Länder führte. Viele Geschichten machen deutlich, welchen Einfluss das Fahrrad auf Einzelpersonen, auf Gemeinschaften, sogar auf die ganze Gesellschaft hat.

Diese lange Liste der Themen beschreibt zwar den Inhalt, aber nicht den Charakter des Buches. Der liegt nämlich in der ausgeprägten Emotionalität. Ja, man kann das Fahrrad mit einem Pferd vergleichen. Kaum hat sich jemand in den Sattel gesetzt und den Lenker ergriffen, da wird es auch schon lebendig – und wie! Wer hat nicht schon einmal sein Fahrrad nach einem erfolgreichen Ausritt gestreichelt? Wir alle

kennen das, aber die Lebendigkeit des Fahrrads steckt in diesem Buch in jeder Zeile.

Neben der emotionalen Kraft fällt die Internationalität des Buches auf. Verkehrsschilder und Texttafeln kommen in allen möglichen Sprachen und Schriften vor. Die Personen, die wir kennenlernen, kommen genauso aus aller Welt

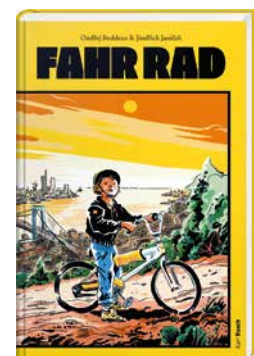
Die Originalausgabe ist in tschechischer Sprache erschienen. Die Übersetzung ins Deutsche ist an keiner Stelle holperig oder schwammig. Ganz offensichtlich beherrscht die Übersetzerin ihr Handwerk.

Und die Zeichnungen, die eigentlich Gemälde sind? Die würden das Buch schon ganz alleine spannend machen, wenn sie ganz ohne Worte abgedruckt wären.

Wer unbedingt einen Fehler in diesem Buch sucht, der findet auch einen: Der „Freilauf“ wird als „Leerlauf“ bezeichnet. Dabei gibt es wirklich Fahrräder mit Leerlauf. Wer noch ein Rad mit einer Torpedo-Dreigang-Nabe der mittleren Jahrgänge fährt, der kann zwischen zweitem und drittem Gang im Leerlauf landen und tritt dann wirklich ins Leere. Die Ganganzeige am Lenkerhebel

bleibt dann an der „Leerlaufkerbe“ stehen. Der Sinn dieser Option ist fraglich, ganz im Gegensatz zum Freilauf, ohne den die Pedale bergab mitdrehen würden.

Noch etwas: Gedacht ist das Buch für Leserinnen und Leser ab fünf Jahren. Das spornt natürlich an: Sollte man erst das Radfahren lernen oder erst das Lesen? Beides macht ungeheuer viel Spaß, dieses Buch beweist es. *Ingolf Biehusen*



Ondřej Buddeus (Text), Jindřich Janiček (Illustrationen), 120 Seiten, 19 x 29 cm
Übersetzt von Lena Dorn
ISBN 978-3-7920-0386-2
Karl Rauch Verlag, Düsseldorf
Preis 25 Euro



ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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

Öffnungszeiten:

Mo, Di, Do, Fr: 09.00-18.00 Uhr

Mi: geschlossen

Sa: 09.00-14.00 Uhr

Reparatur Hol- und Bring-Service
Tel. 069 / 37 00 24 86



www.radsporthaus-kriegelstein.de



10%

Auf ihr nächstes Rad!

Sie bekommen von uns 10% Nachlass
beim Kauf eines oder mehrerer
vorrätigen Elektrofahrräder (ab 3000€)
oder Fahrräder (ab 650€).

Dieser Gutschein ist nicht mit anderen
Aktionen kombinierbar.

Nur bei Vorlage dieser
Anzeige und nur bis
zum 31.12.2024 gültig.

