



FRANKFURT *aktuell*

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



Gute Fahrt ins Jahr 2025!

Mitgliederversammlung
ADFC Frankfurt
20.02.2025
(Seite 22)

**10€
Gutschein**

Gültig für Sachsenhausen

Morgens gebracht, abends gemacht.



Termin online buchen und Zeit sparen
Jetzt auch in Sachsenhausen



RMS BIKES FAHRRAD WERKSTATT

RMSBIKES.DE

BOCKENHEIM

NORDEND

SACHSENHAUSEN

Editorial

Die „Bürger für Frankfurt“ bemühen sich auch um uns Rad fahrende Bürger in Frankfurt. In einem Antrag der Fraktion im Römer wird bemängelt, dass sich Radfahrende häufig nicht an die geltenden Verkehrsregeln halten und dass man deshalb eine Einsatzgruppe „Fahrradkontrolle“ bei der Verkehrspolizei fordere. Außerdem hoffen die Bürger für Frankfurt, dass durch die Anbringung von Haltegriffen an Ampeln das Halten komfortabler werde und damit Rotlichtverstöße reduziert werden. In Frankfurt praktiziere der Magistrat ein „Laissez-faire“, was bei Radfahrenden „in erschreckend hohen Maße“ zur Missachtung der Regeln führe. Von Verkehrspolitik ist in diesem Antrag nicht die Rede. Dass ein vergleichbarer Antrag auch für Autofahrende eingereicht wurde, ist nicht bekannt. Und das, obwohl auch deren Rotlichtverstöße an nahezu jeder Ampelanlage zu beobachten sind. Und davon eine weit größere Gefahr für andere am Verkehr Teilnehmende ausgeht als von Radfahrenden. Der Antrag der „Bürger“ wurde in der Stadtverordnetenversammlung erst einmal auf die nächste Sitzung verschoben.

In Kassel hat die Fraktion der „Alternative für Deutschland“ die „Demontierung der Fahrradbügel auf dringend benötigten Parkplätzen/Parkständen“ gefordert. Handel und Gastronomie seien auf Parkpätze angewiesen und müssten mit Umsatzverlusten rechnen. Und da das Auto für viele Menschen ein unverzichtbares Verkehrsmittel sei,

müssen die Bügel zugunsten von Autoabstellflächen weichen. Denn Parkplatzmangel in der Stadt führt vermehrt zu illegalem Parken, was wiederum die Verkehrssicherheit verschlechtert. Von Verkehrspolitik ist auch hier nicht die Rede, von einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr oder einem Radwegenetz ebenfalls nicht. Immerhin wird die Gefahr benannt, die von Autofahrenden ausgehen kann. Dass daran Fahrradbügel mitschuldig sein sollen, hat allerdings die Stadtverordnetenversammlung nicht überzeugt, der Antrag wurde abgelehnt.

Mehr Verständnis für den Radverkehr haben andere. In unserer letzten Ausgabe habe ich mich über die Fortschritte in Sachen Mobilität bei Autoclubs gewundert, ob beim deutschen ADAC oder bei seinem österreichischen Pendant. Nun kommt es noch besser: In der Mitgliederzeitschrift des ADFC Hannover geht es in einem Beitrag ebenfalls um den ADAC. Unter der Überschrift „Ausgezeichnet: Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber*innen“ steht, ich mag es kaum glauben, „Der ADAC Niedersachsen-Sachsen Anhalt“, der sich den Sieg in der Kategorie „mittelgroße Betriebe und Einrichtungen“ holte. Interessant, oder?

Fahrt auch im neuen Jahr nur bei Grün, passt auf eure Abstellbügel auf und zeigt Handel und Gastronomie, dass Radfahrende gute Kunden sein können. Denn auch wir sind der Verkehr.

Peter für das Redaktionsteam



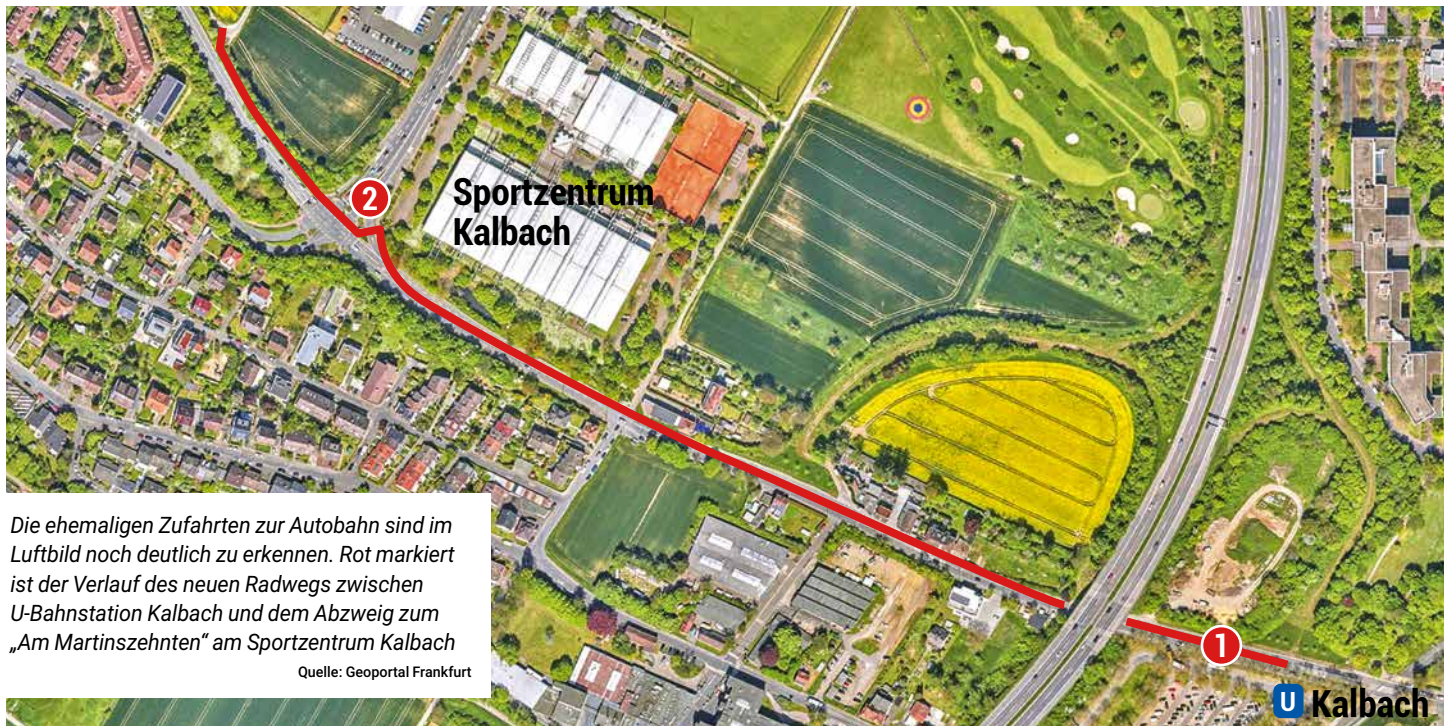
Peter Sauer

In diesem Heft ...

Von der Autobahnauffahrt zum Radweg	4	Regional	17
Radwege planen? Geht, wenn man es will!	5	Steinbach: „Danke, dass du Fahrrad fährst“	
Ab in den Wald! Radschnellweg FRM1	5	Eppstein/Hofheim: B 455 in Eppstein, Radweg Hofheim – Lorsbach?, Kostenlose (kalte) Dusche, Jahresgespräch Eppstein	
Abgesperrt	6	Bad Vilbel/Karben: Bad Vilbels Innenstadt nach der Renovierung, ADFC sieht in Bad Vilbel Handlungsbedarf, Barrierefreier Zugang zur S6, Treffen mit Karbens Bürgermeister	
Ein Stadtteil wächst wieder zusammen	6	Fernweh im Winter	22
Schweizer Straße:		Unterwegs auf den Spuren des Bauhaus	23
Mehr Verkehrssicherheit wagen!	7	Fünf Fragen an Verena Reddig	27
Radverkehrsmaßnahmen in Sachsenhausen	7	Wunderradler. Porträt Hans Dietmar Jäger	28
Radverkehr an Baustellen: So bitte nicht!	8	Holiday Parking	29
Weniger Geld für Radwege	8	Abgefahren	30
Biber zeigen, wie es geht	10	Nur 42 Stufen	31
Wegesanierung Im Fechenheimer Mainbogen			
Leser-Meinungen / Kleinanzeige	11		
Immer was zu tun	12		
Der Infoladen ist für unseren Verein unverzichtbar			
Lockere Weihnachtsstimmung im Südbahnhof	13		
HessenForum 2024	14		
Gedenken, in Pforzheim und anderswo	15	Termine	9
Gedenkfahrt am 2. Februar in Pforzheim	15	Einladung Mitgliederversammlung	22
„Rücksicht macht Wege breit“	16	Kontakte, Impressum, Fördermitglieder	26
Radfahren auf Wirtschafts- und Feldwegen im Herbst			



Zu unserem Wimmelbild auf dem Titel: Auch im Winter wird in Frankfurt Rad gefahren. Die Abstellanlage vor der Art Bar im Ziegelhüttenweg war bei der Weihnachtsfeier des Vereins Spiridon Frankfurt gut gefüllt.



Die ehemaligen Zufahrten zur Autobahn sind im Luftbild noch deutlich zu erkennen. Rot markiert ist der Verlauf des neuen Radwegs zwischen U-Bahnstation Kalbach und dem Abzweig zum „Am Martinszehnten“ am Sportzentrum Kalbach

Quelle: Geoportal Frankfurt

Von der Autobahnauffahrt zum Radweg

Im Jahr 2005 wurde die Anschlussstelle „Kalbach/Bonames“ der A661 geschlossen und inzwischen auch zurückgebaut. Nun wird dort ein neuer Rad- und Gehweg eingerichtet.

Rückblick: Die Autobahn-Anschlussstelle „Kalbach/Bonames“ wurde vor knapp 20 Jahren wegen der damals neu eröffneten Anschlussstellen Nieder-Eschbach und Heddernheim geschlossen, da für drei dieser riesigen Asphaltflächen mit so geringem Abstand zueinander die rechtliche Grundlage fehlte. Diese wäre erst wieder gegeben gewesen, wenn die A661, wie damals noch geplant, auf drei Fahrstreifen je Richtung ausgebaut worden wäre. Die besondere Dringlich-

keit dieses Ausbaus wurde Ende des letzten Jahrzehntes aber von der Landesregierung nicht mehr erkannt. Wie man damaligen Zeitungsberichten entnehmen kann, sollte der Fokus stattdessen auf den weiteren Ausbau der A5 gelegt werden. Die Natur eroberte sich die geschlossene Anschlussstelle im Laufe der Jahre Stück für Stück zurück, bevor schlussendlich Anfang 2019 der übrige Asphalt mit schwerem Gerät entfernt wurde. Spuren der Pisten aber sind bis heute sichtbar.

Gleichzeitig war es gar nicht so einfach, mit dem Fahrrad von der U-Bahn-Station Kalbach z. B. zum Sport- und Freizeitzentrum Kalbach zu gelangen. Unzählige Sportangebote locken Menschen aller Altersgruppen an, insbesondere für Kinder war die Anreise per Fahrrad aber bisher kaum möglich. Das ändert sich nun! Hessen Mobil lässt seit Juni 2024 die Bagger rollen und 900 Meter Rad- und Gehweg inklusive neuen Mittelinseln und eines Anschlusses an den schon vorhan-

denen Weg nordwestlich von „Am Martinszehnten“ (parallel zur Umgehungsstraße L 3019) errichten. Im Osten soll der neue Weg an den Bestandsweg Richtung Ben-Gurion-Ring angebunden werden.

Der neue Weg wird es ermöglichen, den Ortskern von Kalbach komfortabel zu umradeln, egal ob man von Bonames aus zum FC Kalbach, dem Kleintierzuchtverein oder auch zum Wertstoffhof Nord im Industriegebiet Am Martinszehnten möchte.

Ansgar Hegerfeld



1 Diesseits der Autobahn: Neue Mittelinsel im Oberen Kalbacher Weg nahe der U-Bahnstation erleichtert das Queren der Fahrbahn



2 Jenseits der Autobahn: Radweg-Baustelle, hier am Abzweig der Straße „Am Martinszehnten“ von der Kalbacher Hauptstraße

Ansgar Hegerfeld (2)

Radwege planen? Geht, wenn man es will!

Die Planungsgesellschaft für die Regionaltangente West darf nun endlich auch Radwege planen

Das ÖPNV-Großprojekt Regionaltangente West („RTW“) beschäftigt den ADFC schon seit vielen Jahren, vor allem wegen der (dabei vergessenen) Radwege. Diese stehen nämlich nicht im Gesellschaftszweck der Planungsgesellschaft. In dieser sind alle Beteiligten, wie z. B. Kommunen und das Land Hessen vertreten.



Strömender Regen hielt die Teilnehmenden im Mai 2024 nicht davon ab, für Radwege im Frankfurter Westen zu demonstrieren Ansgar Hegerfeld

Was nach einer winzigen Formalie klingt, hat aber weitreichende Auswirkungen: So durfte die Planungsgesellschaft sich nicht um die Radwege kümmern, selbst wenn es die Verantwortlichen durchaus wollten. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durfte sich der Autor dieser Zeilen im Oktober 2023 dem Tribunal aus Aufsichtsbehörden, Planungsgesellschaft und weiteren Akteuren stellen und die Forderung des ADFC Main-Taunus, ADFC Frankfurt und ADFC Hessen auch persönlich vorbringen: Wir wollten einfach nur Radwege entlang der ohnehin aufwendig gebauten und sinnvollen Bahnstrecke haben. Wir taufte diese Kombination aus Bahnstrecke und Radwegen „RTW Plus“.

Überraschenderweise waren sich bei diesem sehr formalen Termin alle Beteiligten einig darin, dass die gewünschten Radwege absolut sinnvoll und technisch wohl auch machbar wären. Der einzige Haken: Sie hatten keinen Auftrag, sich um die Radwege zu kümmern, so gerne sie unsere Forderung auch erfüllen wollten.

Nach einer gemeinsam von den ADFC-Gliederungen organisierten Fahrraddemonstration im Mai 2024 kam dann offensichtlich hinter den Kulissen Bewegung in das Thema. Im November 2024 wurde bekanntgegeben, dass der Gesellschaftszweck der Planungsgesellschaft angepasst wurde und jetzt auch den Bau von Radwegen beinhaltet. Es geht also, wenn man es will!

Nun können sich die Kommunen auch Radwege im Rahmen der Baumaßnahmen wünschen und nicht einfach nur die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands verlangen. Die Planungsgesellschaft hat damit deutlich mehr Freiräume zur Umsetzung von Ideen. Wie sich die Erweiterung des Gesellschaftszwecks konkret auswirkt, können wir aktuell leider noch nicht abschätzen.

Übrigens: Bei der Regionaltangente Ost hat man dazu gelernt. Hier setzt sich die Stadt Frankfurt dafür ein, dass gleich von Anfang an Rad- und Gehwege mit geplant werden. Dieser Blick über den Tellerrand sollte eigentlich der Standardfall sein.

Ansgar Hegerfeld



Ab in den Wald!

Der Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt schreitet voran

Nach jahrelangen Diskussionen über die Nutzung von Asphalt und Beleuchtung im Frankfurter Stadtwald geht es nun beim Radschnellwege FRM1 endlich weiter vorwärts. Die Frankfurter Stadtverordneten haben im Dezember mehrheitlich die Vorplanungsvorlage beschlossen und weitere Planungsmittel für den Abschnitt im Frankfurter Stadtwald freigegeben.

Die geplante Route steht schon längere Zeit fest und wir sind optimistisch, dass mit diesem Beschluss der Radschnellweg nicht nur aus südlicher Richtung Gestalt annimmt, sondern auch auf Frankfurter Stadtgebiet der Anschluss hergestellt wird. Dabei sollen wie geplant die schon auf der Kuhpfadschneise testweise verbauten Lampen mit Photovoltaikmodulen und Bewegungserkennung zum Einsatz kommen. Der Hersteller wollte auf diesem besonders dunklen Abschnitt demonstrieren, dass die Lampen auch unter diesen Bedingungen funktionieren.

Ansgar Hegerfeld

ABGESPERRT

Manche mögen sich vielleicht wundern, dass wir seit einigen Ausgaben dieses Magazins so viele (teilweise) gesperrte Straßen in der Rubrik „Abgesperrt“ zeigen. Die Verbindung zum Radverkehr erschließt sich eher auf den zweiten Blick: Wir wollen mit dieser Sammlung zeigen, dass für Baustellen problemlos und in der Regel ohne politischen Aufschrei Fahrstreifen oder ganze Straßen – oft für mehrere Wochen oder sogar Monate – gesperrt werden können.

Wären an denselben Stellen aber vernünftige Radwege mit derselben Einschränkung für den Autoverkehr angelegt worden, wäre der Aufschrei enorm! Wir möchten daher zum einen dokumentieren, was alles geht und gleichzeitig die Verwaltung und Stadtpolitik dafür sensibilisieren, dass man im Schatten von Baustellen nahezu ohne Gegenwind Radwege anlegen kann – die ersten positiven Ergebnisse gibt es diesbezüglich schon.

Ansgar Hegerfeld



1



2



3

Alleenring

1 Außerhalb der Ferien und für ganze zwei Wochen wurde auf dem Alleinring einer der beiden Fahrstreifen wegen einer Baustelle gesperrt. Wir wünschen uns schon lange auch an dieser Stelle einen zeitgemäßen Radweg anstatt des

bisherigen schmalen und buckeligen Hochbordradwegs. Wie durch ein Wunder gab es keine Berichte über gigantische Rückstaus!

Pfingstweidstraße

2 Im Vergleich zum letztem Heft wurde die Sperrung der Pfingst-

weidstraße noch einmal erweitert, für mehrere Wochen wurde sie voll gesperrt. Der Aufschrei blieb aus.

Eschersheimer Landstraße

3 Die Eschersheimer Landstraße am Montag, den 2. Dezember um

8.15 Uhr. Es sind keine Ferien, trotzdem wurde ein Fahrstreifen stadteinwärts für eine Baustelle gesperrt. Wo ein Radweg angeblich im Berufsverkehr für riesige Rückstaus sorgen würde und deshalb noch nicht realisiert wird, passiert bei der über mehrere Tage eingerichteten Baustelle praktisch nichts.

Ein Stadtteil wächst wieder zusammen

Die Unterführung für Rad- und Fußverkehr am Friedhof Eschersheim ist wieder eröffnet

Lange 3,5 Jahre hat es gedauert, aber nun stellen die Bahngleise zwischen der Dreihäusergasse und dem Friedhof Eschersheim keine unüberwindbare Barriere mehr dar – die neue Unterführung kann nun endlich zu Fuß und mit dem Fahrrad genutzt werden! Im Zuge des Ausbaus der S-Bahn-Linie S6 wurde auch die viel zu schmale, dunkle und mit Drängelgittern verbaute Unterführung komplett erneuert. Dass die Bauarbeiten deutlich länger dauerten als geplant, ist schnell vergessen, obwohl man die Wiedereröffnung der hochfrequentierten Abkürzung kaum erwarten konnte. Zum Redaktionsschluss standen zwar noch einige Schilder,

die den Weg als gesperrt auswiesen, aber der Asphalt wurde bereits gegossen, die Poller aufgestellt und auch die Piktogramme wurden bereits aufgebracht. Die Beleuchtung fehlt zwar noch, ist aber bereits vorbereitet. Vor Ort berichteten gleich mehrere Personen, dass sie nun endlich nicht mehr riesige Umwege laufen müssen. Auch der Fußweg entlang der Bahngleise Richtung Zaunstraße/Maybachstraße ist wieder nutzbar, wenn auch von der Oberfläche noch verbesserungswürdig.

Ende 2024 waren dann auch die Unterführungen an der Niedwiesenstraße und „An den zehn Ruthen“ wieder geöffnet.

Ansgar Hegerfeld



Ansgar Hegerfeld

Schweizer Straße:

Mehr Verkehrssicherheit wagen!

Über 3000 Menschen radeln heute schon pro Tag über den nördlichen Abschnitt der Schweizer Straße zwischen Untermainbrücke und Gartenstraße. Dass schlechte bzw. nicht vorhandene Radinfrastruktur zu Unfällen führt, kann man auf diesen paar Metern gut sehen: In den letzten fünf Jahren gab es dort 17 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden. Die Gründe sind vielfältig: Egal, ob es zur Kollision im Kreuzungsbereich kommt oder Autofahrende beim Öffnen der Autotür Menschen vom Fahrrad holen (auch wegen des aktuell fehlenden, aber bei Neuplanungen vorgeschriebenen Sicherheitstrennstreifens) – diese Unfälle sind leicht vermeidbar! Damit sich die städtische Unfallkommission mit dem Abschnitt beschäftigt, sind es aber offenbar noch zu wenige. Zwar ist der große Umbau der Schweizer Straße ohnehin in Planung, darauf werden wir allerdings noch viele Jahre warten müssen.

Aus unserer Sicht kann und sollte die Stadt Frankfurt deshalb einige der bekannten Gefahren- und Unfallstellen schon vorab entschärfen. Dafür dürfte der übliche Werkzeugkasten mit Farbe und eventuell kleineren Trennelementen ausreichend sein, was sich in geringen Kosten und einem überschaubaren Aufwand widerspiegelt.

Die Stadt müsste vor allem den rechten Fahrstreifen südlich der Hans-Thoma-Straße, der ohnehin nur als Parkplatz genutzt wurde, als Radfahrstreifen umwidmen. Schon seit mehreren Monaten sind diese Parkplätze wegen einer Baustelle gesperrt und stehen nicht zur Verfügung. Gestört hat das auch in Sachsenhausen praktisch niemanden (siehe auch „Abgesperrt“ auf der gegenüberliegenden Seite).

Wenn man diese Parkplätze nach Ende der Baustelle nicht wiederherstellt, kann aus unserer Sicht dieser Abschnitt mit wenig Aufwand deutlich sicherer gestaltet werden.



Der Fahrstreifen ist südlich der Hans-Thoma-Straße durch eine Baustelle gesperrt. Da würde auch ein Radstreifen Platz finden Ansgar Hegerfeld

Vom Mainufer kommend in Richtung Hans-Thoma-Straße würde die Abschaffung des überbreiten Fahrstreifens auf der Schweizer Straße, auf dem man praktisch nicht mit zwei Kfz nebeneinander fahren/halten kann, zu deutlich weniger Konflikten führen und Klarheit für alle schaffen. Ohnehin hat sich diese Führungsform in Frankfurt nicht bewährt und wird daher nicht mehr neu eingerichtet. Und eine leicht verständliche, eindeutige und intuitive Verkehrsführung entspannt am Ende auch die Autofahrenden, die ihre Aufmerksamkeit im Kreuzungs-

bereich nicht nur auf ihre gefährdeten Außenspiegel legen sollen.

Wieso der Kurvenradius beim Abbiegen in die Hans-Thoma-Straße mit zwei Fahrstreifen beim letzten großem Umbau so gigantisch gewählt wurde und der Fußverkehr dank Absperrgittern Umwege laufen muss, bleibt für uns ein Rätsel. Schließlich kann man effektiv nur von einem Fahrstreifen aus einbiegen und zumindest während der Fahrt wachsen Autos nicht plötzlich so rasant an, dass sie nach dem Abbiegen plötzlich das Doppelte an Platz benötigen. Ansgar Hegerfeld



Ansgar Hegerfeld

1



privat

2



Ansgar Hegerfeld

3

Radverkehrsmaßnahmen in Sachsenhausen

Nicht nur in der Innenstadt, sondern auch südlich des Main wird der Radverkehr gefördert!

Brückenstraße 1 + 2

In der Brückenstraße wurde im Kreuzungsbereich zur Textorstraße ein Stück Radfahrstreifen eingerichtet, damit die Platzverhältnisse klar geregelt sind und Falschparker nicht mehr die Einfahrt in die Kreuzung erschweren. Leider funktioniert dieser gut gemeinte Radfahrstreifen dank der tagtäglich dort regelwidrig

abgestellten Autos nur begrenzt: Die notwendige Restfahrbahnbreite wird nicht eingehalten, sodass legal in die Straße einfahrende Menschen mit ihren Autos auf den Radfahrstreifen ausweichen. Nach mehreren Versuchen gelang es uns immerhin, einige Falschparker von der städtischen Verkehrspolizei abschleppen zu lassen.

Textorstraße 3

Direkt nebenan wurde die ohnehin stark verblichene Sperrfläche vergrößert, im Kreuzungsbereich mit roter Farbe und Trennelementen die Geschwindigkeit reduziert und dadurch die Sicherheit erhöht.

Was in Sachsenhausen noch fehlt

Die Entschärfung bzw. der Lücken-

schluss auf dem nördlichen Abschnitt der Schweizer Straße, rund um die Hans-Thoma-Straße. Dort wird seit Monaten dank einer Baustelle und den dafür gesperrten Parkplätzen gezeigt, dass der zweite Fahr- bzw. Parkstreifen nicht gebraucht wird und daher der fließende (Rad)Verkehr dort zukünftig Platz finden kann! Ansgar Hegerfeld

Radverkehr an Baustellen: So bitte nicht!

Einige Menschen staunten nicht schlecht, als sie morgens mit dem Fahrrad auf der Adickesallee plötzlich vor einem „Radverkehr verboten“-Schild standen – eine so wichtige Verbindungsachse wurde wegen einer Baustelle für den Radverkehr gesperrt, selbst das Ausweichen auf die Fahrbahn wurde ausdrücklich untersagt.

Zwar wurde eine sehr großräumige Umleitung für den Radverkehr über die Cronstettenstraße eingerichtet, allerdings war diese weder vollständig noch intuitiv erfassbar. Der Kraftverkehr hingegen durfte die Baustelle ungehindert auf zwei exklusiv für dieses Verkehrsmittel reservierten Fahrstreifen passieren, lediglich auf der Eschersheimer Landstraße wurde Richtung Norden einer der vier (!) Fahrstreifen für die Baustelle gesperrt.

Genau so eine einseitige Bevorzugung des Autoverkehrs sollte eigentlich durch den „Leitfaden für Radverkehr an Baustellen“ (wir berichteten in FFA 04/2024) nicht mehr vorkommen, weshalb wir uns auch bei den Verantwortlichen beschwerten. Wir hoffen, dass zukünftig auch der Radverkehr solche Baustellen sicher und ohne riesige Umwege passieren darf und es sich um einen negativen Einzelfall handelte. Wie fahrradfreundlich eine Stadt wirklich ist, zeigt sich bekanntermaßen vor allem dann, wenn es mal etwas enger wird.

Ansgar Hegerfeld



Weniger Geld für Radwege

Die hessischen Landesverbände von **ADFC** und **VCD** haben sich gegen die Reduzierung der Landesmittel für die Nahmobilität ausgesprochen

Aufgrund von Kürzungen im Landeshaushalt wird hessischen Kommunen künftig weniger Geld für den Ausbau von Fuß- und Radwegen, Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und der Öffentlichkeitsarbeit rund um die Verkehrswende zur Verfügung stehen. Einsparungen sind bei Fortbildungen für kommunale Beschäftigte vorgesehen, Verkehrssicherheitsaudits sollen komplett wegfallen. Auf diese Weise will die Landesregierung gegenüber dem Landeshaushalt 2023 ein Drittel der Ausgaben für die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) einsparen.

Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), in der neben Kommunen, VCD und ADFC auch weitere Fachverbände und die Verkehrsverbände mitarbeiten, dient der Unter-

stützung der Kommunen in allen Fragen rund um den Fuß- und Radverkehr. Der Lenkungsausschuss der AGNH sprach sich in seiner Sitzung am Donnerstag einstimmig gegen die Kürzungen der Landesregierung in diesem Bereich aus. ADFC und VCD fordern, die Qualitätssicherung für kommunale Planungen weiter durch das Land zu fördern.

Anja Zeller, Politische Geschäftsführerin des VCD Hessen, kritisiert: „Kommunale Anstrengungen für bessere Rad- und Fußwege gehen oft nur mit Landesunterstützung zusammen, sei es bei Leitfäden, Planungschecks, den Kosten des STADTRADELNS und der Kommunikation. Viele Städte und Gemeinden leiden unter Personalmangel, der sich auf Verbesserungen im Bereich der Nahmobilität auswirkt. Wenn

hier nun auch noch von Landesseite gekürzt wird, zeigt dies, dass Verkehrssicherheit und gutes Vorankommen aller Verkehrsteilnehmenden dem Verkehrsminister und seiner neuen Staatssekretärin nicht von Bedeutung sind. Nahmobilität hat in der hessischen Landesregierung offensichtlich keine Priorität, genauso wenig wie die Entlastung und Unterstützung der Städte und Gemeinden.“

Sofrony Riedmann, Landesgeschäftsführer des ADFC Hessen, ergänzt: „Die geplanten Kürzungen treffen insbesondere kleinere Kommunen, die auf die Unterstützung durch das Land ganz besonders angewiesen sind. Somit sind insbesondere Menschen in den ländlichen Räumen Hessens die Leidtragenden, wenn beim Fuß- und Radverkehr und der Verkehrssicherheit gekürzt wird. Wir fordern die Landesregierung auf, sich auf ihre Ziele im Koalitionsvertrag, den ländlichen Raum und die dortigen Kommunen besonders zu fördern, rückzubedenken und an diesen Stellen Kürzungen zu vermeiden. Insbesondere bei sicheren Schulwegen gibt es landesweit erheblichen Nachholbedarf.“

Pressemitteilung des ADFC Hessen

Termine

Mi.	15.01.	V	Verkehrs-AG
Mo.	27.01.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	31.01.	NW	Stadtteilgruppe Nord-West
Sa.	01.02.	R	Redaktion Frankfurt aktuell
Mi.	05.02.	G	Kartographie & GPS AG
Di.	11.02.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	12.02.	N	Radeltreff im Westen
Do.	13.02.	N	Radeltreff im Norden
Mo.	17.02.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	19.02.	V	Verkehrs-AG
Do.	20.02.		Mitgliederversammlung ADFC Frankfurt (S. 22)
Mi.	05.03.	G	Kartographie & GPS AG
Mo.	10.03.	VS	Vorstandssitzung
Di.	11.03.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	12.03.	W	Radlertreff im Westen
Do.	13.03.	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
NW	19.00 Uhr	Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
R	15.00 Uhr	Infoladen, Bachmannstraße 2-4 Info unter: peter.sauer@adfc-frankfurt.de
S	19.00 Uhr	In einer Gaststätte Anmeldung und Info unter: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
V	19.30 Uhr	Videokonferenz/Infoladen. Info unter: ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
VS	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
W	18.30 Uhr	Gasthaus „Zum Schwanen“, Höchster Schlossplatz. Info unter: christa.pelleringhoff@adfc-frankfurt.de

Codierungen

in der Wilhelm-Epstein-Straße 61 (nur mit Anmeldung unter
www.adfc-frankfurt.de/codiertermine)
am 1. und 3. Freitag im Monat jeweils von 15.00 – ca. 16.30 Uhr

Critical Mass (Treffpunkt Alte Oper):

Sonntags: 02.02.2025; 02.03.2025, 14.00 Uhr
Freitags: 07.02.2025; 07.03.2025, 19.00 Uhr

Der Infoladen macht Winterpause bis März!

Hausener Brotfabrik, Bachmannstraße 2-4
Ab 7. März: freitags 17.15 – 19 Uhr / samstags 11 – 13 Uhr

UNSER FAHRRAD



In Utrecht beeindruckt die niederländische Umsetzung der Klarheit der Mathematik. Zu Deutsch: Unser Zaun + Dein Fahrrad = Unser Fahrrad.

Christian Martens

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

Sa. 01.02.2025, 15-18 Uhr Selbsthilfwerkstatt
Anmeldung bei Rainer Mai unter 069 413085

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

Redaktionsschluss für die März/April-Ausgabe: 12.02.2025





Wurzelaufbrüche auf dem Weg durch den Fechenheimer Mainbogen

Peter Sauer (3)



Sanierter Weg, wurzelfrei und ohne Bodenwellen – absteigen sollen wir trotzdem



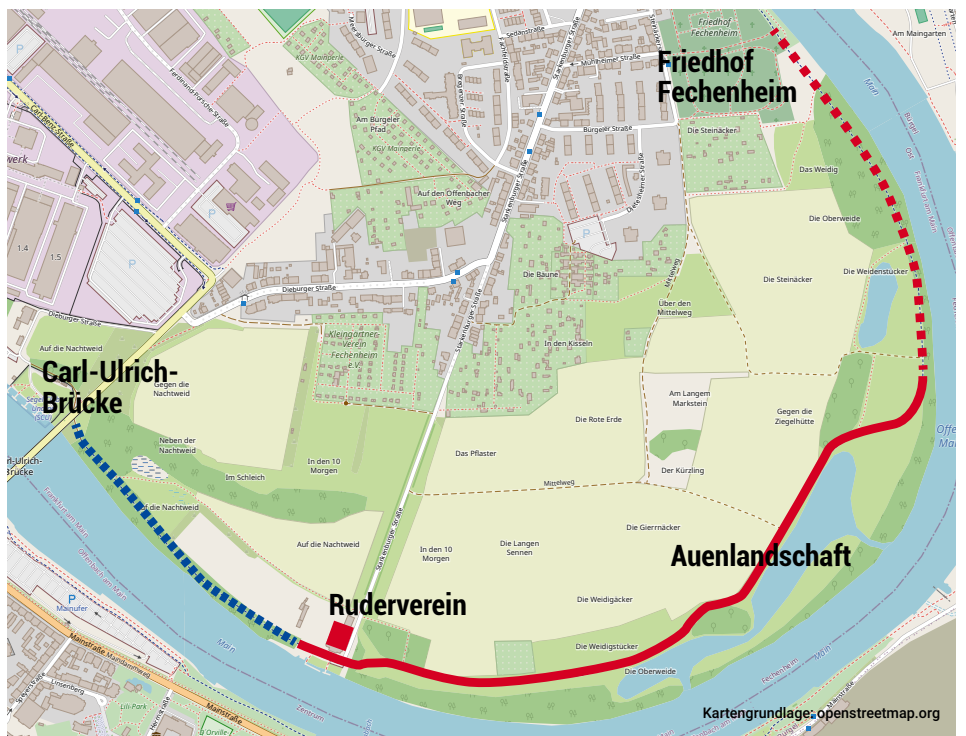
Haben zügig ganze Arbeit geleistet und taugen damit als Vorbild – die Biber

Biber zeigen, wie es geht

Im Fechenheimer Mainbogen schreitet die Wegesanierung voran

Ganz im Osten der Stadt liegt der „Fechenheimer Mainbogen“, der Teil des Frankfurter Grünürtels ist. Zwischen landwirtschaftlich genutzten Flächen und Mainufer verläuft der Grünürtel-Radrundweg. Der war viele Jahre in einem erbärmlichen Zustand, wurde aber nach Renaturierungsarbeiten (der Main bekam einige Ausweichflächen, die sich zu einer naturnahen Auenlandschaft entwickeln sollen) vor einigen Jahren zu einer sehr guten Piste ausgebaut. Dort rollt man auf breiter Bahn und hellem Asphalt zwischen Wasservögeln und der Offenbacher Skyline mainabwärts durch die sich entwickelnde Auenlandschaft.

Doch die Freude an der Fahrt endete bisher dort, wo der Weg am Ende der Starkenburger Straße auf den Parkplatz vor dem Offenbacher Ruderverein trifft (*richtig gelesen: der Offenbacher Club residiert auf der Frankfurter Mainseite*). Denn im weiteren Verlauf bis zur Carl-Ulrich-Brücke bremste uns ein gefährlicher Hindernisparcours aus, behinderten erhebliche Asphaltaufrüche („...die krassesten Wurzelaufbrüche in ganz Frankfurt!“ schrieb Bertram Giebler bereits in *Frankfurt aktuell* 3-20) die freie Fahrt durch das Feuchtgebiet. Wann, oder ob überhaupt, auch hier auf eine Sanierung zu hoffen war, war über all die Jahre nicht herauszufinden. Es sei ein Gesamtkonzept für den Fechenheimer Mainbogen in Arbeit, hieß es vor Jahren, bis dahin müsse ich mir keine Hoffnung auf Besserung machen. Immerhin wurden Warnschilder aufgestellt, verbunden mit dem Zusatzschild „Radfahrer absteigen“.



Am Rand des Wegs gehen Biber davon unbeeindruckt ihrer Tätigkeit nach und zeigen, was auch in kürzester Zeit an Arbeitsleistung möglich ist.

Dann, Anfang Oktober im gerade vergangenen Jahr, wurde ich überrascht. Nicht von einem Gesamtkonzept, nicht von einem Biber, sondern von einer glatten Asphaltschicht, unterbrochen von Abschnitten mit wassergebundener Decke, die auf gut 500 m Länge durch den Auenwald gezogen wurden und sich mit normaler Geschwindigkeit gefahrlos befahren lassen. Radfahrende werden zwar immer noch vor Bodenwellen gewarnt und zum Absteigen aufgefordert, aber wer sich vorher dieser Aufforderung nicht gebeugt hat, wird dies auch jetzt nicht tun.

Überrascht war ich auch, weil ich noch im August zum wiederholten Mal auf der Meldeplattform Radverkehr an den katastrophalen Zustand im Mainbogen erinnert hatte. Hat das den Ausschlag für die Sanierung gegeben? Da überschätze ich meinen Einfluss auf die städtischen Ämter sicherlich. Trotzdem werde ich dort, fleißig wie ein Biber, weiterhin dran bleiben – inzwischen ist nämlich der ebenfalls rund 500 m lange Abschnitt des Weges, der zwischen dem Fechenheimer Friedhof und dem breiten Weg im renaturierten Areal verläuft, in die Jahre gekommen. Auch hier arbeiten sich Baumwurzeln durch den Asphalt und machen den Grünürtel-Radrundweg zu einer gefährlichen Holperpiste. Peter Sauer

Leser MEINUNGEN

„Wo nur ist die A5?“, Frankfurt aktuell 6-2024

Ich habe mich bzgl. der A5-Demo sehr über das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes gefreut. Da er die Gefahr von Auffahrunfällen an Stauenden so ernst nimmt und Unfälle bekanntermaßen eine sehr häufige Ursache von Staus sind, erwarte ich in Kürze auch höchstrichterliche Urteile für ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen sowie ein 24/7-LKW-Fahrverbot. Letztere fallen ja gerne auf durch verlorene Ladung, Ausbrennen oder Querliegen nach Touchierung der Mittelleitplanke, alles Gründe für eine Vollsperrung mit Staufolge. Soviel Vertrauen habe ich in unseren deutschen Rechtsstaat, dass ich vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof diese Konsistenz seiner Urteile erwarte. Sollte ich da enttäuscht werden, würde ich mir die Freiheit nehmen, über die Scheinheiligkeit des Demoverbots nachzudenken.

Funfact: ich habe bei der Kundgebung am Westkreuz mal auf dem Handy geschaut, wie sich die Demo auf die Stausituation auswirkt. Zu meiner großen Überraschung habe ich festgestellt, dass bei Googlemaps die Originaldemoroute auf der A5 als gesperrt angezeigt wurde. Keine Ahnung, wieviele Autofahrer sich durch Googlemaps über unnötige Umwege navigieren ließen. Und merke: die Sprunghaftigkeit deutscher Gerichtbarkeit überfordert amerikanische Hightech-Unternehmen.

Christian Martens

„Alter Weißer Mann“, Frankfurt aktuell 6-2024

Dem Wunsch von Henning Kaufmann nach einer deutlichen Stellungnahme des ADFC kann man nur den Wunsch hinzufügen, dass die Schnellfahrer auf die Regeln achten. Wir erwarten von Autofahrenden, dass sie einen Mindestabstand von einem Meter beim Überholen einhalten. Oft muss ich froh sein, wenn ein Abstand von 20 cm eingehalten wird – manche Radwege sind schlicht und einfach so schmal, dass sie sicheres Überholen nicht zulassen, etwa derjenige an der

Südseite der Adickesallee. Der wurde mit 2,50 Meter Breite auskömmlich geplant, auch wenn in den Radweg eingebaute Absperrungen entlang der Fahrbahn zuweilen nur 2,20 bis 2,30 Meter an nutzbarer Breite übrig lassen. Auf dem Abschnitt zwischen Eysseneckstraße und Fußgängerampel Bertramstraße wird es kritisch. Der Radverkehr ist dort in beide Richtungen zugelassen, alles vorbildlich beschildert und sogar mit Mittelstreifen markiert. Leider bleiben für die Fahrtrichtung Osten nur 90-95 cm übrig. Da ist Überholen schlicht und einfach nicht möglich. Trotzdem werde ich regelmäßig auch dort überholt. Manche klingeln, wohl um mich zu warnen. Aber wovor warnt man mich? Vor der Gefahr, die der Überholende selbst schafft. Das empfinde ich so wie das „Platzdahupen“ von Autos. Man könnte sich da eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Radfahrende wünschen, auch zum Schutz der Fußgänger. Besser wäre freilich einfach nur freiwillig entschleunigtes Radfahren – 15-20 km/h reichen aus, zumal auf Radwegen, die nicht baulich von Fußgängerwegen getrennt sind.

Rudolf von Laun

„Der Chefkümmerer“, Frankfurt aktuell 6-2024

Liebe „Frankfurt aktuell“-Redaktion, danke für euren Bericht über das Radfahrbüro und das Verkehrsdezernat.

Mich hat es gefreut, dass hier diejenigen, die in der Verwaltung für die Umsetzung der Radwege sorgen, gewürdigt werden.

Sehr anschaulich finde ich auch die Foto-Dokumentation besonders zum neuen Radweg in der Eschersheimer Landstraße, dieser Lückenschluss ist aus meiner Sicht gut gelungen.

Für mich als Radfahrerin und Mitglied im Ortsbeirat ist der ADFC ein wichtiger Partner. Schön, dass ihr in der Stadt und in den städtischen Gremien so präsent wart im vergangenen Jahr.

Euch allen eine schöne Weihnachtsfeier, frohe Weihnachten und alles Gute für 2025!

*Karin Guder,
Mitglied im Ortsbeirat 3 (Nordend)*

„Der rote Teppich wird nach Norden ausgerollt“, Frankfurt aktuell 6-2024

Ist alles Gold, bzw. Rot, was blinkt?

Endlich, es gibt einen Fahrradstreifen entlang der Eschersheimer Landstraße im Dornbusch. Was in anderen nordeuropäischen Ländern entlang einer vierspurigen Hauptstraße einfach normal ist, soll man in Deutschland bejubeln – und das, obwohl es den Fahrradstreifen zwischen Marbachweg und Hügelstraße nur stadtauswärts gibt. Von nichts zu etwas – es ist eine Verbesserung.

Dennoch bin ich kritischer als Ansgar Hegerfeld in seinem Artikel in der letzten Ausgabe dieses Blattes. Irgendwie wirkt diese Maßnahme doch als eine sehr kostengünstige und damit vor allem auch potenziell reversible Variante.

Warum ist es (leider nicht nur hier) in Frankfurt der Standard, einen Fahrradstreifen zwischen Parkplätze und Fahrstreifen zu bauen, bzw. zu malen? Schon jetzt passiert häufig, was zu erwarten war: Es wird auf dem Fahrradstreifen gehalten. Außerdem müssen parkende Autos sowieso den Fahrradstreifen queren und zeitweise belegen. Für diese Lösung wurde außerdem kurz vor der Kreuzung mit der Miquelallee ein Fahrradstreifen aufgegeben, der zwar nicht übermäßig breit war, aber immerhin hinter den längsparkenden Autos entlang führte und für Frankfurter Verhältnisse eine gewisse Qualität hatte.

Breit ist natürlich schön, aber schön wird es vor allem, wenn ein breiter Fahrradweg in zwei Richtungen führt und durch eine durchgehende Bordsteinkante vom Autoverkehr getrennt wird. Breit ist weniger schön, wenn der Streifen wie eine überdimensionierte Improvisation wirkt, die gewiss die Autolobby dazu verführt, sich über den Nutzen solcher Maßnahmen zu beschweren.

Damit sich ein Fahrradstreifen als natürlicher Teil in einen bewusst eingerichteten öffentlichen Raum einfügt, hätte es eine umfassende Umgestaltung der Eschersheimer Landstraße gebraucht. Das gilt eigentlich über die ganze Länge zwischen Hügelstraße und Miquelallee, aber das Chaos wirkt im Bereich der Haltestelle Dornbusch am stärksten. Zu lange Parkplätze, eine Straßenführung die mal breit ist, mal eingengt. Ein superenger Fußgängerweg zwischen U-Bahngleisen und Autoverkehr: Es hätte alles behoben werden können, wenn nicht mit minimalen Mitteln (malen, Poller in den Boden bohren) dieser Weg „gebaut“ wäre.

Nun gilt vermutlich, das Provisorien am längsten halten – wenn eine neue Stadtregierung nicht sogar auf die Idee kommt, Rotes wieder Schwarz zu malen.

Tim (Teunis Marius) van de Griend

Klein ANZEIGE

Herren-Pedelec, Pegasus Premio E8



Neupreis: 2.400 EUR (2013)
5.800 km
Erneuerungen: Akku (2017),
Reifen Schwalbe Marathon Plus,
Schläuche, Pedale (2023)
Zubehör: Faltschloss (Abus
Bordo Granit), Helm (Uvex)
VHB: 1.000 EUR

Kontakt:
bschucka@googlemail.com



Die AG Bachmannstraße bei der Jahresplanung, der Jahreskalender für 2025 wird gestaltet. Von links: Anne Wehr, Christina Romeis, Sigrid Hubert, Wolfgang Preisig, Matthias Püschel, Katja Hertel, Anke Bruß und Verena Reddig (nicht dabei Dirk Trull und Birte Schuch) Dagmar Berges

Immer was zu tun

Der Infoladen ist für unseren Verein unverzichtbar

Die Geschäftsstelle ist nicht nur Treffpunkt und Tagungsort für Vorstand und Arbeitsgruppen des ADFC, sondern auch Infoladen für Mitglieder und Fahrrad affine Menschen. Damit ist er eine wichtige Anlaufstelle und schon immer eine bedeutende Institution des Vereins.

Schon vor dem Umzug der Geschäftsstelle nach Hausen war das Infoladenteam etwas beunruhigt. Werden Interessierte den Weg in die „Peripherie“ auf sich nehmen? Macht es Sinn, weiterhin Öffnungszeiten anzubieten und/oder müssen sie ggf. angepasst werden? Aber am Ende bleibt es (fast) wie es war. Und das ist auch gut so.

Der Infoladen ist schon immer eine zentrale Kontaktstelle für Mit-

glieder des Vereins, aber auch für alle Radfahrinteressierten. Hier kann man sich umfangreich erkundigen, die Ladendienstler unterstützen bei allen Fragestellungen zum Thema Fahrrad. In der Regel geht es um Radtouren und -reisen, um Kartenmaterial und Informationsbroschüren, die ausliegen und von den „Diensthabenden“ empfohlen werden. Aber es wird auch über ADFC-Themen (Mitgliedschaft, Angebote, Aktivitäten, etc.) bestens informiert. In den 90er- und bis weit in die Nullerjahre gab es sogar tägliche Öffnungszeiten, Ehrenamtliche haben nach Feierabend Karten und Reiseleiter verkauft und Auskunft rund ums Radfahren gegeben. Die Zeiten haben sich jedoch geändert und mit den Online-Radtourenplanern, GPS-Guides, Navigationsapps, Bikemaps etc. ist die Nachfrage nach Radkarten und -führern peu à peu gesunken. Zudem werden zunehmend Anfragen per E-Mail gestellt, anstatt

bei einem persönlichen Besuch im Laden.

Das Ladenteam, das sich nun „AG Bachmannstraße“ nennt, übernimmt jedoch auch andere Aufgaben. Die Post muss gesichtet und gegebenenfalls weitergeleitet werden, E-Mails beantwortet und bei Bedarf Material an andere, befreundete Organisationen ausgegeben werden. Benötigtes Material für Aktionen und Events wird zusammengestellt und nach Rückgabe wieder sorgfältig in die dafür vorgesehenen Schränke einsortiert. Alles hat seinen Platz, damit Übergaben problemlos klappen. Alle zwei Monate wird *Frankfurt aktuell* aus der Druckerei angeliefert und von den Austräger:innen abgeholt. Auch dann ist jemand vor Ort und es gibt entsprechend Sonderöffnungszeiten.

Der Infoladen ist weiterhin ein sehr wichtiger Anlaufpunkt für unterschiedliche Anliegen. In der Fahrrad-

saison ist er nun an zwei Tagen in der Woche geöffnet.

Also, es lohnt sich für alle, mal vorbeizuschauen.

Zurzeit ist Winterpause, aber ab März geht's wieder los.

Dagmar Berges

Öffnungszeiten des Infoladens

Bachmannstraße 2-4
Frankfurt-Hausen

Ab dem 07.03.2025 freitags von 17.15 Uhr bis 19 Uhr und samstags von 11 bis 13 Uhr. An langen Wochenenden wie Ostern, 1. Mai, Himmelfahrt, Fronleichnam bleibt der Laden geschlossen.

Die Öffnungszeiten sind auch auf unserer Homepage unter *Termine & Events / Veranstaltungskalender* nachzulesen.



Ansgar Hegerfeld präsentiert als Verkehrs-
politischer Sprecher die Früchte seiner
Arbeit im vergangenen Jahr Eckehard Wolf (2)



Mit Liebe geschmiert: Die besten Schmalzbröte
Frankfurts gibt es beim ADFC, heißt es. Die
Stimmung auf der Weihnachtsfeier scheint das
zu bestätigen.



Lockere Weihnachtsstimmung im Südbahnhof

Es ist immer wieder erstaunlich, wie zuverlässig unsere Feste von sehr vielen Freiwilligen gemeinsam gestaltet werden. Auch in diesem Jahr kamen etliche Aktive, um die Weihnachtsfeier vorzubereiten und die Organisator:innen zu unterstützen. Denn es macht immer Spaß, gemeinsam etwas auf die Beine zu stellen.

Die Organisation im Vorfeld übernahm Birte Schuch. Und es gelang ihr, dass alles wie am Schnürchen lief. Etliche Kisten Getränke, massenweise Brote und Aufstriche, dazu weihnachtliche Deko, alles wurde herbeigeschafft. Viele helfende Hände bereiteten das Buffet vor und schmückten die Tische vorweihnachtlich. Punkt 18 Uhr war alles perfekt gerichtet und die meisten der Gäste, empfangen mit besinnlichen Saxophonklängen von Günter Tatar, auch schon im Albert-Mangelsdorff-Saal eingetroffen.

Der Vorstand begrüßte alle mit einem witzigen Gedicht, kreiert von Michael Genthner und Birte Schuch. Innovative Aktionen und besondere Leistungen der Arbeitsgruppen wurden in Verse verpackt hervorgehoben. Im Anschluss zeigte Ansgar Hegerfeld anhand einer Bildershow die verkehrspolitisch relevanten Projekte, die in diesem Jahr hervorstachen wie z. B. der Radwege-Lückenschluss auf der Eschersheimer Landstraße. Berttram Giebeler erinnerte anhand seiner legendären, informativen, aber auch sehr lustigen Pixelshow an viele interessante Aktionen, die der ADFC in diesem Jahr durchgeführt hat, wie z. B. Firmen-Events, Radtouren und Radreisen, Codierangebote oder Informationsstände. Beide Vorträge verdeutlichen, wie umfangreich und vielfältig das Angebot hier in Frankfurt auch 2024 war und wie wichtig es grundsätzlich ist, sich verkehrspolitisch einzumischen. Die unzähligen Freiwilligen und ein aktives Vereinsleben machen das überhaupt erst möglich.

Und so bietet die Weihnachtsfeier einen Rahmen, um das Engagement aller Aktiven wertzuschätzen und darüber hinaus allen Anwesenden (rund 150 waren es am Ende) zu danken.

Dagmar Berges

STEVENS
Vii
RIDLEY

Fahrrad Böttgen GmbH

seit 1924 in Bornheim

Große Spillingsgasse 8-14
60385 Frankfurt am Main

Tel. 069 - 945108 - 0
info@fahrrad-boettgen.de

www.Fahrrad-Boettgen.de

Böttgen's Kinderwelt
im Untergeschoß
mit eigenem Hof für Probefahrten

benno
QIO
tern
vsl fahrradmanufaktur[®]



Die Teilnehmer:innen des HessenForums vor dem Eingang zur Jugendherberge

Dr. Anja Wagner

HessenForum 2024:

Mehr Raum fürs Fahrrad im Sinne des Gemeinwohls

Am Wochenende vom 22. bis 24. November 2024 lud der Landesverband Hessen des ADFC seine aktiven Mitglieder zum HessenForum in die Jugendherberge Bad Homburg ein. Dabei kam eine Vielzahl an Themen rund ums Fahrrad zur Diskussion.

Am Freitag begrüßte der Landesvorsitzende Ansgar Hegerfeld die rund 60 Teilnehmenden, von denen viele mit dem Fahrrad angereist waren. Nach einem gemeinsamen Abendessen begann das Programm mit einem einstimmenden und auflockernden Verkehrsquiz.

„Mobilität ist eine Eigenschaft des Menschen“

Am Samstagmorgen ermutigte die Politische Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann den ADFC, sich als gesellschaftlicher Akteur nicht von Hürden und langen Entscheidungswegen in der Verkehrspolitik ausbremsen zu lassen: „Mobilität ist eine Eigenschaft des Menschen“, betonte sie. Das Fahrrad diene entsprechend dem Gemeinwohl.

Danach standen vier Vorträge zur Wahl: Joachim Hochstein, Leiter des Radfahrbüros der Stadt Frankfurt, referierte über die Entwicklung und Umsetzung der Radverkehrskonzepte in Frankfurt am Main. Roland Rücker und Anna Hesse, beide Ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte (von Kelsterbach und von Weiterstadt), sprachen über die Position der/des Ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten als Chance für den ADFC. Klaus Görge vom ADFC Darmstadt-Dieburg informierte zum Thema Verkehrspolitik: Wo und wie soll man vor Ort einsteigen? Runde Tische, Radentscheide, Ausschüsse, Verkehrsschauen etc. Als vierte Option lud Laura Kehrer von der Hochschule Darmstadt zur Vorstellung eines Status quo in Sachen Verkehrssicherheit ein: Von der Vision Zero bis zu Verkehrssicherheitsaudits gebe es hierzu verschiedene Ansätze.

Entscheidend sei vor allem auch eine Fortführung der Wegeverbreiterung.

Im Anschluss an die gemeinsame Mittagspause konnte man erneut unter vier Themenvorträgen wählen: Felix Weidner von Hessen Mobil referierte über den Radwegebau in der Baulast des Landes. Michael Fröhlich vom ADFC Rhein-Neckar stellte seine Erfahrungen mit verkehrspädagogischer Arbeit an Schulen in Heidelberg vor. Über Aktionen und den Rechtsrahmen für den Radverkehr sprach Anja Zeller, Politische Geschäftsführerin des VCD Hessen. Zum Thema Superblocks wurde außerdem ein Workshop geboten, angeleitet durch Florian Keiper von Changing Cities e.V. aus Berlin.

Offenes Barcamp-Format

Am Nachmittag bediente sich das HessenForum erstmalig mit dem Barcamp eines interaktiven Formats, in dem in Kleingruppen zu selbst definierten Fragestellungen in zwei Runden gearbeitet wurde. Einzelne Teilnehmende stellten vorab ihre Vorschläge vor. Dazu zählte auch die provokante Frage, was getan werden könne, um weniger Frauen im ADFC zu haben – um in umgekehrter Sichtweise herauszufinden, wie dies vermieden werden kann. Weitere Sessions widmeten sich den Fragen, wie wir zu mehr Erfolg in der

kommunalen (Rad)Verkehrspolitik kommen, wie die Arbeit in einem inhomogenen Vorstand aussieht, was es zum Fahrradklimatest zu sagen gibt und zu den anstehenden Kommunal- und Bundestagswahlen.

Im Nachgang wurden die wichtigsten Ergebnisse im Forum präsentiert. Fazit: Das Thema Fahrrad braucht mehr Raum! In den Köpfen, aber auch in den Ortschaften und auf den Straßen.

Zum Ausklang des Tages berichtete Florian „Floki“ Keiper von seiner beeindruckenden und hochinteressanten Zweiradtour über 17.000 km von Berlin in den Iran und zurück.

Bausteine für zukunftsgerechte und multimodale Radverkehrskonzepte präsentierte am Sonntagmorgen Uwe Petry vom Planungsbüro VAR+. Dabei wurde deutlich, wie komplex Verkehrsplanung ist und wie kontrovers Fachplaner und ADFC-Aktive die Dinge sehen können. So verteidigte Petry z. B. die roten Furten für Radfahrende, die es vereinzelt neben Zebrastreifen gibt, als eine Option, die vor Ort sinnvoll sein könne. Einige der anwesenden TourGuides sehen hierin jedoch eine Verunsicherung der Radfahrenden. Die Farbe rot suggeriere ein Vorfahrtsrecht, das man auf dem Rad jedoch an einem Zebrastreifen nicht habe. Eine spannende Diskussion.

Im zweiten Beitrag des Tages stellte Jörg Welke im Namen der Deutschen Bahn die überraschend vielfältigen neuen Optionen von „Bahn & Bike“ vor. Er erläuterte, welche Möglichkeiten es hier gibt – angefangen von der kostenlosen Beratung über eine Online-Planungshilfe für Kommunen bis zur Unterstützung bei Fördermitteln.

Erstes Fazit

Gegen 12 Uhr beendete der Landesvorstand mit einem Rückblick und positivem Feedback aus der Gruppe die Tagung. Der Mix aus klassischen Impulsreferaten, Workshops und einem offenen Format wie dem Barcamp überzeugte die Teilnehmer:innen. Viele werden sicherlich auch im kommenden Jahr teilnehmen, dann vom 21. bis 23. November in Kassel. Gefragt, wo für ihn als Landesvorsitzender der Stellenwert des HessenForums liegt, antwortete Ansgar Hegerfeld: „Das HessenForum dient nicht nur der Wissensvermittlung. Solche Formate, in denen wir dem Austausch und der Vernetzung Raum geben, sind essentiell für einen Verband, der vom ehrenamtlichen Engagement in der Fläche lebt“.

Dr. Anja Wagner, ADFC Darmstadt-Dieburg



Anna Hesse und Roland Rücker sind ehrenamtliche tätige Radverkehrsbeauftragte



Florian Keiper von Changing Cities e.V. aus Berlin erläutert das Thema „Superblocks“



Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann macht Mut
Helga Hofmann (3)

Gedenken, in Pforzheim und anderswo

Auch in Frankreich überfahren und töten Autofahrende Menschen auf Fahrrädern

In unserer letzten Ausgabe (Heft 6/24) hatten wir an „Natenom“ erinnert, den Radfahrer, der bei Pforzheim von einem Autofahrer getötet wurde (Wiederholung unseres Aufrufs zur Gedenkfahrt siehe Kasten unten). Solche traurigen Ereignisse sensibilisieren auch für ähnlich gelagerte Fälle, die durch die Medien gehen. Zwei Kollisionen mit

tödlichem Ausgang für Radfahrende sind aus Frankreich bekannt geworden. In Paris wurde ein Radfahrer nach einem Streit mit einem Autofahrer von diesem vorsätzlich angefahren und getötet. In Limoges wurde der „Mann in Blau“, ein als Unikum stadtweit bekannter Radfahrer, von einem Autofahrer auf einer Landstraße getötet.

In beiden Fällen ist die Betroffenheit, aber auch die Wut auf die motorisierte Gewalt, unter französischen Fahrrad-Aktivisten groß. Wir dokumentieren hier die Trauerbekundungen sowie die Aufrufe zu Demonstrationen von der Website velivelo-limoges.org in deutscher Übersetzung.

Peter Sauer

Hommage an den Mann in Blau

Mit großer Trauer haben wir erfahren, dass Jean-Marc Chatard, genannt „Der Mann in Blau“, von einem Autofahrer auf der Department-Straße 979 in Eyjeaux getötet wurde. Er war der auffälligste Radfahrer in Limoges, seit Jahrzehnten allen bekannt. Wir trauern um den Mann und um das Symbol der Freiheit, das er verkörperte, und haben seiner Familie unser Mitgefühl ausgedrückt.

In einem Beitrag in „Le Populaire du Centre“ im Jahr 2006 sprach er über seine Bewunderung für das Fahrrad und seine Abneigung gegen das Auto.



velivelo-limoges.org - Jean-Luc Brunet



„Die Autos sind Blödsinn ... Es gibt Menschen, die mich wütend machen, wirkliche Narren. Sie gehen mir auf die Nerven...“ Der Mann in Blau wollte in Ruhe gelassen werden, wollte sich nicht weiter von Autofahrenden beim Radfahren ärgern lassen.

Der Autofahrer, der Jean-Marc Chatard getötet hat, beging Unfallflucht, ein Aufruf an eventuelle Zeugen wurde veröffentlicht. Uns besorgt die Zunahme der motorisierten Gewalt gegen Radfahrende. Dies ist der zweite Unfall auf dieser Strecke von zwei Kilometern innerhalb von zwei Monaten, der für Radfahrer tödlich endete, und der vierte Radfahrer, der innerhalb eines Jahres im Gemeindeverband Limoges Métropole getötet wurde. Es besteht dringender Handlungsbedarf seitens des

Departements Haute-Vienne, um endlich die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten und die Radverkehrsinfrastruktur entlang dieser Straßen zu verbessern – wie dies in anderen Departements bereits geschehen ist.

Wir laden alle ein, die sich von diesem Drama betroffen fühlen, dem Mann in Blau die Ehre zu erweisen auf einer Versammlung am Samstag, 16.11. um 11 Uhr vor dem Rathaus von Limoges.

Erinnerung an Paul, der von einem Autofahrer in Paris getötet wurde

Wir stehen unter Schock und sind traurig und wütend zugleich. Am Dienstagabend ist Paul, der mit dem Fahrrad unterwegs war, von einem Autofahrer getötet worden. Dem Drama war ein Streit zwischen Täter und Opfer vorausgegangen. Paul, der Mitglied der Initiative „Paris en selle“ (*Paris auf dem Sattel*) war, wurde 27 Jahre alt. Er kämpfte für eine Stadt, in der sich alle sicher bewegen können.

Dieses Drama erzeugt bei vielen von uns eine ungeheure Resonanz. Als Radfahrende sind wir alle, Männer wie Frauen, schon von automobilischer Gewalt



betroffen gewesen. Hupen, Beleidigungen, Einschüchterungen, überraschendes Überholen – diese motorisierte Gewalt wird in der Öffentlichkeit toleriert oder gar verniedlicht. Heute hat sie zum Tod eines Radfahrers geführt.

Wir rufen dazu auf, Paul die letzte Ehre zu erweisen. Überall in Frankreich sollten wir uns am 19.10. um 17.45 Uhr zu einer Schweigeminute vor dem Rathaus versammeln. Wir wollen die Botschaft an die politisch Verantwortlichen senden: Stopp der motorisierten Gewalt. Es ist Zeit, die Realität in unserem Alltag anzuerkennen und dringend Maßnahmen zu ergreifen, um weitere Dramen zu verhindern!

Quelle: velivelo-limoges.org
(Übersetzung: Naxos France)

Gedenkfahrt am 2. Februar in Pforzheim

Anlässlich des Todestages von „Natenom“ wird in Pforzheim am Sonntag, den 2. Februar 2025, eine Gedenkfahrt stattfinden. Start ist um 11 Uhr vor der Staatsanwaltschaft (Lindenstraße 3) direkt am Bahnhof.

Der ADFC Frankfurt unterstützt diese Demonstration. Und das nicht obwohl, sondern gerade weil es bereits bei der ersten Demonstration Anfang

2024 zu Zwischenfällen mit Autofahrern kam. Strafverfahren laufen diesbezüglich noch, Videos erleichterten hierbei die Aufarbeitung dieser Fälle. Wir empfehlen daher die Nutzung von Kameras bzw. Dashcams, sofern sie nicht in der Hand gehalten werden und so ein Sicherheitsrisiko für die anderen Menschen sind.

Wir würden uns freuen, wenn möglichst viele Menschen nach Pforz-



heim 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

„Rücksicht macht Wege breit“

Radfahren auf Wirtschafts- und Feldwegen kann im Herbst eine gefährliche Angelegenheit sein

Frank Peter Hopp

Jedes Jahr im Herbst, insbesondere zur Zeit der Rübenernte, sind die von der Landwirtschaft als auch Radfahrer:innen, bzw. Fußgänger:innen benutzten Wirtschafts- und Feldwege aufgrund der Ernte und der bei der anschließenden Bearbeitung der Äcker eingesetzten landwirtschaftlichen Maschinen stark verschmutzt. Durch die Feuchtigkeit werden heruntergefallene Erdballen schnell zu einem gefährlichen Schmierfilm, bei Frost werden sie zu einer Buckelpiste.

Im Hochtaunuskreis und Maintaunuskreis haben wir regelmäßig mit dieser Situation zu tun, und sind aktuell von einem ADFC-Mitglied, das regelmäßig von Oberursel nach Frankfurt pendelt, auf dieses Problem hingewiesen worden. Wirtschaftswege sind keine gewidmeten, öffentlichen Straßen. Sie sind aber aufgrund des Betretungsrechts von Wegen in der freien Landwirt-

schaft (auch mit dem Fahrrad) tatsächlich öffentlich. Deshalb werden diese Wirtschaftswege auch von der Straßenverkehrsbehörde mit amtlichen Verkehrszeichen versehen, und es gelten die Verhaltenspflichten der StVO

So heißt es in § 32 StVO Verkehrshindernisse:

„Es ist verboten, die Straße zu beschmutzen oder zu benetzen oder Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Wer für solche verkehrswidrigen Zustände verantwortlich ist, hat diese unverzüglich zu beseitigen und diese bis dahin ausreichend kenntlich zu machen.“

Es gilt das Verursacherprinzip

Im Prinzip gilt hier grundsätzlich das Verursacherprinzip, d. h. Landwirte, die eine Verschmutzung verursacht haben, die das übliche Maß übersteigt, müssen diese auch beseitigen. Zwar sind die Anforderungen an die Beseitigung von Verschmutzungen auf Wirtschaftswegen geringer als zum Beispiel auf einer Bundesstraße, die ein Traktor nach der Feldarbeit benutzt. Wirtschaftswege können aber auch anstelle von begleitenden Radwegen die Funktion haben, Radfahrenden eine Alternative zur Benutzung der Fahrbahn zu bieten.

Wir haben die Gemeinden Eschborn und Steinbach, die primär betroffen waren, angeschrieben und in Abstimmung mit Roland Huhn, Referent Recht beim Bundesverband des ADFC, auf die rechtliche Situation hingewiesen. Des Weiteren haben wir gebeten, auf die örtlichen Landwirte einzuwirken, dass diese die starke Verschmutzung nach der Ernte beseitigen.

Der Bürgermeister der Kommune Steinbach hat schnell reagiert und zugesagt, den örtlichen Landwirt darauf hinzuweisen, die Verschmut-

zung zu beseitigen, wohingegen sich die Stadt Eschborn zunächst geweigert und abgestritten hat, dass es sich bei den Wirtschaftswegen um öffentliche Wege handle und § 32 StVO keine Abwendung finde. Nach einem längeren Mailwechsel mit uns unter Hinweis auf diverse Urteile und die Stellungnahme von Roland Huhn vom Bundesverband, hat jedoch auch Eschborn mitgeteilt dass sie ihren Ortslandwirt über die angezeigte Verschmutzung informiert und gebeten habe, dafür Sorge zu tragen, dass die Wirtschaftswege nach Möglichkeit nicht im aufgezeigten Umfang verschmutzt werden sollen.

Die Antwort der Kommune Eschborn endete allerdings mit folgendem Satz:

„Zum Thema Rücksichtnahme wurden erst vor kurzem auf unseren Wirtschaftswegen von den Landwirten Schablonen markiert, da diese sich immer wieder über rücksichtslose Radfahrer oder Fußgänger beschwerten, die kein Verständnis für die Wirtschaftswege haben. Vielleicht sollten Sie mal an alle Radfahrer und Fußgänger Merkzettel verteilen, dass die Wirtschaftswege in erster Linie der Landwirtschaft dienen und Fußgänger und Radfahrer nur Sekundärnutzer dieser Flächen sind.“

Polemik hilft uns kaum weiter

Diese Polemisierung und Polarisierung des Sachverhaltes finden wir sehr schade und nicht angemessen. Die angesprochene Kampagne (Rücksicht macht Wege breit) sollte u. E. eine gegenseitige Rücksichtnahme beinhalten und keine Einbahnstraße darstellen. Fahrräder und Radpendler:innen spielen für die Verkehrswende eine wichtige Rolle. So wird das Radpendeln nicht attraktiver.

*Birgit Dettmar-Voerste,
Vorstandsmitglied der OG Oberursel/Steinbach
und des Kreisvorstandes Hochtaunus*

GANZ GUT
GANZ FIX
GANZ NAH

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

Ihr Fahrradspezialist
an der Galluswarte

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

Steinbach

„Danke, dass du Fahrrad fährst“

Erfolgreiche ADFC-Aktion in Steinbach

Am Dienstag, 17.12.2024 um 7 Uhr starteten Birgit Dettmar-Voerste und Bengt Köslich von der ADFC OG Oberursel/Steinbach zu Ihrer „ADFC Zimtsterneaktion“ an der Apfelweinbrücke in Steinbach. Bereits um 8.20 Uhr mussten sie die Aktion beenden, da alle 50 Zimtsterne erfolgreich verteilt worden waren.

Wir hatten nicht damit gerechnet, dass Mitte Dezember an einem feuchten, nass-kalten Morgen doch so viele Radfahrende am Knotenpunkt Apfelweinbrücke mit dem Fahrrad unterwegs sind“, meinte Birgit Dettmar-Voerste erstaunt. Wobei mindestens 10 Pendler:innen keine Zeit zum Anhalten fanden und winkend mit hoher Trittfrequenz vorbeigefahren sind.

Viele nahmen sich aber auch die Zeit, freudig die Aufmerksamkeit der

beiden ADFC-Aktiven anzunehmen und ein kurzes Gespräch z. B. über ihre Wegstrecke zu führen. „Ob aus Steinbach, Frankfurt, Eschborn, Kronberg oder Oberursel kommend, wir haben bis auf ganz wenige Ausnahmen nur gut gelaunte, freundliche und fröhliche fahrradfahrende Menschen getroffen“, sagte Bengt Köslich an diesem dunklen Morgen.

Der ADFC hatte zu dieser Winter-Aktion aufgerufen, um sich symbolisch bei allen Radfahrenden zu bedanken, die ganzjährig ihr Fahrrad benutzen und sich auch von schlechten Wetterbedingungen nicht vom Radfahren abhalten lassen. Herzlichen Dank auch an dieser Stelle an alle Radfahrenden, die zu jeder Jahreszeit ihr Fahrrad zu Arbeits- + Einkaufsfahrten, Kindertransporten und weiteren Alltagserledigungen nutzen. *Bengt Köslich*



Birgit Dettmar-Voerste vom ADFC Oberursel/Steinbach trägt vorsichtshalber eine Warnweste, um in der Morgendämmerung für Radpendelnde rechtzeitig erkennbar zu sein. Wer anhält, so wie diese Dame, wird mit einem Zimtstern belohnt.

Bengt Köslich

Beratung & Service
Kinderräder
Jugendräder
Stadtfahrräder
Tourenräder
Gravelbikes
Trekkingräder
Single-Speed-Räder
Mountainbikes
Pedelecs
Kompakt-Pedelecs
chike
Ersatzteile
Zubehör

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

www.FahrradWagner.de

W

Fahrradhaus
Wagner

Familientradition seit 1929

Wooqstr. 21
Tel.: 069 - 952 948 44

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

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



PERPEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

FAHRRAD FREUND

VERKEHRSWENDE?
AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

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

PERPEDALE.DE
FAHRRADFREUND.COM

Bad Vilbel / Karben

Bad Vilbels Innenstadt nach der Renovierung

Eine kritische Betrachtung der Umgestaltung der Frankfurter Straße



Die Frankfurter Straße ist nach ihrer „Attraktivierung“ wieder für den Verkehr freigegeben; die Politprominenz hat dies entsprechend gefeiert. Doch was haben die Steuerzahlenden für ihr Geld bekommen?

Beginnen wir mit dem Aspekt der Radverkehrsinfrastruktur und -führung – konkret: mit dem benutzungspflichtigen Radweg zwischen der Einmündung der Wiesengasse und dem Biwerkreisel.

Punkt 1: Der Belag ist gut, die Breite ausreichend – auf den ersten Blick ganz schön. Doch wie gelangen Radelnde von der Wiesengasse kommend dorthin? Rechtwinkliges Abbiegen mit dem Fahrrad ohne ausreichenden Kurvenradius ist physikalisch nicht möglich. Weil die Benutzungspflicht erst ab dem 20 Meter nach Süden versetzten Verkehrszeichen gilt, machen Radelnde nichts falsch, wenn sie zunächst auf der Fahrbahn der Frankfurter Straße fahren, um anschließend an der mit dem Verkehrszeichen versehenen Stelle auf den Radweg zu wechseln. Ist das so gewollt?

Punkt 2: Wegen des Erhalts eines einzigen Parkplatzes ist der dem Radweg benachbarte Gehweg so verengt, dass deren Nutzer:innen im Bereich des Grillpalasts nur im Gänsemarsch laufen können (Abb. ①).

Punkt 3: Die Ritterstraße ist zwischen Frankfurter Straße und Bergstraße Einbahnstraße Richtung Norden und für Radfahrende in Gegenrichtung

freigegeben. Doch wie gelangen Radelnde von dem Radweg auf der Frankfurter Straße dorthin? Hat man doch an der Stelle, an der das Abbiegen angebracht wäre, eine Fahrradabstellanlage installiert (zu den Anlehnbügeln weiter unten mehr).

Blieben wir noch bei der Ritterstraße: Deren Fahrbahn ist so schmal, dass Fahrräder und Kraftfahrzeuge kaum aneinander vorbeikommen. Radfahrende haben in diesem Bereich Vorfahrt (§ 6 StVO). Allerdings wird ihnen diese selten eingeräumt. Warum werden die dem Verkehrsfluss hinderlichen sieben Parkplätze zulasten der Verkehrssicherheit erhalten? Radfahrende weichen auf andere Wege oder den Gehweg aus – ein Beispiel für Fehlverhalten, ausgelöst durch eine unzureichende Verkehrsinfrastruktur. (Abb. ② + ③)

Punkt 4: Am südlichen Ende der Radspur fragt man sich, wie es für den Rad- und den Fußverkehr weitergeht – der Radweg mündet übergangslos in den Gehweg. Die rote Markierung quer zur Fahrbahn suggeriert eine Weiterführung des Radverkehrs im Uhrzeigersinn um den Kreisel in Richtung Landgrabenstraße. Obwohl nicht StVO-konform, ist ein entsprechendes Verhalten – auch um der unsicheren Verkehrsführung in der Ritterstraße zu entgehen – regelmäßig zu beobachten. Wo bleibt eine regelkonforme Radverkehrsführung auf die Kreisel-Fahrbahn? (Abb. ④)

Punkt 5: Um Falschparken vorzubeugen, setzt man auf Poller. Der Effekt: Jetzt wird geparkt, wo de facto kein Platz ist. Zudem birgt ein Poller, bereits ab einer Geschwindigkeit von 5 km/h das Risiko tödlicher Verletzungen.

Beides spricht gegen Poller, doch ist die gebotene Verhinderung des Gehweg-Parkens anders nicht möglich? Wir meinen: Doch, sie ist es. Hierzu bieten sich Ladezonen für den Einzelhandel und Zustellfahrzeuge und eine konsequente Kontrolle des ruhenden Verkehrs an. (Abb. ⑤)

Punkt 6: Warum wurde eine so große Zahl von – unnötigen und teilweise auch im Weg stehenden – Pollern installiert? Wurden hier die verschiedenen Gewerke nicht miteinander abgestimmt?

Punkt 7: Gut, dass es nun auch in der Frankfurter Straße Fahrradabstellanlagen gibt. Doch warum wurden wieder die scharfkantigen Anlehnbügel verbaut (Abb. ⑥)? In Abschnitt 3.1.4 der Technischen Richtlinie 6102-09.11 heißt es: „Der Fahrradparker muss so konstruiert sein, dass Personen, die in ihn hineinfallen, keine Verletzungen durch unzureichend abgerundete Kanten oder Spitzen erleiden.“ Daneben sind in Abschnitt 3.2.3 der Richtlinie Kriterien aufgeführt, die dem Ziel dienen, Beschädigungen des Fahrrads bei gebrauchsgerechter Benutzung auszuschließen.

Erfüllen diese Anlehnbügel diese Anforderungen? Erfüllt ihre Anordnung die Anforderungen der Anlage 10, Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum? Erfüllen diese Anlagen die Voraussetzungen zur Förderung? Im Sinne einer attraktiven Innenstadt muss auf ausreichende Sicherheit geachtet werden, gerade wenn es um die schwächsten am Verkehr Teilnehmenden geht.

Ungeachtet der „Attraktivierung“ der Frankfurter Straße: Handlungsbedarf besteht auch jetzt noch immer!

Theo Sorg

Bad Vilbel / Karben

ADFC sieht in Bad Vilbel Handlungsbedarf

Von Christiane Kauer

Der ADFC Bad Vilbel / Karben sieht in der Quellenstadt, insbesondere auf der Friedberger Straße, dringenden Handlungsbedarf, um die Risiken für Radfahrerinnen und Radfahrer zu verringern. Deshalb hatte er zum Ortstermin geladen.

Los ging es in Dortelweil am „Stada-Kreisel“, am benutzungspflichtigen Radweg Richtung Kernstadt. Er verlange, auf einer kurzen Distanz zweimal die Straßenseite zu wechseln, was mit Gefährdungen verbunden sei. Weshalb die Radfahrer meist schon den Stada-Kreisel zum Überqueren nutzen und nicht auf der Straße bis zum Beginn des Radwegs weiterfahren. „Die fehlende Infrastruktur verleitet hier zum Falschfahren“, stellt Theo Sorg fest. Nicht nur dort, wie sich wenige hundert Meter weiter zeigten sollte.

Der ADFC schlägt vor, die außerörtliche Straße zwischen Dortelweil und Kernstadt zu einer innerörtlichen Verbindungsstraße mit einer Tempobegrenzung auf 50 Kilometer pro Stunde umzuwidmen – wie zwischen der Kernstadt und dem Heilsberg.

Zudem sollte die Radwegbenutzungspflicht für die von Dortelweil nach Bad Vilbel Radelnden aufgehoben werden. „Hier könnte man die Grünstreifen nutzen, um auf beiden Seiten Radwege anzulegen“, erläutert Jochen Waiblinger, verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Bad

Vilbel / Karben. Das sei eine gute Lösung, bis die Brücke im Zuge des S-Bahn-Ausbaus nach Friedberg neu gebaut werde.

Schilder werden falsch interpretiert

Auf dem Weg in die Kernstadt endet der benutzungspflichtige Radweg abrupt an der großen Lkw-Einfahrt, wie das blaue Gehweg-Schild zeigt, das aus Richtung Dortelweil aber kaum wahrgenommen werde, weswegen viele einfach weiterfahren. Hinzu komme: Wer in umgekehrter Richtung nach Dortelweil radelt, darf diesen Gehweg nutzen. Aber Radfahrer in Richtung Kernstadt müssen hier die Straßenseite wechseln. Dort ist der Bürgersteig für Fahrräder zwar freigegeben – aber nicht benutzungspflichtig, was Konfliktpotenzial mit Autofahrern birgt.

Die hielten die Bürgersteige wegen des Gehweg-Schildes mit dem „Radfahrer-frei-Zusatzzeichen“ darunter für benutzungspflichtige Radwege, wie Jochen Waiblinger feststellte. „Diese Schilder sieht man in Bad Vilbel sehr oft“, sagt er. Nicht nur die Autofahrer interpretierten sie falsch, sie verleiteten auch die Radfahrer dazu, häufig auf Bürgersteigen zu fahren. Wer jedoch korrekt auf der Straße fahre, werde gerne von Autofahrern belehrt, dass sie das nicht dürften. „Leider nehmen sie sich nicht die Zeit, sich selbst belehren zu lassen“, sagt Wulfhard Bäumlein. Doch beim



Wulfhard Bäumlein, Theo Sorg, Jochen Waiblinger und Walter Baumann (v. l.) vom ADFC setzen sich für einen sicheren Radverkehr ein.

© Christiane Kauer (3)

Ortstermin ist das anders: Mit Theo Sorg und Jochen Waiblinger steht er an der Kreuzung Friedberger / Büdinger Straße an der Ampel und wird von einem Autofahrer auf den vermeintlichen Radweg auf dem Bürgersteig hingewiesen. „Endlich konnte ich mal einen Autofahrer belehren und er hat eingesehen, dass wir richtig waren auf der Fahrbahn“, freut er sich.

„Hinweise auf Schulkinder fehlen“

Wegen der Einfahrten, die auf der Friedberger Straße in Höhe des Bürgersteigs rot markiert sind und suggerierten, der Radweg verlief darauf, hat der ADFC Sicherheitsbedenken, weil abbiegende Autos Radelnde gefährdeten. Als Lösung schlägt er vor, Fahrradpiktogramme anzubringen, um das Konfliktpotenzial zu minimieren.

Der Ortstermin endete am Viadukt an der Kasseler / Homburger Straße. Die Regelungen des dortigen Kreisverkehrs widersprächen den amtlichen Empfehlungen und ignorierten weitgehend die Sicher-

Gastbeitrag, zuerst erschienen am 4. November 2024 in der Frankfurter Neuen Presse. Abdruck mit freundlicher Genehmigung der FNP.

heitsbedürfnisse von Radfahrern, so Theo Sorg. Und da der Weg über die Niddabrücke am Freibad wegen Baumaßnahmen momentan nicht genutzt werden könne, bestehe dort besonderer Handlungsbedarf für den Radverkehr zu den Schulen, sagte Wulfhard Bäumlein. „Hier gibt es noch nicht einmal einen Hinweis auf Schulkinder“, stellte er fest. Gerade für Kinder und Jugendliche auf dem Weg zum Schulzentrum sei eine eindeutige und klare Wegführung erforderlich.

„Wir haben mit der Stadt einiges auf den Weg gebracht“, stellte Jochen Waiblinger abschließend fest. „In Bad Vilbel hat sich die Wahrnehmung gegenüber Radfahrenden geändert, sie wird besser.“ Aber Radfahrerinnen und Radfahrer seien noch weit davon entfernt, sich sicher zu fühlen.



links: Hier endet der Radweg, er ist nur noch Gehweg. In umgekehrter Richtung ist der Bürgersteig fürs Rad freigegeben.

rechts: Sieht aus, als müssten Radfahrer den Bürgersteig nutzen, aber er ist nur für sie freigegeben.

SAVE THE DATE!

Mitgliederversammlung ADFC Bad Vilbel / Karben

Unsere Mitgliederversammlung 2025 findet am 27. März ab 19 Uhr statt. Ort des Geschehens wird das Haus der Begegnung in Bad Vilbel, Marktplatz 1 sein. Eine ausführliche Einladung folgt per E-Mail bzw. Briefpost. Wir freuen uns über Eure Teilnahme!

Euer Vorstand

Bad Vilbel / Karben

Barrierefreier Zugang zur S6

Wer die S-Bahn als Rollstuhlfahrer oder mit Kinderwagen nutzen möchte, ist auf einen barrierefreien Zugang angewiesen. Der RMV bietet die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern an, was auch genutzt wird. Viele können ihr Rad eine Treppe hoch- oder hinuntertragen, doch bei weitem nicht alle, insbesondere jene mit E-Bikes nicht. Auch hier ist Barrierefreiheit unabdingbar, um das Angebot nutzen zu können.

Als 2012 die Unterführung am Bad Vilbeler Bahnhof neu eröffnet wurde, war erstmals durch Rampen und Aufzüge ein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen möglich. Schon damals war der S-Bahn-Ausbau im Blick, und so wurden in der Unterführung bereits ein Aufzugschacht und ein Treppenaufgang zu dem neu zu errichtenden Bahnsteig vorgesehen. Nach langer Bauzeit wurden im Februar 2024 die neuen S-Bahn-Gleise in Betrieb genommen und damit der Halt der S-Bahnen an den neu gebauten Bahnsteig verlegt. Doch was musste man feststellen? Der Zugang zum Aufzug war noch immer durch einen Bauzaun abgesperrt.

Auf Nachfrage erfuhr ich, dass aufgrund fehlender Teile die Inbetriebnahme erst Ende Mai erfolgen könne. Auch dieser Termin verstrich, ohne dass sich etwas änderte. Als ich kurz darauf Monteure sah und ansprach, bekam ich die Auskunft, dass am gleichen Tag „Bau

fertig, aber nix Betrieb.“ Was fehle, sei die TÜV-Abnahme. Zwei weitere angekündigte Fertigstellungstermine Ende Juli und Mitte September verstrichen ergebnislos. Zweimal betonte die Kommunikationsabteilung der Bahn, dass der Bahn die Hände gebunden seien; sie habe keinen Einfluss auf den zeitlichen Ablauf. Am 1. Oktober bekam ich die Auskunft, dass ein konkreter Termin noch nicht genannt werden könne. Umso überraschender war es, dass es nur eine Woche später dann doch soweit war. Der Bauzaun war zur Seite geräumt, der Aufzug konnte genutzt werden und der barrierefreie Zugang zur S-Bahn war nach acht Monaten endlich wieder möglich. Der Aufzug am Südbahnhof folgte, das sei der Vollständigkeit halber erwähnt, der gleichen unruhlichen Zeitschiene.

Spannend bleibt es in Eschersheim. Auch hier wurde mit dem Ausbau der S-Bahn Barrierefreiheit versprochen. Auch hier ging sie nicht mit der Inbetriebnahme der neuen Gleise synchron. Erst in den Herbstferien 2024 wurde in Windeseile die Fahrstuhlhülle errichtet. Mittlerweile ist auch der Fahrstuhl selbst installiert. Doch siehe da: Ein Bauzaun versperrt weiterhin die Nutzung (Stand Ende November 2024). Ein echtes Déjà-vu! Bleibt abzuwarten, wann die Freigabe für die erste Fahrt stattfinden wird. *Christian Martens*

Konstruktive Runde

Treffen mit Karbens Bürgermeister Rahn und seinem Team

Schon lange verstehen wir uns als Ortsgruppe zuständig für Bad Vilbel und für Karben. Da die große Mehrheit unserer Aktiven aber aus Bad Vilbel kommt, war und ist der Schwerpunkt unserer Arbeit in Bad Vilbel. Im Rahmen der Mitgliederversammlung 2023 beschlossen wir den formalen Schritt, uns in ADFC Bad Vilbel / Karben e. V. umzubenennen, um das Verständnis auch nach außen deutlich zu machen. Da war es nur folgerichtig, uns auch der Stadtverwaltung Karben als Gesprächspartner für radpolitische Belange vorzustellen.

Im September 2024 war es dann soweit. Als vierköpfige Delegation wurden wir von Bürgermeister Guido Rahn, dem langjährigen Karbener Verkehrsplaner Ekkehart Böing und seiner gerade gestarteten Nachfolgerin Sarah Smith-Morris empfangen. Nach kurzer Vorstellungsrunde ergriff Herr Rahn das Wort und berichtete von bereits umgesetzten und in Planung befindlichen Baumaßnahmen für den Radverkehr. Die Anbindung der Nachbarorte ist nahezu vollständig. Es fehlt die Verbindung Rendel-Gronau, die auch von Bad Vilbeler Seite als noch offener Punkt des Radverkehrskonzepts präsent ist. Die Streckenführung des Radschnellwegs FRM6 ist auf Karbener Gemarkung bis auf Detailfragen festgelegt. Als „Bonbon“ wurde uns kundgetan, die unübersichtliche Radwegführung an der Brunnenstraße auf Höhe *Rapp's Juice Factory* endlich zu verbessern, indem eine Mauer versetzt wird. Diese Stelle wurde uns von unseren Mitgliedern immer wieder als echtes Ärgernis benannt.

Es folgten eine angeregte Diskussion zu einigen Detailfragen, unser Angebot, bei Verkehrsschauen teilzunehmen und der Beschluss, solche Treffen im Halbjahresrhythmus zu wiederholen. Es bleibt die Erinnerung an eine sehr konstruktive, wertschätzende Runde und die Bestätigung unseres Eindrucks, dass in Karben mit viel Engagement an einer stetigen Verbesserung der Radverkehrsbedingungen gearbeitet wird. Das wollen wir gerne weiter mit unserer Expertise begleiten. *Christian Martens*

Beratung und Vertretung in folgenden Rechtsgebieten:

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

WSHP | Rechtsanwälte Notare

BAD VILBEL · FRANKFURT AM MAIN · BERLIN

61118 Bad Vilbel

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

60325 Frankfurt am Main

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

info@wshp.law

www.wshp.law

Eppstein / Hofheim

B 455 in Eppstein

Im Jahr 2025 soll die Fahrbahndecke der gesamten Ortsdurchfahrt in Eppstein – von Ortsschild bis Ortsschild – neu gemacht werden, da es etliche Schadstellen gibt und sich diese nicht anders dauerhaft beheben lassen. Besonders ausgeprägt ist das Schadensbild im Bereich der Einmündung Lorsbacher Straße.

In *Frankfurt aktuell* 3/2024 wurde auf die zu geringen Überholabstände neben dem Schutzstreifen hingewiesen, jetzt will man nach der Aufbringung der Asphaltdecke im Zuge der Neumarkierung deshalb den Schutzstreifen wieder aufheben und die bisherige Lösung mit einer Mittellinie wieder aufleben lassen. Diese Lösung war schon vor der Einführung des Schutzstreifens proble-

matisch und wird jetzt durch das höhere Verkehrsaufkommen mit größeren Fahrzeugen (der Anteil an Schweren, Umweltschädigenden Vehikeln – abgekürzt SUV) noch problematischer.

Der ADFC fordert die Verwaltung auf, eine Lösung zu schaffen, die ausreichend Platz für den nichtmotorisierten Verkehr schafft und den oftmals von Kfz-Lenkern unzulässigerweise (d. h. ohne Erfordernis) überfahrenen Schutzstreifen durch eine andere Lösung ersetzt, die nicht nur Scheinsicherheit erzielt. Hinreichend Platz wäre vorhanden, denn die Asphaltdecke ist durchgängig mindestens 7,60 Meter breit – selbst für einen Lkw-Lkw-Begegnungsverkehr werden nur 6,50 Meter benötigt. *Holger Küst*

Kostenlose (kalte) Dusche

Am 8. September im Rahmen der ADFC-Radtour zu den „Opelvillen“ in Rüsselsheim erwischte die Teilnehmenden ein ausgiebiger Regen, die Tour wurde aufgrund des Wetters abgebrochen. Die Rückfahrt verlief dann entlang des Schwarzbachs unter der Autobahn A 66 hindurch – und dort passierte es: Beim Verlassen des Bereichs unter der Brücke erwischte eine massive Dusche einen Teilnehmer. Es war, als wenn ein 20-Liter-Eimer über dem Radler entleert worden wäre. Ursache war, dass ein Fahrzeug auf der Brücke durch eine Pfütze gefahren und das Wasser zur Seite gespritzt war.

Diese Tatsache meldete der ADFC an die Gemeinde Kriftel, auf deren Terrain sich die A 66 hier befindet. Die Gemeinde hat diesen Sachverhalt an die Autobahn-GmbH weiter geleitet und tatsächlich hat die Autobahn GmbH reagiert und den verstopften Abfluss gereinigt.

Wenn jemand hier ein Foto hat und das Problem noch einmal auftreten sollte, bitte umgehend den ADFC Hofheim, Eppstein, Kriftel informieren.

Holger Küst

Jahresgespräch Eppstein

Am 20.11.24 haben Florian Schwertek und Holger Küst des ADFC Hofheim, Eppstein, Kriftel das Jahresgespräch mit der Eppsteiner Stadtverwaltung geführt. Nach Dankesworten für die langjährige konstruktive Zusammenarbeit stellte die Stadtverwaltung die Sachstände der beiden Planungen für Hessen Mobil vor, den Radweg zwischen Eppstein und Eppstein-Bremthal sowie den Radweg zwischen Bremthal und Hofheim-Wildsachsen. Beide Planungen betreut

Eppstein im Auftrag von Hessen Mobil, da der eine Weg entlang einer Bundesstraße, der andere entlang einer Landesstraße verläuft. Zwischen Eppstein und Bremthal soll im laufenden Jahr 2025 die Abwägung der verschiedenen Varianten inklusive der Kostenschätzungen vorliegen, für den Weg zwischen Bremthal und Wildsachsen soll im Jahr 2025 die Planungsfreigabe durch die Stadtverordnetenversammlungen in Eppstein und Hofheim erfolgen. *Holger Küst*

Radweg Hofheim – Lorsbach?

Am 13. November hat das Regierungspräsidium Darmstadt die Unterlagen im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens für die erneuerte Planung des Radwegs zwischen Hofheim und dem Hofheimer Stadtteil Lorsbach offen gelegt. Die Offenlegung dauerte bis zum 12. Dezember, alle Einwendungen mussten bis um 27. Dezember beim Regierungspräsidium eingegangen sein.

Soll dies ein Weihnachtsgeschenk für Radler:innen sein, damit sie endlich einen seit über 40 Jahren geforderten Radweg nutzen können? Bei genauer Analyse zeigt sich jedoch, dass Hessen Mobil nicht nur den Radweg bauen will, sondern gleichzeitig die Fläche der Straße im selben Umfang vergrößern und begradigen will, um die Straße deutlich schneller befahrbar zu machen. Diese Maßnahme würde den öffent-

lichen Personennahverkehr nicht beschleunigen, den auf dieser Strecke bei weitem dominierenden motorisierten Individualverkehr jedoch schon und ihn damit fördern. Die Hofheimer Stadtverordnetenversammlung am 11. Dezember wertete den Straßenausbau ebenfalls negativ und forderte mehrheitlich die alleinige Erstellung des Radwegs.

Beim genauen Ansehen der Planung selbst zeigt sich, dass die vom ADFC im Jahr 2010 eingereichten Kritikpunkte im Verlauf des letzten Planfeststellungsverfahrens weitgehend in der Planung berücksichtigt wurden. Die aktuellen Planungen zeigen außer der zu erwartenden Beschleunigung des Kraftfahrzeug-Verkehrs auch nachteilige Aspekte für den Radverkehr. Der ADFC hat diese Aspekte im Rahmen des jüngsten Planfeststellungsverfahrens eingebracht. *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



23. Januar 2025

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



26. Februar 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 einigen Hindernissen, aber
auch mit vielen schönen Begegnungen und
Eindrücken.



27. März 2025

Donnerstag, 27.03.2024, 19:30 Uhr
Jürgen Orth
ADFC Frankfurt, 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.

Fernweh im Winter

Die Radreisen-Vortragsreihe des ADFC Frankfurt im Winter

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

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

Eintritt frei, Spende erbeten

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

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

Die Saalbau Gutleut hat verschiedene Angebote im Programm, die eine barrierefreie Teilnahme an unserer Mitgliederversammlung ermöglicht. Wenn hier Unterstützungsbedarf besteht, meldet euch bitte unter unserer Kontakt-Adresse (kontakt@adfc-frankfurt.de), wir klären das dann ab.



oben: eine Figur aus dem Triadischen Ballett von Oskar Schlemmer + eins der Meisterhäuser; unten: farbige Gestaltung Treppenhaus + unsere Radgruppe Regina Krause

Unterwegs auf den Spuren des Bauhaus

Kunst, Kultur und Radfahren in Weimar und Dessau sowie Berlin

Eine ADFC-Radreise in die namensgleichen Baumärkte? Wohl eher nicht. Unter dem Titel „Das Bauhaus in Weimar und Dessau“ verbergen sich die bahnbrechenden Entwicklungen und Werke einer Kunst-, Architektur- und Design-Richtung. Und denen galt es nachzuspüren!

Ziemlich speziell, oder? Wen spricht das wohl an? Mich auf jeden Fall sowie neun weitere Interessierte. Schon seit einiger Zeit suche ich im neuen ADFC-Programm immer zuerst nach Reisen von Jens und Christine Zukunft und zwar die, die Kunst, Kultur und Radfahren kombinieren – für mich und meine Interessen eine ideale Kombination!

Am Freitag, dem 17. Mai 2024, ging es also in zwei Gruppen und im Abstand von zwei Stunden mit dem

ICE nach Erfurt und dann die wenigen Kilometer mit den Rädern nach Weimar. Warum nicht alle zusammen? Ganz einfach: in jedem ICE gibt es nur 6 – 8 Fahrrad-Stellplätze! Die erste Gruppe konnte vor dem gemeinsamen Abendessen noch eine kleine Stadtbesichtigung in Weimar unternehmen und schon mal ein Restaurant für das Abendessen finden.

Die Geburtsstätte des Bauhauses

Am Samstag ging es los mit dem Bauhaus. Das moderne Bauhaus-Museum in Weimar eröffnete genau 100 Jahre nach der Gründung des Bauhauses, also 2019. Es erinnert an die frühe Phase der bedeutendsten Design- und Kunstschule des 20. Jahrhunderts und verknüpft deren Geschichte mit Fragen zur Lebensgestaltung von Heute und Morgen. Wir sehen viele Alltagsgegen-

stände wie Gläser und Geschirr, Stühle und Kinderspielzeug, Badausstattungen und Möbel, die damals entwickelt wurden. Einiges davon wirkt erstaunlich aktuell, manches hat sich gar zum heute noch nachgebauten Klassiker entwickelt wie der Freischwinger-Stuhl von Marcel Breuer, einem der Bau-

haus-Lehrer (heutiger Preis des Originalnachbaus ca. 1.300 €). Alles war damals natürlich brandneu und für die damalige Zeit revolutionär.

Bonbonschachtel oder Nordpolstation?

Zum Modellhaus, das nach den Prinzipien des Bauhauses entstand, ging es dann durch die wunderschöne Ilm-Aue den Berg hoch. Der einstöckige Flachbau besteht aus einem großen von oben belichteten Gemeinschaftsraum, alle anderen Räume gruppieren sich darum. Die Schlagworte Komfort, Wirtschaftlichkeit und Funktionalität spielten dabei eine große Rolle. In der damaligen Öffentlichkeit galten die Bauten aber als eher kalt, karg, maschinell. Sie riefen viel Unverständnis hervor und provozierten Spottnamen wie in der Überschrift.

Die erste radfahrerische Herausforderung

Der Sonntag fängt ganz harmlos an. Ab Jena radeln wir den wunderschönen Saale-Radweg entlang. Nach ca. einer Stunde dann der harte und lange Anstieg zum Schloss Dornbusch! Wir E-Biker bewundern ungeteilt die Bio-Biker, die teils fahrend teils schiebend ziemlich erschöpft oben ankommen. Dort erwartet uns die Keramikwerkstatt des Bauhauses, die heute Museum ist und einen lebendigen Einblick in die Arbeitsbedingungen und die damaligen Produkte gibt. Noch heute ist die historische Werkstattatmosphäre hautnah spürbar. Und wer noch Zeit und Lust hatte, konnte durch den wunderschön angelegten und gepflegten Schlossgarten spazieren.

Ein Hotel als Ort der Inklusion

Am Ende des Tages erwartet uns in Weißenfels das Hotel Schumanns Garden mit großen modern eingerichteten Zimmern, einige Doppel- ➤



Zweimal Dom in Halle: Original und...



... Gemälde von Lyonel Feininger Regina Krause (2)



Modellhaus Weimar
Jens Zukunft



Arbeitsamt in Dessau
Regina Krause (3)



Reihenhaus in Dessau

» zimmer sind maisonettartig und das Frühstück am nächsten Morgen ist großartig. Und noch etwas Besonderes: Das Hotel ist ein Ort der Inklusion. Menschen, die wegen ihrer Behinderung nicht, noch nicht oder nicht wieder auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt tätig sein können, werden in alle Tätigkeiten integriert und erhalten durch ausgebildete Mitarbeiter individuelle Unterstüt-

zung. Jens und Christine haben diese Unterkunft deswegen gesucht!

Zweimal Dom

Und wieder geht es auf den wunderschönen Saale-Radweg, der uns heute auf einigen Umwegen nach Halle begleitet. In Merseburg durften wir den weltberühmten Dom mit seiner beeindruckenden Orgel mit

fast 6.000 Pfeifen und den Zaubersprüchen im Keller natürlich nicht verpassen. Der Dom ist heute eine evangelische Kirche, in der auch Martin Luther predigte.

Auch in Halle, unserer nächsten Station, gibt es einen Dom. Der ist auch bekannt, weil Lyonel Feininger (Maler, Grafiker, Bauhaus-Lehrer: 1871 – 1956) ihn häufig gemalt hat. Wo Feininger beim Malen stand, ist heute eine Stele mit einer Reproduktion seines Domgemäldes.

Dessau – DIE Bauhaus-Hochburg

Mit der Bahn erreichen wir die Stadt, die wohl am meisten durch das Bauhaus und das Gedenken daran geprägt ist. Zuerst geht es in unsere Unterkunft, das „Schlafgut“. Der erste Eindruck ist eher enttäuschend, doch das Schlafgut ist eine echte Entdeckung und ein Ort des Kontrasts. Wir haben uns dort sehr wohl gefühlt.

Aber zuerst geht es zu einem denkwürdigen Abendessen bei Tobi. Der Restaurantbesitzer begrüßte uns mit einem wort- und emotionsreichen Überraschungsversuch zum 6-gängigen Menü und führte uns dann mit einem langen depressiven Gedicht – weil ja Montag war! – in den Abend ein. Übrigens: Das Menü war ausgezeichnet, bestätigen die, die sich hatten über-rumpeln lassen. Und trotz der zuerst etwas widerwillig entgegengenommenen Bestellungen à la Carte waren auch die übrigen Mitreisenden sehr zufrieden. Außerdem überraschte manche Art der Präsentation. Fazit: Der Abend mit Tobi war alles in allem ein beeindruckendes Gesamterlebnis.

Bauhaus in Dessau

Am nächsten Morgen geht es dann weiter in Sachen Bauhaus. Zuerst fahren wir etwas raus, um die Reihenhaussiedlung Dessau-Törten zu besichtigen. Eine große Siedlung, denn es ging ja darum, (relativ) preiswerten Wohnraum für viele Menschen zu bauen. Seit dem damaligen Bau hat es einige Anpassungen gegeben, z. B. wurde die Wärme- und Schallsolation verbessert und Holzfenster ersetzen die typischen Stahlfenster. Der Stahl führte zu Kältebrücken, die Wohnungen konnten kaum ausreichend beheizt werden.

Wieder zurück in der Innenstadt ging es zum ehemaligen Arbeitsamt. Der gelbe überwiegend einstö-

ckige Rundbau hat viele Eingänge. Durch sie wurden die Besucher mit ihren verschiedenen Anliegen, quasi „vorsortiert“, um eine schnellere Bedienung der Arbeitssuchenden möglich zu machen.

Sehr beeindruckend ist die Siedlung mit den Meister-Häusern am Rande eines Pinienwäldchens, die Gropius selbst entwarf. Es waren überwiegend Doppelhäuser von je 200 qm Wohnfläche, die 1925/26 nach den Bauhaus-Vorstellungen errichtet wurden. Dort wohnten jeweils zwei der Meister der Bauhaus-Schule in einem Doppelhaus mit ihren Familien, z. B. Kandisky und Klee, Feininger und Moholy-Nagy sowie Muche und Schlemmer.

Gruppen-Radfahren in Berlin – eine echte Herausforderung

Berlin ist nicht gerade als fahrradfreundliche Stadt bekannt, aber mit 12 Radlern ist die Stadt eine echte Kampfansage. Fast nie kamen alle 12 Räder bei einer Grünphase über die Ampel. Wir haben Jens bewundert, der immer den Überblick und seine Langmut bewahrt hat.

Das Bauhaus hat auch in Berlin viele Spuren hinterlassen. Es gibt allein sechs Wohnsiedlungen der Berliner Moderne mit UNESCO-Welterbe-Status, z. B. die Siemensstadt als Wohngroß- und Reform-siedlung für Mitarbeiter der expandierenden Firma Siemens. Hier haben Walter Gropius und weitere Architekten in den 1920er Jahren Wohnblöcke und Freiflächen entworfen.

Eine weitere ist die Hufeisensiedlung. Eine Siedlung, in der soziales und politisches Engagement gepflegt wird, wie dieses und weitere Plakate auf einer Litfaß-Säule in der Siedlung zeigen.

Spätestens in Berlin wird mir bewusst, wie produktiv und ausgesprochen einflussreich das Bauhaus war. Und das, obwohl die Entwicklungs- und Ausbildungsstätte nur insgesamt 14 Jahre bestand!

Natürlich lassen wir die Sehenswürdigkeiten Berlins nicht ganz links liegen. Am Morgen radeln wir entlang der Berliner Mauer und bewundern die Graffiti-Kunstwerke der East Side Gallery. Auf unserer „Berlin-Runde“ sehen wir außerdem die Philharmonie, den Potsdamer Platz, das Denkmal für die ermordeten Juden, das Brandenburger Tor, den Reichstag, das Bundeskanzleramt – vieles nur aus der Ferne, denn wegen der Vorbereitungen zum



Hufeisensiedlung in Berlin

Das Bauhaus

Das „Bauhaus“ (1919 – 1933) ist DIE bedeutendste Bildungsstätte des 20. Jahrhunderts für Kunst, Architektur und Design. Trotz seines kurzen Bestehens, bedingt durch die Ablehnung der Nazis, bestimmt es bis heute die Strömungen der Neuen Sachlichkeit und der Klassischen Moderne, auch bekannt unter dem Begriff „Bauhaus-Stil“. Besonders bekannt wurden die Bauhaus-Möbel sowie die Siedlungen zur Bekämpfung der Wohnungsnot nach dem 1. Weltkrieg unter dem Motto „Volksbedarf“ statt „Luxusbedarf“.

Nach denselben Prinzipien wurden übrigens von Ernst May um 1930 in Frankfurt 12.000 Wohnungen gebaut und in Tel Aviv entstand die „Weiße Stadt“.

Großen Einfluss hatte der Gründer und langjährige Direktor Walter Gropius. Die Namen der Lehrer klingen wie aus einem „who is who“ der zeitgenössischen Kunstszene: Klee, Feininger, Itten, Mies van der Rohe, Moholy-Nagy, Schlemmer, Kandinsky u. a.

75-jährigen Bestehen des Grundgesetzes sind manche Zugänge gesperrt.

Unsere Rückfahrt hat es in sich

Wieder fahren wir in zwei Gruppen. Ich bin bei der ersten, die sich dort auf dem Bahnsteigs versammelt,

wo das Fahrrad-Abteil ankommen soll. „Wir könnten doch schon mal das Gepäck von den Rädern nehmen“ schlägt jemand vor und ich flachse „... und dann kommt der Zug in umgekehrter Wagenreihung!“ Nichts deutet darauf hin: weder die Anzeigetafeln noch die Information

in der DB-App. Und dann ... fährt unser Abteil als erstes ein statt als letztes! Hektik bricht aus: Gepäck wieder befestigen, ans andere Ende des dreizügigen (!) ICE rollern oder radeln. Natürlich sind nicht nur wir unterwegs, fast alle Fahrgäste rennen in die verschiedenen Richtun-

gen! Ganz vorne angekommen, macht uns ein Mann mit einem Doppel-Kinderwagen den Zugang streitig. Er hat eine Reservierung – in dem Wagen am anderen Ende des Zuges! Wir schaffen es irgendwie und kommen fast pünktlich in Frankfurt an!

Regina Krause

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

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: adcffm.bsky.social
www.youtube.com/@adfc_ffm
komoot: adfc-ffm.de/=BEF2

Öffnungszeiten Geschäftsstelle
Zurzeit Winterpause. Ab 7. März:
freitags 17.15 – 19 Uhr
samstags 11 – 13 Uhr

Vorstand

Dagmar Berges
Anke Bräu
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 Bräu
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 >061 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: Jürgen Ahl; 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 März/April-Ausgabe: 12. Februar 2025

Fördermitglieder des ADFC Frankfurt am Main e. V.

Fahrrad Böttgen GmbH
Große Spillingsgasse 8–14
(Anzeige Seite 13)
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 16)
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 32)
www.radsporthaus-kriegelstein.de

Main Velo
Alt-Harheim 27 (Anzeige S. 9)
www.mainvelo.de

Montimare
Hanauer Landstraße 11 – 13
www.montimare.de

Per Pedale
Adalbertstraße 5
(Anzeige Seiten 17 + 21)
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 17)
www.fahrradwagner.de

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

Fünf Fragen an ...



„Meine Vision für Frankfurt und die Region: Fahrrad first!“

Verena Reddig hat die ADFC-Mitgliedschaft von ihrer Schwester geschenkt bekommen. Nach ein paar Jahren passiver Mitgliedschaft ist sie seit 2023 auch aktives Mitglied. Ihr erster Besuch beim Frauenstammtisch hat die 58-Jährige dazu bewogen. Nun ist sie im Team des Infoladens dabei (siehe dazu auch Seite 12). Außerdem hat sie sich als Tourenleiterin zertifiziert und engagiert sich im Frauennetzwerk. Mobil ist Verena mit einem mächtigen SUV-E-Mountainbike-Fully (sie spricht grinsend von „meinem Panzer“) und einem falt-Pedelec (beide bis 25 km/h). Verena redet nicht groß drum herum – wegen ihrer „NANA“-Figur bzw. ihres Gewichts außerhalb der Norm als Folge einer Erkrankung benötigt sie schlicht stabile Fahrzeuge, die ihr weiterhin Mobilität und Spaß an Bewegung ermöglichen. Ihr Pedelec-Faltrad bringt sie sicher zu ihrer Arbeitsstelle und ihr E-MTB hat ihr schon gute Dienste bei Alpentouren geleistet.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Experimentierfreudig. Durch meine immerwährende Neugierde bin ich oft bereit, Dinge, von denen ich höre oder die an mich herangetragen werden, auszuprobieren. Unser Leben ist so vielfältig, da komme ich manchmal gar nicht nach mit meiner Neugierde.

Mutig. Auf einer Rucksacktour vor Jahren mit Freunden konnte ich mich überwinden, einen hohen Wasserfall hinunterzuspringen. Sogar gleich zweimal – beim ersten Sprung hatte die Fotografin leider noch nicht rechtzeitig den Auslöser gedrückt. Also noch einmal hinunter...

Offenherzig. (Das vermittelt sie dem Autor im Gespräch glaubhaft.)

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Ich bin ein Kind vom Dorfe, aufgewachsen in Oberfranken. Wir fuhrten mit dem Rad zur Schule und zu unseren Sportstätten. Die Eltern hatten keine Zeit, uns zu fahren, und die Omas hatten kein Auto. Da blieb das Rad, oder in schneereichen Wintern sogar manches Mal die Ski. Dem Fahrrad bin ich treu geblieben, auch später in Frankfurt. Allerdings bin ich nie so viel gefahren wie in den letzten Jahren. Davor war ich beruflich oft mit dem Auto unterwegs, aber jetzt bin ich überwiegend mit meinen beiden E-Bikes auf der Straße.

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

Mich hat von Anfang an das Frauennetzwerk fasziniert. Die dort teilnehmenden Frauen sind trotz sehr unterschiedlicher Biografien alle sehr kooperativ, sehr engagiert und sehr offen. Besonders hat mir gefallen, dass ich als Neue so herzlich aufgenommen wurde und jede mir hilft, mich in der Welt des ADFC zurechtzufinden. Das motiviert und macht es leicht, sich selber einzubringen.

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

Unbedingt an einem der Werkstattkurse teilnehmen! Eine Alpentour mit meinem E-Bike hat bei mir das Interesse an der Fahrradtechnik geweckt. Ich wollte mir im Notfall selber helfen können. Gerade vielen Frauen fehlt hier die Erfahrung. Da war so ein Ganztagskurs zur Fahrrad-Reparatur speziell für Frauen eine Offenbarung. Schon die Zusammenarbeit mit anderen Frauen, die aus unterschiedlichsten Motiven dabei waren, war hilfreich und ein Vergnügen. Danach habe ich gleich noch einen der Selbsthilfe-Kurse besucht. Ich kann diese Kurse der Technik-AG nur wärmstens jeder und jedem empfehlen.

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

Fahrrad first! Das Fahrrad sollte der Maßstab sein für jede weitere Infrastrukturplanung. Das könnte dann auch zu einem rücksichtsvolleren Umgang miteinander führen. Jeder und jede sollte die Möglichkeit haben, Radfahren zu lernen. Auch Menschen, die als Flüchtlinge neu in Deutschland sind und in ihrer Herkunftsregion wenig Kontakt zum Rad hatten.

Da ich nur eingeschränkt gehfähig bin, bin ich auch in Fußgängerzonen auf das Rad angewiesen. Dort rollere ich zwar langsam, muss aber immer wieder mit Anfeindungen rechnen. Da wünsche ich mir mehr Verständnis und mehr Aufmerksamkeit. Vielleicht könnten wir eine Kennzeichnung einführen, analog zu den Blindenpunkten, die signalisieren, dass hier jemand auch in Fußgängerbereichen auf dem Fahrrad angewiesen ist.



Gerne bergauf, das Gepäck auf Lenkertaschenformat reduziert: Jagger auf Reisen, hier in den Abruzzen am Passo San Leonardo privat

Wunderradler

Mathelehrer Hans Dietmar Jäger, von allen „Jagger“ genannt, ist ein echter Sportfreak und ein wahres Ausnahmetalent. Seit Jahrzehnten ist das Rennradfahren seine Leidenschaft.

Inzwischen geht Jagger auf die 59 zu, aber das Alter hindert ihn nicht daran, extreme sportliche Leistungen zu bringen. Als Lehrer hat er mehrere Wochen Schulferien im Jahr und nutzt diese, um in die Welt zu radeln. In den diesjährigen Sommerferien ging es nach Griechenland mit dem Ziel Olympia, die antike Stadt und das Heiligtum des Zeus. Die ganze Strecke inklusive Fährfahrten und zurück in sechs Wochen. Genau 4219,5 Kilometer waren anvisiert, das Hundertfache der Marathonstrecke, eine wirklich schöne Idee.

Schon immer ist das Rad sein Begleiter, für nah und für fern, und Ausdauersport seine Leidenschaft. Als Schüler ist er mit dem Sportunterricht nicht warm geworden, er war eher schlecht im Mannschaftssport, kurze schnelle Strecken nicht

sein Ding. Früh stellte Jagger fest, dass die Langstrecke in allen Disziplinen, Schwimmen, Laufen, Radfahren, seinem Ideal von sportlichem Engagement entsprach. Und das ist auch heutzutage noch so.

„Ein Auto habe ich noch nie besessen, fahre nie Auto“

So richtig zum Sport ist er mit Mitte/Ende 30 gekommen. Damals beruflich in München wohnhaft überzeugte ihn eine Freundin im RC CONCORDIA mitzufahren. „Das war nett, bisschen leistungsorientiert, mit sportlichem Leiter und dann bin ich mein erstes Rennen gefahren“, erinnert sich Jagger. Beim Einzelzeitfahren wurde er Zweitletztler, damit war die Ehre gerettet und Blut geleckt. Danach wurde ordentlich

unter Anleitung trainiert, somit wurde er immer fitter und ein Jahr später schon Vereinsmeister der Amateure. Selbsthilfekurse im Bereich Technik machten ihn zum Fachmann. „Das Fahrrad ist keine Blackbox, man kann es auseinandernehmen und wieder zusammenbauen“. Nichts ist wichtiger, als auf langen Touren autark zu sein, Fahrradwerkstätten sind in der Pampa eher selten.

Zum sportlichen Radfahren kam dann relativ spät, erst mit Mitte 40, das Laufen als Aktivität dazu. „Ein Freund sagte mir, ich sei ein Talentverschwender. Hätte ich früher angefangen und nicht so bräsig in der Ecke gesessen, hätte ich ganz andere Leistungen erreichen können“, so Jagger. Marathon, Ironman, Langstrecken sind seitdem im Sportgepäck, Läufe über 10 Kilometer absolviert er heutzutage gelassen in knapp 40 Minuten.

„Jetzt gehe ich auf die 60 zu und sage mir, mach es nicht so doll, nicht zu risikoreich“. Bis auf einen schweren Fahrradsturz in seiner Jugend in der Heimatstadt Paderborn ist er relativ unfallfrei durchs Leben gekommen, fährt aber seitdem vorwiegend mit Helm.

Bis heute aber ist er immer noch sehr belastbar und extrem leistungsstark, da sein Körper anscheinend keine Einschränkungen kennt. Warum also nicht einfach mal so mit dem Rennrad nach Olympia fahren? Die erste Etappe war er noch zusammen mit einem Freund unterwegs. Auf dem Weg nach Neapel überquerten sie mehrere Alpenpässe, als höchsten das Stilfser Joch mit 2757 m, und dann den Apennin. Alleine ging es weiter Richtung Bari, mit einem Zwischenspur durch den Gargano in Apulien, mit der Fähre nach Griechenland, weiter über die Peloponnes bis nach Olympia! Dort ein kurzer Stopp, um die antiken Stätten zu bestaunen und ein T-Shirt mit den olympischen Ringen zu ergattern, um dann noch ein paar Tage im Ferienhaus einer Kollegin am Strand „Urlaub“ zu machen. Zwischendurch wurden touristische Ziele angeradelt, denn Kunst, Kultur und historische Aspekte sollten nicht zu kurz kommen. Zurück nach Patras, Fähre nach Ancona, durch die Poebene und erneut über die Alpen zurück nach Frankfurt, jeden Tag 100 bis 140 km gefahren, was für eine Leistung. Am Ende hat Jagger tatsächlich die 4219,5 Kilometer nur um 370 Meter verfehlt. Er ist halt Mathematiker, er kann rechnen. Und leidvoll anstrengend scheint es auch nicht zu sein, eher ist es die Freude und der Spaß, an die eigene Leistungsgrenze zu kommen.

„Eine Lenkertasche muss für das Gepäck reichen“

Das alles mit kleinstem Gepäck, einer Lenkertasche mit 8,5 Liter Füllmenge. „Da muss alles reinpassen“, so Jagger. Ganz unten das Werkzeug, ein komplettes Reparaturset für alle Fälle, ein wenig Wechselkleidung, Vlies- und Regenjacke, Pflaster und Nähzeug, Platz für Souvenirs. Zum Wandern zwischendurch auf den schneebedeckten Pässen müssen die Radschuhe genügen, Wechselschuhe hat er nicht dabei. >>

» Die Reisen werden nur grob geplant, häufig ist Frankfurt Startpunkt. Flexibel auch beim Wetter, wird kurzentschlossen das Schlechtwettergebiet umfahren. Jagger fährt einfach spontan los.

„Man entfernt sich so langsam aus der Heimat, den Main entlang, Offenbach, schon ist man in Seligenstadt, Wertheim, die Tauber, auf einmal auf der Schwäbischen Alb, im Allgäu und dann über die Alpen, langsam verändern sich Landschaft und Kultur“, schwärmt Jagger. Solche Radtouren seien das letzte große Abenteuer. Ein Freiheitsgefühl macht sich breit, alles ist im Fluss, aber mit ungewissem Ausgang. Denn vorgebucht wird nichts. Da kann es schon mal passieren, dass spätabends kein Hotelzimmer

frei ist. Aber ein Plätzchen zum Schlafen findet sich immer, auch im Vorraum einer Sparkasse neben dem Geld-Automaten kann man es sich für eine Übernachtung bequem machen. Und besser als so manche Unterkunft in China. „Die würden hier aus hygienischen Gründen vom Ordnungsamt sofort geschlossen“, erinnert sich Jagger. Früher ist er auch geflogen, heute sucht er sich Ziele, die mit der Bahn erreichbar sind. „Marseille, Paris, Mailand, Wien, das sind alles Städte mit Direktverbindungen“. Vorder- und Hinterrad werden ausgebaut, Lenker eingeklappt, alles verpackt und schon kann es ohne Fahrradplatz-Reservierung losgehen.

Auch im Alltag wird das Rad ausgiebig genutzt. „Man kann schnell

fahren, langsam, sportlich, man kann träumen, zur Arbeit fahren, einkaufen, es nimmt wenig Platz weg, man bleibt fit“, begeistert er sich.

„Man kann schnell fahren, langsam, sportlich, man kann träumen“

Im ADFC ist er schon ewig. „Ich unterstütze ihn gerne, tolle Ziele, immer das Rad in den Fokus stellend, ich helfe gerne mal am Stand, schmiere auch schon mal Schnittchen für Veranstaltungen“. Aber an Touren nimmt er eher nicht teil, die Leistungsdifferenz sei zu groß. Tja, 60 km fährt er halt schnell mal in

zwei Stunden. Und Frankfurt-Olympia-Frankfurt in sechs Wochen.

Regelmäßige Touren und Radreisen machen „einen stark und stärker“. Man muss sich nur trauen und ausprobieren. „Wenn der Sattel gut eingestellt, das Wetter prima ist, der Tag lang wie im Sommer, der Reifen strammst aufgepumpt, wie Bertram Giebeler immer sagt, dann ist man auch bereit, 100 km zu fahren“, meint Jagger. Sein Tipp: Man radelt zwei Stunden, macht Pause, kehrt nett ein, dann wieder zwei Stunden fahren, Schläfchen in der Mittagspause, schon hat man mindestens 50 km hinter sich, fährt nachmittags nochmals ein bisschen, stärkt sich und dann radelt man in den Abend hinein. So einfach ist das.

Dagmar Berges



Neulich mal wieder am Flughafen gewesen, Baustellen inspizieren. Gateway Gardens, Ellis Road Tunnel, Terminal 3, Hochbahn, aktuelle Radwegführung. Es gibt wohl wenige Großbaustellen in diesem Land, die direkt an einem gut befahrbaren Radweg liegen. Nicht besonders idyllisch, zugegeben, aber immer spannend und hochinteressant. Die laute Autobahn neben mir, heulende Düsenjets über mir, eine formidable Asphaltstrecke unter mir. Radwegbeschilderung zum Terminal, nach Walldorf, nach Zeppelinheim. Unterführungen, Überführungen, ampelgesicherte Kreuzungen. Schwerlastverkehr, Flughafenbusse, Handwerker-Pickups – säuberlich getrennt vom Radverkehr. Geht also.

Die Radwegweisung mit Grünpfeil nach links ignoriere ich, folge der Route, die mit dem blauen Kreis als Radweg gekennzeichnet ist. Quere Parkplatzzufahrten, breite Kreuzungen ohne Verkehr, ruhende Ampelanlagen, rechts immer in

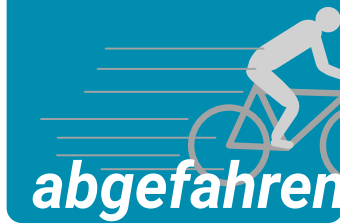
Sichtweite das im Bau befindliche Terminal 3. Irgendwann endet der Radweg, genau vor einem Parkhaus. Acht Etagen aus Metall für den Autoverkehr, auf einer enormen Fläche. Ich folge der Beschilderung „Holiday Parking Süd“ auf einem gepflasterten Weg um das riesige Metallgestell herum, weiterhin fahrradtauglich. Vor mir erhebt sich das neue Terminal gen Himmel, „Frankfurt



Airport Terminal 3“ ist zu lesen, weit oben, über den Betonständern der Autozufahrten und der Hochbahn. Ich erreiche das Ende des Parkhauses, biege dort nach links – und staune. Direkt vor dem Parkhaus, mitten in dieser Wüstenei aus Asphalt, Beton, Stahl und Glas liegt eine Fahrradabstellanlage. Und was für eine! Rund 100 Bügel stehen hier ordentlich aufgereiht hintereinander, alle mit reichlich Abstand zueinander. Doch das ist nicht alles. Hinter dem Treppenturm des Parkhauses erstreckt sich ein weiteres Feld mit Fahrradbügeln, jeder ordentlich in eine Betonplatte eingegossen, in die ein Fahrradpiktogramm und der Schriftzug „bikeandride“ geprägt wurde. Na so was!

Am Rande der Abstellanlage lädt ein moderner Toilettencontainer zur Benutzung ein. Und an einem der Abstellbügel steht, man mag es kaum glauben, ein Fahrrad! Irgendjemand muss hier also mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren sein. Denn ein Ferienflieger, dem „Holiday Parking Süd“ zum Trotz, kann es noch nicht sein. Terminal 3 ist noch nicht in Betrieb. Geflogen wird in Frankfurt an den Terminals, die auf der Rückfahrt links am Radweg liegen.

Peter Sauer



Was ist eigentlich

Bikefitting?



Per Videotechnologie wird die Sitzposition auf dem Rad vermessen
privat

Viele Radfahrende kennen es: auf längeren Fahrten schlafen die Zehen ein, bitzeln die Unterarme oder schmerzt der Nacken. Dann ist es höchste Zeit für ein Bikefitting. Aber was ist das genau?

Im Grunde bedeutet Bikefitting, dass man das Fahrrad an seine eigenen Größenverhältnisse anpasst. Also, den Sattel auf die richtige Höhe und in die richtige Neigung bringen oder die Cleats der Fahrradschuhe angemessen positionieren. Das Internet und Youtube bieten dazu eine Fülle von Anleitungen, Berechnungsformeln und sonstigen Tipps. Gerne unterstützt auch die Selbsthilfe-Werkstatt des ADFC dabei. Dazu Rainer Mai: „Für einfachere Dinge wie die Sattelleinstellung haben wir auf jeden Fall alles an Werkzeug und Expertise da, auch mit einem Knielot können wir hier arbeiten. Wenn es um kompliziertere Dinge wie das Einstellen des Lenkers geht, verlassen wir uns eher auf unsere allgemeinen Erfahrungswerte.“

„Wichtig sind gute biomechanische und anatomische Kenntnisse“

Wem das noch nicht reicht, der kann ein professionelles Bikefitting buchen. Den Unterschied erklärt uns Piero vom Radlabor in Frankfurt: „Wir haben unsere eigene Smartfit-Messtechnik, um Mensch und Fahrrad zu vermessen, woraus

sich Optimalwerte ergeben. Natürlich spielt auch unsere eigene Expertise eine wichtige Rolle, denn wir haben gute biomechanische und anatomische Kenntnisse.“ Dies lohnt sich vor allem für Menschen, die ungewöhnlich groß oder klein sind, unterschiedlich lange Beine haben oder einfach viel auf dem Rad sitzen. Oder, wie ich im Praxistest lernen sollte, eine Frau sind.

Obwohl mein Cyclocrosser – Größe XXS – beim Kauf grob auf mich eingestellt wurde, tat mir nach längeren Strecken oft der Hintern weh und meine Zehen schliefen ein. Das macht keinen Spaß und es überrascht mich rückblickend, dass ich trotzdem jahrelang so weitergefahren bin. Die Analyse im Radlabor brachte 2022 dann Aufschluss, wobei ich vor allem das dazu gebuchte Modul „Fokus Sattel“ als hilfreich emp-

fund. Denn es stellte sich heraus, dass meine Sitzbeinhöcker – wie bei vielen Frauen – wesentlich weiter auseinander stehen, als für den genormten Sattel vorgesehen. Dabei sollen diese ja im Idealfall den Druck des Körpergewichts beim Sitzen aufnehmen. Dass das bei mir nicht der Falls war, zeigte eine Messung der Druckverteilung.

„Mein Fahrspaß hat sich durch die Anpassung des Rads mindestens verdoppelt“

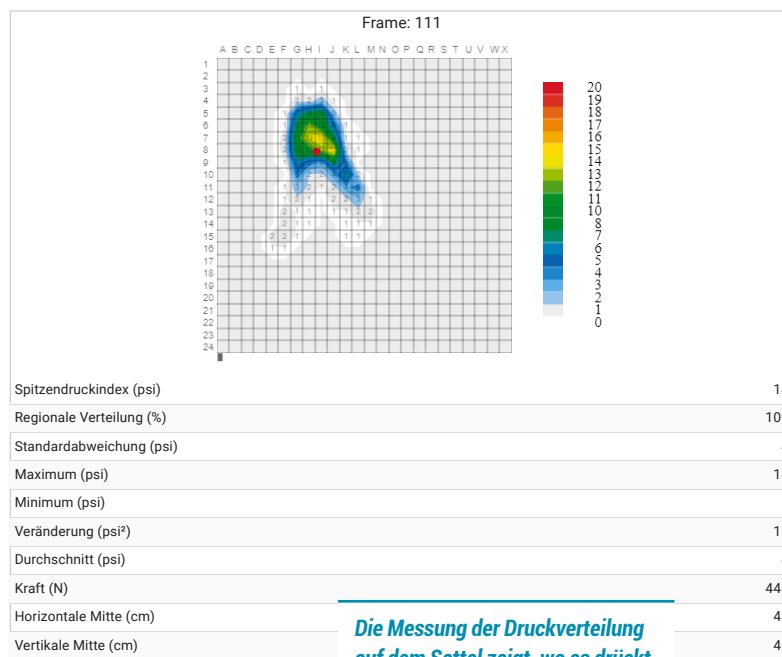
lung. Doch ein breiterer und speziell für Frauen gestalteter Sattel schaffte im Handumdrehen Abhilfe. Des Weiteren wurden Sitzhöhe, Sattelposition, Sitzlänge und Lenkerhöhe angepasst und entsprachen am Ende fast zu 100 % den Empfehlungen des Smartfit-Systems. Viel wichtiger aber ist, dass sich mein Fahrspaß mindestens verdoppelt hat, so sehr, dass ich ein Jahr später auch mein Freizeitrad habe anpassen lassen.

Wer jetzt denkt, dass hier das Ende der Individualisierung erreicht ist, der liegt allerdings falsch. Besonders ambitionierte Fahrerinnen und Fahrer stellen sich ihr Rad beim Kauf aus Einzelteilen zusammen oder lassen sich gar ein eigenes Rad personalisieren. Einer der bekannteren Hersteller dafür ist Velotraum in Süddeutschland. Muss das wirklich sein? Nachdem ich gemerkt habe, was für einen Unterschied das Bikefitting macht, bin ich gar nicht mehr abgeneigt. Nur der Blick in den Geldbeutel hält mich derzeit noch davon ab...

Hannah Kessler

February 23 2022
04:16 PM


Radlabor Frankfurt



Die Messung der Druckverteilung auf dem Sattel zeigt, wo es drückt

Radlabor Frankfurt

INSPEKTION · BREMSSEN · 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



Peter Sauer (2)

Nur 42 Stufen

Zwischen Riederwald und Orber Straße ist der Verbindungsweg wegen Leitungsarbeiten gesperrt. Eine Umleitung ist ausgeschildert, direkt vor der Sperre, die die Weiterfahrt in Richtung Osten verhindert. Nicht etwa rund 100 Meter zuvor, wo ein asphaltiertes Sträßchen komfortabel durch die Riederwaldsiedlung führt, sondern erst dort, wo der Weg unter der Lahmeyerbrücke endet und uns als Ausweg nur eine Treppe angeboten wird. Hat man diese Hürde – 42 Stufen sind es genau, mit sehr schmalen

Schieberampen – überwunden, steht man hoch oben auf der Lahmeyerbrücke und stellt überrascht fest, dass es auch hier nicht weitergeht zur Orber Straße. Außer man rollt wieder hinunter in die Riederwaldsiedlung und trifft dort auf den Weg, den man als Umfahrung der Baustelle auch ohne Treppe hätte erreichen können. Wenn denn, siehe oben, das Umleitungsschild um rund 100 Meter zurückversetzt gestanden hätte. Ortskenntnisse können so hilfreich sein!

Peter Sauer



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 / 36 52 38



www.radsporthaus-kriegelstein.de



10%

Auf ihr nächstes Rad!

Sie bekommen von uns 10% Nachlass
beim Kauf eines oder mehrerer
vorrätigen Elektrofahrräder (ab 2500€)
oder Fahrräder (ab 500€).

Dieser Gutschein ist nicht mit anderen
Aktionen kombinierbar.

Nur bei Vorlage dieser
Anzeige und nur bis
zum 31.03.2025 gültig.

