

Geben Sie als
Autofahrer dem
Fußgänger
eine Chance!



Bitte mit der
Stoßstange nicht
über die weiße
Linie fahren.



Wem gehört die Stadt?

Wir müssen über die Platzverteilung reden!

Rad+Reise

- » Reiseanbieter
- » Equipment
- » Codierung

- » Flohmarkt
- » Kinderecke
- » Café-Theke

So., 15. März 2026, 11 – 16 Uhr
SAALBAU Bornheim

Arnsburger Straße 24
U4/Bus M32 „Höhenstraße“
Eintritt: 3,00 € (bis 18 Jahre frei)



Bild: Svea Birte Schuch



Editorial

Es ist die Zeit für Rückblicke auf das vergangene und für Ausblicke auf das vor uns liegende Jahr. Hier jedoch werfe ich einen Blick gleich zehn Jahre zurück. In unserer Januarausgabe 2016 haben wir im Editorial ein Brückenprojekt vorgestellt, mit dem der Radverkehr zum Flughafen deutlich verbessert werden könnte. „Airport-Bogen“ nannte sich die Vision, die der ADFC zusammen mit einem Architekturbüro entwickelt hatte und die bisher Vision geblieben ist. Im vergangenen Jahr nun wurde wieder eine Vision entwickelt, die den Radverkehr verbessern soll. Die „Adlertrasse“ soll die Fahrt zum Waldstadion erleichtern, soll helfen, Rad- und Fußverkehr vor großen Veranstaltungen im Stadion zu trennen und damit die Anreise auch für Radfahrende attraktiver zu machen. Der Radentscheid Frankfurt hat hier bereits Vorarbeit geleistet und erste Ideen sowie einen Entwurf für eine Fahrradhochbahn über den Bereich am Oberforsthaus mithilfe von KI visualisiert. (www.radentscheid-frankfurt.de).

Dass solche Projekte keine Visionen bleiben müssen, hatten wir im Editorial vor zehn Jahren bereits erwähnt und einige Brücken, die ausschließlich für den Radverkehr gebaut wurden, vorgestellt. Inzwischen sind neue Projekte verwirklicht worden, beispielhaft sei hier die elegante Fahrradbrücke über die Bahngleise in Tübingen genannt. Spätestens dann, wenn eine Multifunktionshalle

am Stadion entsteht, sollte auch bei uns aus der Vision Wirklichkeit geworden sein.

Im englischen *Guardian* gibt es eine Rubrik mit dem Namen „The long read“. Darin werden Themen ausführlich beleuchtet, so dass man sich Zeit zum Lesen nehmen muss. Nun wäre es vermessend, *Frankfurt aktuell* mit der britischen Tageszeitung vergleichen zu wollen, doch erinnert mich unsere vorliegende Ausgabe an diese Rubrik. Auch wir beleuchten ein Thema ausführlich und dabei recht textlastig. Unter dem Titel „Wem gehört die Stadt“ beschäftigen wir uns mit verschiedenen Aspekten des Öffentlichen Raums, seinem Wert, seiner Nutzung, seinen Regeln und der Kontrolle darüber. Das bietet interessanten Lesestoff, für den ihr euch Zeit nehmen solltet – nicht nur als Radfahrende. Denn der Öffentliche Raum ist für alle da, auch wenn der Eindruck oft ein anderer ist und ein erhebliches Ungleichgewicht unter den ihn Nutzenden besteht. Dabei ist uns nicht daran gelegen, hier einzelne Nutzergruppen pauschal zu verurteilen oder alle „über einen Kamm zu scheeren“. Aber wenigstens hin und wieder stärker auf Recht und Gesetz zu achten täte uns allen gut.

Ich hoffe, ihr seid gut ins neue Jahr gekommen und ich wünsche euch weiterhin gute Fahrt im Öffentlichen Raum. Auch, wenn wir diesen zum Stadion hinaus etwas höher legen könnten.

Peter für das Redaktionsteam



In diesem Heft ...

Wem gehört die Stadt?	4	Fernweh im Winter	29
Kommunalwahl 2026: Informieren und vergleichen	5	Die Radreisen-Vortragsreihe des ADFC Frankfurt im Winter	
Was ist eigentlich „Parkdruck“?	6	Nachruf Gerd Ortman / Vandalismus an Ghostbikes	29
Von Beet-, Boot- und Bettmobilen auf Straßen	7	Der Vorstand kann auch singen!	30
Gesetze müssen durchgesetzt werden	8	Die Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt	
Poller: Laufgitter für Erwachsene	10	Bausatz Do-it-yourself	32
Bessere Bezahlung für Verkehrsüberwachung	11	An der TH OWL werden Transporträder aus Holz gebaut	
Sei kein Blender! Scheinwerfer richtig einstellen	11	Abgefahren	34
Vom Gallus in den Westen / Weseler Werft barrierefrei / Mainuferweg in Nied endlich frei von Unebenheiten	12	Fünf Fragen an Matthias Rohr	35
Riederwald: Geh-/Radweg gesperrt	14	Regional	
Über das Einrichten einer Umleitung für den Radverkehr	15	Hochtaunuskreis: Kronberg: Viel gemacht und noch viel zu tun / Neuer Vorstand für ADFC Hochtaunus e.V.	22
Abgesperrt	16	Offenbach: Bleichstraße: Mehr Sicherheit / Stadtradeln: Auszeichnung für das ADFC-Radl-Team / Neue Internetseite: www.offenbach.adfc.de	23
Gedanken eines baustellenerprobten	17	Main-Taunus: Weihnachtsgeschenke...?, Energiewende und Radverkehr	25
Nidda-Radweg-Pendler	18	Bad Vilbel/Karben: Der lange Weg vom Wunsch zur Wirklichkeit / Aktivenporträt Dieter Schönberger / Wir suchen: Eine Heldin/einen Helden	26
Modalfilter gerichtlich bestätigt	18		
Fahrradstraßen kein Problem für Rettungskräfte	19		
Weitere Schulstraßen für Frankfurt	20	Termine	13
Fahrradfreundlicher Arbeitgeber Messe Frankfurt	21	Einladung zur Mitgliederversammlung	19
Acht Jahre Radentscheid	28	Impressum 14 / Fördermitglieder 16 / Kontakte 31	
Wie und wohin wollen wir gehen?			
Perspektiven vom Fußverkehrsforum der Stadt Frankfurt			
Reallabor Anders Pendeln			
Das Radreise-Programm des ADFC Frankfurt			



Mit dem Wort „Allee“ verbinden wir in der Regel ein anderes Bild als das auf dem Titel dieser Ausgabe. Denn die Günthersburgallee im Frankfurter Nordend ähnelt trotz hoher Bäume mehr einem Autoparkplatz als einer wirklichen Allee.



Wem gehört die Stadt?

Die kurze Antwort wäre „in der Theorie uns allen“. In der Praxis sieht es aber etwas komplizierter aus, weshalb wir einen genaueren Blick auf verschiedene Bereiche, die Prozesse zur Entscheidungsfindung und die bisherige Platzverteilung werfen.

Ansgar Hegerfeld

Würden wir 100 Menschen auf der Straße die Frage nach ihren Wünschen für den öffentlichen Raum stellen, würden wir sicherlich mindestens 100 verschiedene Antworten erhalten. Das ist auch gut so! Aus diesen oft auch widersprüchlichen Wünschen müssen aber irgendwie konkrete Richtlinien und Ziele für unsere Stadtplanung abgeleitet werden. Genau das ist Aufgabe der von uns gewählten Politikerinnen und Politiker: Verschiedene Interessen aufnehmen, abwägen und Kompromisse finden. Dabei ist Letzteres besonders wichtig. Ein Kompromiss ist bekanntlich nur dann ein guter Kompromiss, wenn alle Beteiligten am Ende etwas unzufrieden mit dem Ergebnis sind und sich für ihr Anliegen noch etwas mehr gewünscht hätten. Menschen wollen in aller Regel gut wohnen, sich ernähren, von A nach B kommen, arbeiten und auch mal andere Menschen treffen bzw. Freizeitaktivitäten unternehmen.

Lärmschutz

Letzteres kann bedeuten, bei einer ADFC-Radtour mit dem Fahrrad historische relevante Orte in Frankfurt zu besichtigen, oder aber mit dem Auto aus Spaß möglichst laut im Kreis durch dieselbe Stadt zu fahren. Was für die einen Spaß ist, ist für andere eine Belästigung, und es entstehen Interessenkonflikte. Hier greift ein wichtiger Grundsatz, der anders formuliert auch im Grundgesetz steht: „Die Freiheit eines jeden beginnt dort, wo die Freiheit eines anderen aufhört.“ (Immanuel Kant)

Im Grundgesetz heißt es in Artikel 2 dementsprechend „Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt [...]“, aber eben auch „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.“ Körperliche Unversehrtheit schließt aber auch den Schutz vor Lärm ein. Wie viel Lärm zulässig ist, wird dabei regelmäßig von Politik und Gerichten verhandelt.

Durch die vielen Beschwerden bei der Landespolizei gibt es inzwischen u.a. in Frankfurt eine extra Kontrollgruppe für Menschen, die durch illegales Tuning ihre Autos lauter als erlaubt machen. Lärmschutz ist so wichtig, dass man sogar Tempo 30 aus Lärmschutzgründen an Hauptstraßen gerichtlich einklagen kann. Tempo 30 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dagegen kann nur nach einer ausreichend großen An-

zahl an gleichen Unfällen mit Verletzten oder getöteten Menschen eingerichtet werden.

Aufteilung des Straßenraums

Der öffentliche Raum soll viele Bedürfnisse erfüllen: Ruhe bieten für die einen, laute Spielwiese sein für die anderen. Sicherer Weg für die einen, schnelle Expressverbindung für die anderen. Parken für die einen, Gehen für die anderen. Alles gleichzeitig funktioniert nicht, egal wie viel Planungsarbeit in einen Straßenquerschnitt investiert wird. Außerdem ist in der Regel der Platz zwischen den Wohnhäusern oder Gebäuden begrenzt und jeder Meter kann nur einmal vergeben werden – auch wenn mit den „Fahrrad-Schutzstreifen“ die gleichzeitige Mehrfachnutzung bzw. die Quadratur des Kreises in der Realität ausprobiert wurde.

Tipp: Streetmix ausprobieren

Wer selbst mal einen Straßenquerschnitt mit wenigen Mausklicks neu verteilen möchte, kann das auf streetmix.net ausprobieren. Die Nutzung der Webseite sorgte schon für einige Überraschungen, weil doch mehr Platz zur Verfügung stand und mehr Dinge möglich waren, als man zunächst dachte.

Dabei soll der öffentliche Raum auch allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stehen. Wir alle dürfen uns darin frei bewegen und die unterschiedlichen Funktionen nutzen. Die vorhandenen Funktionen werden dabei von Politik und Verwaltung definiert: Wie breit sind die Fußwege, Radwege und wie groß sind Spielplätze für Kinder. Auch Abstellplätze für Autos werden seit den 60er Jahren mit eingeplant. Hierbei gibt es eine Besonderheit: So ein Abstellplatz darf legal und dauerhaft mit dem Kfz einer Privatperson belegt werden. Dem Rest der Allgemeinheit steht dieser Platz dann nicht mehr zur Verfügung.

Wer sich jetzt denkt „Dann kann ich doch anstatt eines Autos einfach einen Stall für ein Pony in der Stadt bei mir vor mein Wohnhaus stellen!“, wird leider enttäuscht: Das geht natürlich nicht, so einfach einen Stall auf die Straße stellen. Es sei denn, der Stall steht auf Rädern und hat ein Kennzeichen. Dann bekommt man den Platz sogar praktisch geschenkt. Zwar wird das kos-

tenpflichtige Bewohnerparken in Frankfurt langsam ausgeweitet, aber selbst diese Kosten sind vernachlässigbar. Jeder Quadratmeter Wohnfläche direkt daneben kostet ein Vielfaches und da so ein Auto-parkplatz ungefähr so groß ist wie das durchschnittliche deutsche Kinderzimmer, muss die Frage gestellt werden: Wer zahlt diese ganzen Parkplätze eigentlich?

Tipp für Menschen mit zu kleinen Wohnungen/Kellern

Wer etwas mehr Stauraum benötigt und nicht die teuren professionellen Lagerflächen nutzen möchte, kann sich einfach einen gebrauchten Transporter besorgen. Es reicht dabei, wenn das Fahrzeug gerade noch alle zwei Jahre den Weg zur Hauptuntersuchung schafft. Für ein paar Euro Kfz-Steuer kann man diesen Transporter einfach im öffentlichen Raum parken und als Keller-Erweiterung nutzen. Je nach Wohngebiet kommt nur noch der Bewohnerparkausweis für 10 €/Monat dazu. Wenn wir diesen mit der Langversion (ca. 7,30 m) und einer üblichen Breite von 2 Metern verrechnen, ergibt sich ein stadtweit einheitlicher Quadratmeterpreis von unschlagbaren 68 Cent/ Monat. Anhänger würden an sich auch funktionieren, müssen aber (zumindest theoretisch) alle 14 Tage umgeparkt werden.

Die Antwort ist einfach: Wir alle, egal ob wir ein Auto besitzen oder nicht. Jeder Stellplatz im öffentlichen Raum wird mit reichlich Steuergeld subventioniert. Schließlich muss er angelegt, gereinigt und ge-

wartet werden. (Für Details siehe „Von Beet-, Boot- und Bettmobilen auf Frankfurts Straßen“, Seite 7).

Vierelorts werden die Flächen als kostenfreies erweitertes Firmengelände zum Abstellen von gerade nicht genutzten Firmenfahrzeugen, Booten oder Wohnmobilen genutzt, während gleichzeitig hoher „Parkdruck“ (siehe Seite 6) moniert wird.

Genau diese Parkplätze sind aber häufig der Grund, aus dem Radweg gar nicht oder qualitativ minderwertig eingerichtet werden. Hier wird bis heute der „ruhende“ Verkehr über den fließenden gestellt, was einem der wichtigsten Grundsätze aus der Verkehrsplanung widerspricht. Eigentlich geht der fließende Verkehr immer vor, was den Fuß- und Radverkehr einschließt. In der Abstimmung innerhalb der Verwaltung und mit der Politik werden diese Richtlinien aber gerne bis zum Bersten zulasten des Fuß- und Radverkehrs gebogen, auch wenn es in Frankfurt in den letzten Jahren durchaus ein wenig besser geworden ist.

Exkurs „Spielplätze“

Spielplätze für Kinder gibt es noch gar nicht so lange. Erst Mitte des 19. Jahrhunderts kamen sie auf, mit der Erfindung des Automobils und der Massenmobilisierung verbreiteten sie sich im größeren Stil. Zum Ziel der Spielplätze wurde das Fernhalten der Kinder von den nun gefährlichen Straßen, die bis dahin auch als Spielplätze dienten.

Der Blick über den Tellerrand

Frankfurt ist bekanntlich keine isolierte Insel, sondern die ca. 760.000 Einwohnerinnen und Einwohner werden jeden Tag um rund 460.000 Menschen aus dem Umland ergänzt, die in die Stadt zur Arbeit pendeln. Dass inzwischen so viele Menschen pendeln, hat mehrere Gründe. Über viele Jahre hinweg wurden Eigenheime im Grünen als das ruhige und günstige Ideal angesehen und werden auch heute noch vom Staat gefördert (Stichwort: Pendlerpauschale). Wer weit draußen wohnt, muss aber irgendwann zu einem Arbeitsplatz – und die sind häufig konzentriert in Städten. Logischerweise entstehen somit viele Pendelwege, auch wenn die vermehrte Nutzung von Homeoffice zumindest in einigen Branchen für einen Rückgang sorgt.

Frankfurt braucht auf der einen Seite Arbeitskräfte von außerhalb, auf der anderen sorgt der hohe Anteil an mit Autos pendelnden Menschen auch für Probleme wie Stau, Lärm, Abgase und Unfälle. Das ist eine unmittelbare Folge, wenn Wohnen und Arbeiten räumlich getrennt werden und die Alternativen fehlen. Bus und Bahn laufen wegen der hohen Nachfrage und technischen Mängeln am Kapazitätslimit und deren Ausbau, genau wie der Bau der Radschnellwege, braucht noch einige Jahre.

Trotz dieser engen Verzahnung mit dem Umland gibt es einen Aspekt, der gerne vergessen wird: Die Frankfurter Lokalpolitik wird nur von den Menschen gewählt, die in Frankfurt wohnen. Nicht von den Men-

schen, die außerhalb günstig und ruhig wohnen und erwarten, dass ihnen mit dem Auto der rote Teppich ausgerollt wird. Gleichzeitig ist Frankfurt auf Menschen von außerhalb angewiesen. Die Balance zwischen diesen oft gegensätzlichen Bedürfnissen zu schaffen, wird weiterhin eine große Aufgabe nach der bevorstehenden Kommunalwahl sein.

Das Fahrrad ist dabei sicherlich nicht der alleinige Problemlöser für alles. Aber es ist ein wichtiger, platzsparender, leiser und ungefährlicher Baustein.

Wie die unterschiedlichen Wünsche aller am Ende gewichtet und damit ganz konkret auf unseren Straßen Realität werden, hängt maßgeblich von der Zusammensetzung der gewählten Stadtverordnetenversammlung und der Ortsbeiräte ab. Während manche Parteien der Verkehrssicherheit eine hohe Priorität einräumen, sind manchen anderen im Zweifelsfall doch Parkplätze wichtiger. Die Weichen für die kommenden vier Jahre werden am 15. März 2026 bei der nächsten Kommunalwahl gestellt, die Auswirkungen dieser Wahl sind durch den lokalen Zuständigkeitsbereich besonders direkt spür- und sichtbar.

Daher der Aufruf: Geh bitte wählen! Mit unserem Wahl-o-Rad (siehe unten) können die Positionen der verschiedenen Parteien mit wenigen Klicks verglichen werden.

Wir haben die Wahl und können mitbestimmen, wie unsere Stadt der Zukunft aussehen soll!

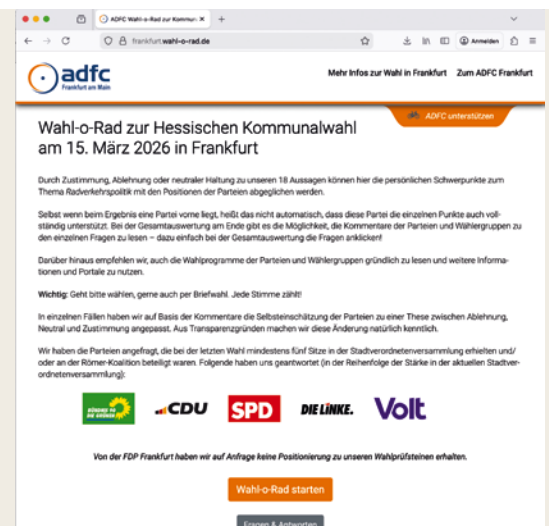
Ansgar Hegerfeld

Kommunalwahl 2026: Jetzt schon informieren und Positionen vergleichen

Wie wollen wir wählen und leben? Schon in wenigen Wochen, am 15. März 2026, findet die Kommunalwahl in allen hessischen Kommunen statt. Um eine sachliche Auseinandersetzung mit den Zielen der Parteien zu ermöglichen, haben wir wieder den interaktiven wahl-o-rad eingerichtet: Dort lassen sich einfach die eigenen Positionen mit denen der Parteien vergleichen und die Übereinstimmungen für den Bereich Mobilität berechnen.

Der Wahl-o-Rad ist für Frankfurt unter frankfurt.wahl-o-rad.de erreichbar. Die Auswertung der Positionen erfolgt natürlich anonym und datenschutzkonform auf dem Computer oder Smartphone, der ADFC sieht das Abstimmungsverhalten gar nicht.

Wichtig ist, dass möglichst viele Menschen wählen gehen – sonst drohen uns Berliner Verhältnisse, wo inzwischen die neuen Radwege wieder abgebaut werden! Ob persönlich oder per Briefwahl ist dabei egal.





Egal ob legal oder illegal geparkt: Blockierte Fußwege zwingen diejenigen Menschen zum Ausweichen, die per Gesetz besonders geschützt werden sollen.

Ansgar Hegerfeld

Was ist eigentlich „Parkdruck“?

Und was hat das mit Radverkehr zu tun?

Auf magische Weise werden Straßen in Frankfurt im Laufe der Jahre angeblich immer enger, ohne dass sie umgebaut wurden. Dabei kann man Sätze wie „Der Parkdruck ist hoch“ oder „der Parkdruck steigt“ so oder so ähnlich regelmäßig in der Presse lesen. Aber was bedeutet das eigentlich und was hat das mit Radverkehr zu tun? Das schauen wir uns genauer an.

Zuerst aber gehen wir in der Zeit ein paar Jahre zurück und blicken in den Stadtteil Kalbach. Dort war die sonst ruhige Wohnstraße „Fasanenweg“ über viele Jahre hinweg Stoßstange an Stoßstange zugestapelt, wie für Frankfurt üblich inklusive der nicht dafür freigegebenen Fußwege. Der angeblich „hohe Parkdruck“ rechtfertigte für viele der Anwohnenden Gesetzesverstöße zulasten der verwundbarsten Menschen im Straßenverkehr: Kinder und ältere Personen.

Interessant aber wurde es, als sich die Polizei ausnahmsweise einen Tag lang dort aufhielt und Knöllchen verteilte. Der Aufschrei war groß, die aufgebrachten Anwohnerinnen und Anwohner verteidigten öffentlich in der Presse ihre Gesetzesverstöße. Seitens der FDP

wurde sogar eine angeblich mit der Landespolizei geschlossene „Vereinbarung“ vorgebracht, mit der man vor vielen Jahren aus dem politisch gewählten Ortsbeirat heraus das bundesweit verbotene Gehwegparken in Kalbach legalisiert hätte. Man hätte also ein bundesweit verbindliches Gesetz lokal per „Vereinbarung“ mit der Polizei außer Kraft gesetzt. Das ist rechtlich gar nicht möglich, und so war es nicht verwunderlich, dass man uns diese „Vereinbarung“ auf Nachfrage dann doch lieber nicht zeigen wollte.

In der Folge parkten die Anwohnenden weiterhin beidseitig in den schmalen Wohnstraßen, ließen aber nun die Fußwege frei. Das hatte zur Konsequenz, dass die Müllentsorgung durch die fehlende Restbreite (auch diese genau 3,05 Meter sind bundesweit vorgegeben!) die Straßen nicht mehr anfahren konnte und auch die Feuerwehr Probleme bekommen hätte. Nach weiteren empörten Presseberichten fanden die Betroffenen dann aber eine simple wie geniale Lösung: Sie parkten, bis heute übrigens, ihre Autos einfach in ihren eigenen Garagen und Einfahrten. Dadurch ist der „Parkdruck“ auf der Straße deutlich gesunken. Vorher war es also vor

allem Bequemlichkeit, die zu hohem „Parkdruck“ geführt hatte.

Randnotiz

Es gibt in Deutschland kein „Gewohnheitsrecht“, auch wenn das gerne behauptet wird. Nur weil man seit vielen Jahren Gesetze bricht, hat man keinen Anspruch auf Legalisierung dieses Handelns.

Ähnliches passierte auch in der Straße „Niemandsfeld“ in Preungesheim, wo sich die Polizei ebenfalls, nach Beschwerden aus der Bürgerschaft und nach vielen Jahren Abwesenheit, mal wieder ins Wohnviertel traute und dort die selbe Situation wie in Kalbach vorfand. Der Aufschrei war ähnlich groß, einige wütende Anwohnerinnen und Anwohner posierten auf der Straße für die Presse und versuchten im Ortsbeirat eine Legalisierung ihrer Gesetzesverstöße und die Aufhebung der verhängten Bußgelder zu erwirken – ohne Erfolg.

Da sich die Menschen vor Ort nicht auf eine Straßenseite zum Parken einigen konnten und Müllentsorgung und Feuerwehr Probleme bekommen hätten, musste die Stadt das Parken auf eine Seite der Fahrbahn beschränken. Der Aufschrei verstummte auch hier auf wundersame Weise recht schnell, viele hatten auch in diesem Wohngebiet ihre verwaisten Garagen und Einfahrten wiederentdeckt.

Kurz vor Redaktionsschluss kam dann auch aus dem Frankfurter Westen die Meldung, dass der zuständige Ortsbeirat 6 einstimmig die Bitte verabschiedet habe, die Einhaltung bzw. Umsetzung von bundesweiten Verordnungen vorläufig auszusetzen. Man wolle erst einmal die Nahmobilitätsstudie für Sossenheim abwarten. Aber auch diese Studie wird nichts an den vorgegebenen Mindestbreiten ändern, die für das erlaubte Parken auf Fußwegen notwendig sind.

Demokratisch gewählte Ausgrenzung

Es ist eine bedenkliche Entwicklung, dass die demokratisch gewählten Ortsbeiräte immer wieder großen Personengruppen (z. B. Kinder, Menschen mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen) ihre Mobilitätsbedürfnisse absprechen. Gerne wird behauptet, dass die blockier-

ten Fußwege „keine nennenswerten Beschwerden oder Beanstandungen“ (SPD-Antrag OF 1348 im Ortsbeirat 6) nach sich gezogen hätten. Nur weil Menschen, die teilweise ihre Häuser nicht mehr verlassen können oder die politischen Kontakte nicht haben, sich nicht melden, gibt es sie trotzdem. Auch dass stadtwweit immer wieder Menschen mit Rollatoren usw. wegen blockierter Fußwege auf der Fahrbahn laufen müssen, sollte zum Nachdenken anregen. Kinder, egal ob mit oder ohne Fahrrad, werden ebenfalls in ihrer Freiheit eingeschränkt. Die einfachste und gerne geforderte „pragmatische“ Lösung ist dabei immer die Einhaltung der bestehenden Gesetze, die bereits den gesellschaftlichen Kompromiss abbilden.

Aus der Praxis zurück in die Theorie. Der „Parkdruck“ wird oft auch als „Fahrzeugdichte“ beschrieben. Eine Debatte im Kreis einiger in der Verkehrspolitik Aktiver brachte dabei interessante Perspektiven hervor. Auf der einen Seite die eher physikalische Ansicht „Die Fahrzeugdichte hat doch abgenommen! Die Fahrzeuge benötigen heute viel mehr Raum pro Person als noch vor wenigen Jahren“. Als Antwort darauf wurde diese Beschreibung des Status Quo als Ziel umformuliert: „Die Fahrzeugdichte sollte gesteigert werden. Der verfügbare Platz ist konstant, also müssen die Fahrzeuge kleiner werden und die Dichte steigt somit an. Auf 12 qm Fläche mit Fahrradständern passen viel mehr Fahrzeuge als auf 12 qm Autoparkplatz.“

Mehr Autos, aber weniger Kilometer

Einig waren sich die Aktiven, dass die Nutzung des durch Autos beanspruchten Platzes pro Person weiter steigt. Dazu kommt, dass in Deutschland immer mehr Autos angemeldet werden, aber die gefahrenen Kilometer je Auto weiter sinken – die Autos stehen also zunehmend ungenutzt herum und blockieren im Zweifelsfall auch Fußwege.

Die Stadt Frankfurt lieferte 2021, als Antwort auf eine parlamentarische Anfrage der Linken, folgende Antwort: „Der Begriff ‚Parkdruck‘ bezeichnet die Nachfrage nach Stell-



Von Beet-, Boot- und Bettmobilen auf Frankfurts Straßen

Dinge, die der Mensch nicht braucht, z. B. sein mobiles Ferienhaus (ein „Wohnmobil“), sein Boot, Anhänger, müssen ja trotzdem irgendwo hin, und so stellt er sie eben auf die Straße. Für ihn kostenlos, aber die Allgemeinheit finanziert ihm den Lagerplatz im knappen öffentlichen Stadtraum mit im Schnitt 114 €/Monat pro Quadratmeter mit („Kosten von Parkraum“, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg, Kurz-Link: adfc-ffm.de/=CYME). Das Verrückte daran: fast alle Menschen finden das total normal.

In der Frankfurter Bertramstraße beispielsweise stehen seit Monaten ein Anhänger, zwei Motorboote

auf Anhängern, mehrere Wohnmobile bzw. Wohnwagen und mindestens drei seit fast einem Jahr nicht mehr genutzte Autos (erkennbar an der Begleitflora). In der Summe sind das acht Parkplätze auf 750 Meter. Macht knapp 11.000 € Kosten im Jahr für die Allgemeinheit. Aber klar, wo soll das auch alles sonst hin, man muss halt solidarisch sein.

Aber Weeehe, man stellt einen mit bunt blühenden Stauden bepflanzten Anhänger in den in Frankfurt zu ca. 80 % von Autoinfrastruktur dominierten öffentlichen Raum, um diesen etwas zu beleben.

So geschehen im Sommer 2021 durch die drei Frankfurter Radakti-

vist:innen Claudia Fischer, Falko Görres und Julia Krohmer. Sie bepflanzten einen alten Fahrradanhänger und stellten ihn im Laufe des Sommer mal hier, mal da auf Flächen ab, die sonst gerne von Falschparkern zugestellt sind.

Beschimpfungen, Vandalismus und Drohzettel des Ordnungsamtes („muss unverzüglich entfernt werden“) waren an der Tagesordnung, nachzulesen noch auf dem alten Twitter-Account des biodiversitätsfördernden Mobils (@beetmobil). Dabei stand der Fahrradanhänger nie auf Parkplätzen, sondern nur auf Flächen, auf denen es Autofahren davon abhielt, Bereiche zuzuparken, die der Verkehrssicherheit der

vulnerablen Verkehrsteilnehmer:innen dienen, wie Bordsteinabsenkungen, Kreuzungsbereiche etc. – natürlich, ohne diese selbst zu blockieren.

Aber egal, die Aufregung seitens der Autofahrenden war groß.

Aber warum zur Hölle regt sich niemand über diese zahlreichen oben erwähnten echten Parkplatzblockierer auf? Warum darf ich monatelang ein Boot auf die Straße, aber kein Pony in den Park stellen? Und warum stört sich generell fast niemand daran, wie der öffentliche Raum seit Jahrzehnten weitgehend kostenlos zur Lagerung privaten, nicht benötigten Blechs verschwendet wird?

Insbesondere heute, wo wir in unseren dicht besiedelten, klimawandelbedingt überhitzten Städten diesen Raum dringend bräuchten, um die Städte zukunftstauglich umzugestalten – mit kühlender Begrünung, für effizientere Verkehrsformen und als Begegnungsraum für mehr Teilhabe und gesellschaftliches Miteinander, zur Erhöhung der gesamten Lebensqualität.

All dies wird auf ca. 400.000 Parkplätzen in Frankfurt (je 10-12 m²) durch stehendes Blech verhindert. Aber die Mehrheit der Leute empfindet ein winziges Beetmobil als übergriffig.

Julia Krohmer

plätzen. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) unterteilt in den Empfehlungen für Verkehrserhebungen - EVE (Köln 2012) den Parkdruck über die Auslastung der (legalen) Parkstände in einem Gebiet:

Auslastung bis 70%

= kein bis geringer Parkdruck

Auslastung 70 bis 80%

= mittlerer Parkdruck

Auslastung 80 bis 90%

= hoher Parkdruck

Auslastung 90 bis 100%

= sehr hoher Parkdruck

Auslastung über 100%

= Überlastung

Interessanterweise wird in der Antwort auch darauf hingewiesen, dass sich die tatsächliche Auslastung nur schwer und aufwendig messen lässt und man den „Parkdruck“ daher „überwiegend durch in

Augenscheinnahme ermittelt“. Leider gibt es dementsprechend auch keine Vergleichszahlen zu anderen Städten. Die Frage, ob ähnliche Kennzahlen auch für den Fuß- und Radverkehr erhoben werden, wird nur sehr allgemein und ausweichend beantwortet. Dabei haben auch Menschen, die zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren möchten, einen „Druck“ in Form eines Mobilitätsbedürfnisses!

Und hier schließen wir den Kreis zum Radverkehr: Wie sollen Kinder sicher Radfahren lernen, wenn die Erwachsenen ihnen die für viel Geld gebauten Fußwege mit immer größeren Autos blockieren und sich die Polizeibehörden nur noch in Ausnahmefällen zur Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung in Wohngebiete trauen? Wie sollen sich

Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen selbstbestimmt bewegen, wenn ihre Wege zugeparkt sind und sie auf die Fahrbahn ausweichen müssen?

Rechtsfreie Räume wieder in die Demokratie eingliedern

Die Lösung ist denkbar einfach: Die politisch Verantwortlichen müssen die vorhandenen rechtsfreien Räume wieder in die Demokratie eingliedern und den Menschen klar machen, dass sie nicht über dem Gesetz stehen – angebliche „Vereinbarungen“ oder jahrelange Duldung hin oder her. Bisher ist der Druck seitens der Menschen, die unter den Verhältnissen leiden, kleiner als der derer, die von ihnen profitieren. Aber das kann sich schnell ändern, wenn sich mehr engagierte Menschen in

den Ortsbeiräten beschweren, Druck auf die Polizeibehörden ausüben und bei der Kommunalwahl im März die Kreuze an den richtigen Stellen setzen.

Am Ende bleibt aber die Erkenntnis, dass der Begriff „Parkdruck“ vor allem ein diffuses Gefühl und keine wissenschaftliche Maßeinheit für irgendetwas ist. Nicht vergessen werden darf in dem Zusammenhang auch, dass ein attraktives Angebot auch immer eine Nachfrage nach sich zieht. Ist der „Parkdruck“ also gering, zieht es weitere Menschen mit ihren Autos an oder Menschen schaffen sich wegen der freien Kapazitäten weitere Autos an. Das klappt, wie wir in Frankfurt sehen, sowohl mit Fahrradbügeln und Radwegen, aber eben auch mit Parkplätzen.

Ansgar Hegerfeld



Nicht nur in Frankfurt regelmäßig zu sehen: Beschmierte oder teilweise auch zerstörte Blitzer

Ansgar Hegerfeld

Gesetze müssen durchgesetzt werden

Beim Thema Verkehrssicherheit sind fast alle Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung einer Meinung. Trotzdem sind die Fortschritte sehr mühsam. Wir beleuchten die Hintergründe und Abläufe, die zu vielen Konflikten im Straßenverkehr führen.

Immer wieder kommt es in Frankfurt zu Kollisionen, bei denen Menschen mit ihren Autos oder LKW Straßen- bzw. U-Bahnen rammen. Die Folgen sind oft schwerwiegend, die Presseberichte dazu lesen sich aber in der Regel sehr ähnlich: Die Bahnen und Busse seien einfach „übersehen“ worden. An der Kreuzung Hängelstraße / Eschersheimer Landstraße kracht es immer wieder, obwohl das Wenden und Linksabbiegen dort verboten ist und die Ampeln Kollisionen zuverlässig verhindern sollten. Auch an diversen anderen Stellen wie der Mainzer Landstraße kommt es immer wieder zu ähnlichen Unfällen, in aller Regel durch Ignorieren grundlegender Verkehrsregeln.

„Übersehen“ ist auch in diesem Bericht bewusst in Anführungszeichen gesetzt, denn eigentlich ist der Begriff irreführend, falsch und verharmlosend. Er wirkt entschuldigend und klingt nach einer alltäglichen Kleinigkeit, nach dem Motto „ups, kann ja mal passieren“. Ange-

bracht ist diese Formulierung bei Kollisionen mit Verletzten und getöteten Menschen nicht. Eigentliche Ursache ist oft, dass Menschen zum Beispiel Verbote beim Abbiegen ignorieren, durchs Smartphone abgelenkt sind oder „nur noch schnell“ bei rot über eine Ampel fahren wollten und dadurch selbst große U-Bahnen nicht wahrnehmen können.

Appelle an Opfer oder nachhaltige Lösungen?

Wenn also selbst solche großen Bahnen immer wieder „übersehen“ werden, was ist dann erst mit deutlich kleineren Fahrzeugen, wie zum Beispiel Fahrrädern? Typische Forderungen an die Radfahrenden sind das Tragen bunterer Kleidung oder von persönlicher Schutzausrüstung wie Helmen. In den sozialen Netzwerken wurde bereits, leicht sarkastisch, der Wunsch nach Warnwesten für Straßen- und U-Bahnen an die VGF gerichtet, damit die kleinen und unscheinbaren Bahnen nicht

mehr so häufig „übersehen“ und gerammt werden.

Was also tun? Es wird schnell klar, dass zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die Ursache angegangen und nicht die Verantwortung auf die oft besonders vulnerablen Teilnehmenden im Straßenverkehr abgeladen werden sollte. Sinnvoller ist es daher aus unserer Sicht, wenn die bereits vorhandenen Gesetze (also unsere gesellschaftlich ausgehandelten und beschlossenen Kompromisse) auch eingehalten bzw. durchgesetzt werden würden. Absurderweise braucht es selbst dafür aber einen ausgeprägten politischen Willen, an dem es leider nicht nur in Frankfurt mangelt. Bei den Polizeibehörden wird seit Jahren am Personal und der technischen Ausstattung gespart, sodass das Risiko, in eine Verkehrskontrolle zu geraten, gegen Null tendiert. Auch in der Prioritätenliste steht die Verkehrssicherheit, aus politischen Gründen, nicht ganz oben auf der Agenda – dazu später mehr.

Währenddessen kann man vom Fahrrad aus gut beobachten, wie viele Menschen tagtäglich mit dem Smartphone am Steuer im Blindflug durch die Stadt fahren – den Blick oft fest auf das kleine Gerät fixiert und keine Hand mehr frei für die Betätigung des Blinkers und keine Aufmerksamkeit für Spiegel und Umgebung. So können Straßenbahnen oder eben auch Menschen auf Fahrrädern ganz „plötzlich“ und „unvermittelt“ auftauchen und „übersehen“ werden. Sogar vor Gericht kommen Unfallverursacher:innen erschreckend oft mit den Ausreden „Augenblicksversagen“ und „übersehen“ durch, sodass selbst nach Tötung eines Menschen als Strafe nur ein paar Euro und ggf. einige Monate Bewährungsstrafe folgen. Den Führerschein, der an recht hohe Standards zur Eignung gekoppelt ist, dürfen die Täterinnen und Täter in der Regel behalten oder müssen ihn lediglich für ein paar Wochen abgeben. Wann genau, können sie sich sogar meistens noch aussuchen und es sich somit möglichst bequem einplanen.

Das Führen von Autos oder LKW ist nicht nur in Deutschland wegen der enormen Gefahr, die von diesen Maschinen ausgeht, grundsätzlich untersagt. Doch es gibt Ausnahmen. Um in den Genuss dieser zu kommen, muss man eine umfangreiche Spezialausbildung und sowohl eine theoretische als auch eine praktische Prüfung absolvieren. Außerdem muss man eine Versicherung abschließen, die mindestens Schäden von 7,5 Millionen Euro für Personenschäden, 1,22 Millionen Euro für Sachschäden und 50.000 Euro für Vermögensschäden abdeckt – empfohlen werden aber sogar, wegen der nicht selten enormen Schadenssummen, noch deutlich höhere Beträge.

Unfallursache Nummer eins ist in Deutschland nach wie vor die überhöhte Geschwindigkeit, wohlgeachtet bezogen auf die ohnehin schon an vielen Stellen zu hohen zulässigen Geschwindigkeiten. Nicht nachvollziehbar ist deshalb, wieso die hessische Landespolizei für Frankfurt z. B. nur ein einziges ziviles Fahrzeug mit Videotechnik besitzt, mit dem sie während der Streifenfahrt Autorennen, Missachtungen der Höchstgeschwindigkeiten und Ampeln usw. gerichtsfest dokumentieren kann.

Ebenso unverständlich ist, dass es für jeden einzelnen fest aufgestellten Blitzer unglaublich aufwendige Genehmigungsprozesse gibt, auch wenn die Starenkästen ganz einfach ausgetrickst werden können: Autofahrerinnen und Autofahrer müssten nur die Zahl auf den runden weißen Schildern mit dem roten Ring mit der Anzeige auf ihrem Tacho vergleichen. Wer das in Deutschland macht und sich an die zulässige Höchst(!)geschwindigkeit hält, wird aber recht schnell von anderen Menschen angefeindet, angehupt, regelwidrig überholt oder ähnliches. Wer Pech hat, wird als Bonus noch von der Polizei wegen auffälligem Verhaltens angehalten. Wer die Aggressionen auf die Spitze treiben will, sollte sich nicht nur an die Höchstgeschwindigkeit halten, sondern einfach bei Rückstau die Kreuzung vor sich frei lassen und regelkonform schon vor der Kreuzung stoppen.

Weil ein relevanter Prozentsatz der Menschen unsere Regeln nicht akzeptieren möchte, werden Blitzer tagtäglich mit Farbe beschmiert, mit Gegenständen verdeckt, mit scharfer Munition beschossen, mit Stangen oder Baseball-Schlägern beschädigt oder gleich komplett mit größeren Mengen Sprengstoff in die Luft gejagt. Meldungen dieser Art gibt es ständig, deswegen sind sie inzwischen oft nur noch eine kleine Randnotiz in den Nachrichten. Für diese mutwilligen Sachbeschädigungen mit dem Ziel strafreier Gesetzesbrüche müsste sich eigentlich die Polizei brennend interessieren, um den gesellschaftlichen Zusammenhalt nicht zu gefährden.

Die Rolle der Polizei

Leider unterstützt und fördert aber auch die Polizei aktiv das Rasen, indem sie u.a. in Hessen ihre Blitzerstandorte tagesaktuell veröffentlicht und vor ihren eigenen Kontrollen warnt. Bereits im Jahr 2021 musste der damalige hessische Innenminister Peter Beuth (CDU) in einer kleinen Anfrage einräumen, dass das Ministerium keinerlei wissenschaftliche Daten zur Wirksamkeit solcher Ankündigungen nennen kann. Man hätte lediglich beobachtet, dass nach den Ankündigungen weniger Menschen an den veröffentlichten Blitzerstandorten zu schnell waren.

Das ist nicht überraschend und würde z. B. auch bei Diebstählen in Kaufhäusern funktionieren: Wenn vorab angekündigt werden würde, dass Ladendetektive am Montag zwischen 12 und 14 Uhr im Haus sind, würden in dieser Zeit sicher auch weniger Diebstähle beobachtet werden. Trotzdem kündigt kein Kaufhaus seine Kontrollen vorab an, genau wie die Polizei ihre sonstigen Kontrollstellen vorab nicht veröffentlicht – diesen besonderen Service gibt es ausschließlich für Raserinnen und Raser. Die Behörden argumentieren, dass es neben den angekündigten Kontrollen natürlich auch noch unangekündigte gibt. Das mag sogar stimmen, mit Blick auf die sehr überschaubaren Kapazitäten bezüglich Personal und Technik kann man dieses Risiko aber getrost als sehr gering einschätzen.

Das Polizeipräsidium Frankfurt ist dabei seit 2007 Vorreiter, landesweit werden die Kontrollstellen seit 2012 veröffentlicht. Anstatt die Polizeiarbeit auf eine wissenschaftlich fundierte Basis zu stellen, wurden im September 2025 den hessischen Kommunen per Erlass lieber weitere Möglichkeiten der Geschwindigkeitsüberwachung genommen. Das Blitzen an Bushaltestellen ist nun beispielsweise nicht mehr so einfach möglich wie bisher.

Gleichzeitig wurde festgelegt, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen von weniger als 5 km/h (nach Abzug der Messtoleranz von 3 km/h), als „unbedeutend bewertet“ und nicht mehr verfolgt werden sollen. Durch das weiche „soll“ ist es immerhin noch kein absolutes Verbot für die Verfolgung solcher Verstöße, aber eine Richtungsvorgabe des Landes. Die Stadt Frankfurt legt diese „soll“-Regelung aber laut dem aktuellen Bericht des Magistrates zugunsten der Autofahrerinnen und Autofahrer aus, so dass Blitzer erst ab einer Überschreitung von 9 km/h überhaupt auslösen. Dafür wird in verkehrsberuhigten Bereichen immerhin nun bereits ab 4 km/h Überschreitung geblitzt, was bis zu dem neuen Erlass nicht möglich war und ein positives Zeichen ist.

Rechtsfreie Räume durch fehlende Kontrollen

Mit diesen Erkenntnissen dürfte es nun auch nicht mehr überraschen,

dass sich die Polizeibehörden in den meisten deutschen Städten nicht einmal mehr in Wohngebiete trauen, um z. B. Falschparker aufschreiben und abschleppen zu lassen. Zu groß ist der Personalmangel und die Angst vor den wütenden Reaktionen der Anwohnerinnen und Anwohner, zu leise die Stimmen der durch das Falschparken benachteiligten Kinder und Erwachsenen. Und somit entfremden sich die Menschen immer weiter von den geltenden Gesetzen, weil sie jeden Tag und in großer Masse missachtet werden und es „niemanden“ zu interessieren scheint.

Auch dank Recherchen des ADFC hat die städtische Verkehrspolizei in Frankfurt inzwischen wieder Abschleppverträge, um ihren gesetzlichen Auftrag überhaupt erfüllen zu können – das ist leider keine Selbstverständlichkeit, wie wir feststellen mussten. Verständlicherweise fühlen sich Falschparker, die über längere Zeit nicht abgeschleppt werden, besonders sicher. Knöllchen dagegen werden oftmals eher als Parkschein angesehen. Aber auch die staatlichen Bußgeldstellen hatten und haben teilweise immer noch großes Verständnis für Falschparken, obwohl ihr Auftrag das genaue Gegenteil beinhaltet. In der Praxis zeigte sich das unter anderem in massenhaft unbearbeiteten Privatanzeigen in Frankfurt, wie der ADFC u. a. durch eigene Testanzeigen nachweisen konnte. Auch hier brauchte es viel Druck aus der Zivilgesellschaft, damit die Behörden ihre Tätigkeit wieder aufnahmen.

Was passiert, wenn Behörden jahrelang wegschauen?

Nicht nur in Frankfurt schrecken viele Erwachsene nicht einmal mehr davor zurück, in der Presse öffentlich zu fordern, ihre über Jahre begangenen Gesetzesbrüche auch weiterhin begehen zu dürfen – selbstverständlich straffrei. Dabei wird wegen der jahrelangen Abwesenheit der Verkehrsüberwachung gerne auf ein angebliches „Gewohnheitsrecht“ gepocht, das es in Deutschland allerdings gar nicht gibt. Dass Menschen sich für ihre eigene Bequemlichkeit und Gewohnheiten einsetzen, ist durchaus

normal. Dass die Presse aber dieses Spiel mitspielt, diesen Menschen eine Bühne bietet und nicht kritisch hinterfragt, wieso die Menschen ihre Autos nicht einfach in die meistens sogar vorhandenen Hauseinfahrten und Garagen fahren oder anderswo ordnungsgemäß zu parken, ist allerdings befremdlich.

Gibt es eine Lösung?

Die Lösung ist einfach: Die politisch Verantwortlichen sollten nicht an die potenziellen Opfer appellieren, sondern anfangen, unsere gesellschaftlich ausgehandelten Kompromisse („Gesetze“) auch tatsächlich mit den Polizeikräften durchzusetzen. Dazu braucht es deutlich mehr Kontrollen und eine unmissverständliche Benennung der Verantwortlichkeiten im Straßenverkehr in der öffentlichen Debatte. Auch bei letzterem gibt es in Deutschland große Defizite, die wir bereits in *Frankfurt aktuell* 02-2025 („Warum wir ständig schuld sind“) umfangreich aufgearbeitet haben. Für die Durchsetzung der Regeln brauchen wir kein einziges neues Gesetz oder neue Verordnungen, der rechtliche Rahmen ist schon seit vielen Jahren vorhanden. Der Staat müsste diese bereits vorhandenen Möglichkeiten nur nutzen und damit die Verkehrssicherheit massiv erhöhen. Gleichzeitig braucht es aber auch gar keinen Überwachungsstaat für diese zusätzlichen Kontrollen, sondern lediglich eine spürbar vorhandene Kontrolldichte, die aktuell schlichtweg nicht vorhanden ist.

Erste Erfolge zeigen sich bei der städtischen Verkehrspolizei, wo durch großen jahrelangen externen Druck die Nachsicht für Falschparker gesenkt und die Konsequenz der Ahndung erhöht werden konnte – alles innerhalb der selben bestehenden Gesetze und allein durch unterschiedliche Anweisungen der Führungsebene! Diese positive Entwicklung gilt es nun fortzusetzen und auch auf andere Behörden zu erweitern.

Wichtig ist daher, dass sich möglichst viele Bürgerinnen und Bürger bei den Behörden über Falschparken, zu schnelles Fahren usw. beschweren. Die Behörden brauchen schlichtweg ein großes Gegengewicht zu den wütenden Reaktionen der Menschen, die doch mal erwischt werden. *Ansgar Hegerfeld*



Die Poller sollen Falschparker vom Gehweg abhalten, engen aber gleichzeitig die Benutzung des Gehwegs stark ein

Ansgar Hegerfeld (2)

Laufgitter für Erwachsene

Weltweit sind sie millionenfach im Einsatz, weil sich ansonsten zu viele Menschen über Verkehrsregeln hinwegsetzen und weil die Polizeibehörden kaum kontrollieren: Poller. Jeder einzelne hat eine Geschichte und negative Auswirkungen auf den Alltag von uns allen.

Wieso überhaupt Poller?

Poller (offiziell: „Sperrpfosten“) werden immer dann eingesetzt, wenn die Polizeibehörden nicht ausreichend kontrollieren und Verkehrsregeln zu häufig von Bürgerinnen und Bürgern ignoriert werden. Mit ihnen versuchen Politik und Stadtverwaltung zumindest teilweise die Kontrolle zurück zu erlangen und gefährliche Situationen zu vermeiden. Meistens geht es um Falschparker (egal ob Fußweg, Radweg, Kreuzungsbereich oder Zebrastreifen), das illegale Ausweichen mit Autos an Engstellen auf Fußwege oder das Unterbinden von (ohnehin schon per Beschilderung) verbotenen Durchgangsverkehr.

In diesem Text konzentrieren wir uns auf Poller als eine von mehreren möglichen baulichen Maßnahmen. Die Argumente lassen sich selbstverständlich auch auf Findlinge, Schranken, Absperrgitter usw. übertragen.

Wieso sind Poller ein Problem?

Poller können zwar gewisse Probleme lösen, sind aber auch immer selbst ein Hindernis: Sie engen Rad- und Fußwege ein. Egal ob der Kin-

derwagen zu breit ist oder Menschen mit dem Fahrradlenker/Packtaschen an ihnen hängen bleiben, was besonders bei Gruppenfahrten eine nicht seltene Unfallursache ist: Diese Probleme wären ohne Poller nicht vorhanden. Poller begrenzen auch Radwege auf eine Breite von ca. 1,60 m, weil sich ab diesem Abstand die ersten Menschen wieder mit Autos zwischen den Pollern durchquetschen.

Nebenbei sagt die in einer Stadt vorhandene Masse der Poller auch etwas über die Regelakzeptanz vor Ort aus und auch mit Blick auf die Stadtgestaltung sind sie kein Hingucker.

Was kosten uns Poller?

Diese Folgen der Regelignoranz kostet alleine in Frankfurt jährlich ca. 400.000-500.000 Euro Steuergeld – darin enthalten sind aber nur die laufenden Reparaturen im Bestand und keine zusätzlichen Poller! Die Zahlen stammen aus dem Jahr 2022 und dürften inzwischen noch höher liegen. Leider gibt es keine Zahlen darüber, wie viele Poller es in Frankfurt gibt. Manche Poller stehen über Jahre hinweg unberührt herum, andere werden praktisch im Wochentakt überfahren und müssen

anschließend erneuert werden. In besonders extremen Fällen, zum Beispiel in den Kreuzungsbereichen des Kettenhofwegs, wurden manche Poller inzwischen durch Modelle aus Plastik ersetzt. Diese sind nach dem Überfahren nicht zerstört, sondern richten sich automatisch wieder auf. Dass gewisse Poller so regelmäßig überfahren und zerstört werden, zeigt z.B. die Gefährdung für im Kreuzungsbereich wartende Kinder sehr anschaulich.



Manche Poller auf dem Kettenhofweg werden fast im Wochentakt überfahren und zerstört. Dort, wo sie eigentlich Gefahren vermeiden sollen, werden sie selbst zur Gefahr.

Welche Auswirkungen gibt es sonst noch?

Je mehr Flächen abgepollert werden, desto mehr rücken die eigentlichen Verkehrsregeln in den Hintergrund. Jede noch nicht abgepollerte Fläche wird somit als „darf befahren und beparkt werden“ interpretiert. Bei Diskussionen mit Falschparkern wird inzwischen gerne darauf verwiesen, dass man doch auf diesem Fußweg parken dürfe, weil er nicht abgepollert sei. Dass Gehwege grundsätzlich eine Tabuzone für das Auto sind, wird dabei einfach ausgeblendet.

Gibt es Alternativen zu Pollern?

Ja, die gibt es! Dazu müssten lediglich die Polizeibehörden mit der Durchsetzung der bestehenden Gesetze beauftragt werden. Das würde bedeuten, dass das Thema Verkehrsüberwachung zu einem wichtigen Thema gemacht wird und Personal und Material für diesen Bereich deutlich aufgestockt wird. Es bedeutet aber gleichzeitig nicht, dass rund um die Uhr an jeder Kreuzung die Polizei stehen muss, um alles zu überwachen. Das ist gar nicht notwendig. Es muss lediglich die Wahrscheinlichkeit erhöht werden, dass Verstöße gegen Verkehrsregeln auch geahndet werden. Dank des konsequenten Wegschauens in den letzten Jahrzehnten ist diese Wahrscheinlichkeit bisher leider bei nahezu Null, was sich auch im Verhalten einer relevanten Menge von Menschen zeigt.

Ansgar Hegerfeld

Bessere Bezahlung für Verkehrsüberwachung

Die Stadt Frankfurt hat eine langjährige ADFC-Forderung umgesetzt und wird die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der städtischen Verkehrspolizei zukünftig besser bezahlen: Die Entgeltstufe soll von 6 auf 8 steigen. Der ADFC Frankfurt hatte immer wieder kritisiert, dass viele Kommunen aus dem Umland besser bezahlen als die Stadt Frankfurt und auch dadurch Personal aus Frankfurt abwerben. Aktuell sind über 30 offene Stellen ausgeschrieben. Zukünftig wird der Aufgabenbereich erweitert, um die Gehaltserhöhung zu rechtfertigen: die städtische Verkehrspolizei soll dann generell auch Baustellen kontrollieren, was sich thematisch durchaus anbietet und bei einigen wenigen Angestellten in der Vergangenheit bereits Teil der Aufgaben war.

In Frankfurt haben sich zwar viele Menschen für die Verkehrsüberwachung ausbilden lassen,

sind anschließend aber wieder in ihre Heimatgemeinden oder deren Umkreis gewechselt. Dort gab es nicht selten mehr Geld, kürzere Wege zur Arbeit und teilweise vermutlich auch weniger Stress als in der Großstadt.

Die hohe Fluktuation bei der Frankfurter Verkehrsüberwachung ist bekannt, auch wenn die Ursache nicht nur das Gehalt sein dürfte. Der ADFC wird sich daher auch weiterhin für eine Verbesserung der Prozesse, verbesserte technische Ausstattung und zielgerichtete bzw. sinnvolle Schwerpunkte in der Verkehrsüberwachung einsetzen.

Ansgar Hegerfeld

Wer einen sinnvollen und nun sogar besser bezahlten Job sucht, kann sich hier informieren und bewerben:
<https://komm-in-unser-team.de>



Damit Falschparken unattraktiv wird, braucht es deutlich mehr Personal bei der Verkehrsüberwachung. Zum Job gehört das routinierte Abschleppen von Falschparkern. *Ansgar Hegerfeld*

Vor drei Jahren wurden in Frankfurt aktuell 6-2022 erstmals Tipps zum blendfreien Einstellen der Scheinwerfer am Fahrrad gegeben. Geholfen hat das eher wenig: Es sind immer noch erschreckend viele Radfahrende unterwegs, die den Gegenverkehr – auch zu Fuß Gehende – mit schlecht bzw. falsch eingestellten Scheinwerfern belästigen und damit in Gefahr bringen.

Dabei regelt § 67, Abs. 3 der Straßenverkehrs-Zulassung Ordnung (StVZO) ganz klar, dass der Scheinwerfer so eingestellt werden muss, dass andere Verkehrsteilnehmende nicht blendet. Wenn bei entgegenkommenden Radfahrenden der Oberkörper oder gar das Gesicht komplett ausgeleuchtet wird, ist der Scheinwerfer definitiv zu hoch eingestellt und man muss hier tätig werden – vor allem dann, wenn man eindeutige Signale erhält, dass der Scheinwerfer blendet!

Für die Bedienung von Scheinwerfern mit Fernlichtfunktion gelten die gleichen Regeln wie für Fernlicht an Autos: An Straßen mit ausreichender Beleuchtung darf das Fernlicht nicht genutzt werden. Bei Gegenverkehr ist rechtzeitig abzublenden, genauso wie bei direkt vorausfahrenden Radfahrenden (§ 17, Abs. 2 StVO).

Sei kein **Blender!**

Der Scheinwerfer muss so eingestellt werden, dass er andere Verkehrsteilnehmende nicht blendet



Scheinwerfer richtig einstellen » adfc-ffm.de/P6v

Ein weiteres Ärgernis sind zu hoch verbaute Scheinwerfer. Entsprechend § 8 StVZO dürfen Scheinwerfer nur in einer Höhe von maximal 120 cm am Fahrrad angebracht werden. Unangenehm in Erinnerung geblieben ist ein Scheinwerfer, der am oberen Ende einer etwa 15 cm langen, senkrecht am Fahrradlenker angebrachten Metallleiste montiert war. Abgesehen von der Anbauhöhe garantiert eine solche Konstruktion im Falle eines Unfalls hässliche Verletzungen an Oberkörper, Hals und Gesicht. Aber auch Radfahrende, die den Scheinwerfer ohne Zusatzkonstruktionen am Lenker befestigt haben, sollten die Höhe nachmessen. Insbesondere bei Steuer-/Lenkerrohr-Kombinationen, die Radfahrende nahezu auf-

recht auf dem Fahrrad sitzen lassen, könnte die maximale Einbauhöhe der Scheinwerfer überschritten werden.

Ähnlich verhält es sich mit Beleuchtungen am Helm. Diese Art Scheinwerfer mag gute Dienste leisten, falls man nachts über dunkle Felder oder durch Wälder fährt. Doch wo man mit Gegenverkehr rechnen muss, ist sie störend, weil extrem blendend, und sollte deshalb ausgeschaltet werden. Eine Beleuchtung am Helm ist kein Ersatz für einen Scheinwerfer, sondern darf nur als Zusatzbeleuchtung eingesetzt werden.

Gleiches gilt für Blinklichter, von denen sich Radfahrende mehr Aufmerksamkeit erhoffen. Dabei bewirken Blinklichter, dass weder die

Entfernung des Radfahrenden geschätzt werden kann, noch seine Geschwindigkeit. Deshalb sind Blinklichter am Fahrrad verboten. Darüber hinaus können stroboskopartig blinkende Lichter bei entsprechend vorbelasteten Personen Migräne- oder gar Epilepsieanfälle auslösen.

Abschließend muss nochmals darum gebeten werden, Hinweise auf blendende Scheinwerfer durch Handzeichen oder Zuruf unbedingt ernst zu nehmen! Geblendete Radfahrende fahren quasi in ein dunkles Loch, in dem sie Hindernisse auf dem Radweg nicht rechtzeitig erkennen können. Im Falle eines Unfalls kann dem Blender eine Teilschuld zugeschrieben werden und/oder die Versicherung verweigert eine Kostenübernahme.

In so einem Fall mit „Ja, ja ...“ zu reagieren, dem Hinweisgebenden ein „Halt's Maul!“ oder andere, nicht zutierfähige Ausdrücke entgegen zu schreien, geht übrigens gar nicht. Mit solchen Reaktionen stellen sich Radfahrende auf das gleiche, egoistische Niveau, welches man zu Genüge von Autofahrenden kennt. Jeder Radfahrende, der wie beschrieben reagiert, darf gern darüber nachdenken, ob er so wahrgenommen werden möchte.

Susanne Neumann



Falko Görres

Vom Gallus in den Westen

Radwegeverbindung entlang des Bahndamms kommt voran

Seit Jahrzehnten warten wir auf eine sichere und direkte Radwegeverbindung aus dem Gallus in den Westen. 2023 wurde mit dem Durchstich durch den Homburger Damm der erste Schritt getan, nun haben auch die Bauarbeiten für den Radweg entlang der Bahnstrecke begonnen. Zukünftig besteht dann eine direkte Verbindung vom Denisweg zur Frankenallee. Vor Ort sind die Dimensionen des neuen Geh- und Radwegs schon zu erkennen. Die Fertigstellung ist für 2026 vorgesehen. Wir hoffen auf einen verzögerungsfreien Bau, damit Radfahrende nicht mehr die umwegige und unkomfortable Route über Mainzer Landstraße und Schmidtstraße nutzen müssen.

Gleichzeitig wird mit der Entwurfsplanung für die Umgestaltung der Frankenallee im Abschnitt zwischen Fischbacher und Schloßborner Straße begonnen. Ein Baubeginn ist derzeit noch nicht abzusehen. Perspektivisch freuen wir uns auf den Radschnellweg FRM 3 (Frankfurt – Wiesbaden), der auch über diese Strecke führen wird, sowie auf die im Radentscheid-Beschluss 2019 versprochene Umgestaltung der gesamten Frankenallee zur „fahrradfreundlichen Nebenstraße“. Für beide Projekte ist wohl etwas mehr Geduld nötig.

Falko Görres



Peter Sauer

Weseler Werft barrierefrei

Asphalt statt Kopfsteinpflaster am Mainufer

Dank eines Antrags des für Bornheim und Ostend zuständigen Ortsbeirates 4 aus dem Jahr 2020 rollten Ende 2025 endlich die Bagger: Der Weg und die Rampe vom Mainuferweg hoch zum Restaurant „Oosten“ werden gerade umgebaut, das Kopfsteinpflaster verschwindet auf einer Breite von ca. drei Metern. Davon profitiert aber nicht nur der Radverkehr, sondern auch Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen. Dementsprechend wird die Maßnahme über das Förderprogramm „Maßnahmen für die Herstellung von Barrierefreiheit“ gefördert. Die Bauarbeiten waren vor Weihnachten nahezu abgeschlossen, die Wege aber noch gesperrt (der Radfahrer auf unserem Foto drehte kurz darauf vor der Absperrung um und kam zurück).

Auch wenn sich die Umsetzung nach der städtischen Ankündigung um ein Jahr verzögerte und der Ortsbeirat die Umsetzung nochmal anmahnen musste, sind wir sehr froh über diesen kleinen, aber wichtigen Lückenschluss!

Ansgar Hegerfeld

Mainuferweg in Nied endlich frei von Unebenheiten

Seit Ende November 2025 kann der Mainuferweg in Nied zwischen der Schwanheimer Brücke und dem Ruder-Club Nassovia Höchst sowohl von Radfahrenden als auch von zu Fuß Gehenden genutzt werden, ohne dass sie Stürze durch Wurzelaufbrüche befürchten müssen.

Bereits zwei Jahre zuvor mahnte der Ortsbeirat 6, zuständig für die westlichen Stadtteile Frankfurts, die Sanierung des Weges an. Aufgrund der zahlreichen Wurzelaufbrüche und der damit verbundenen Sturzgefahr war die Nutzung des Weges gefährlich geworden. Hinzu kam, dass die Breite des Uferweges durch stark wachsende Brombeerhecken eingeschränkt war und es dadurch immer wieder zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr kam.

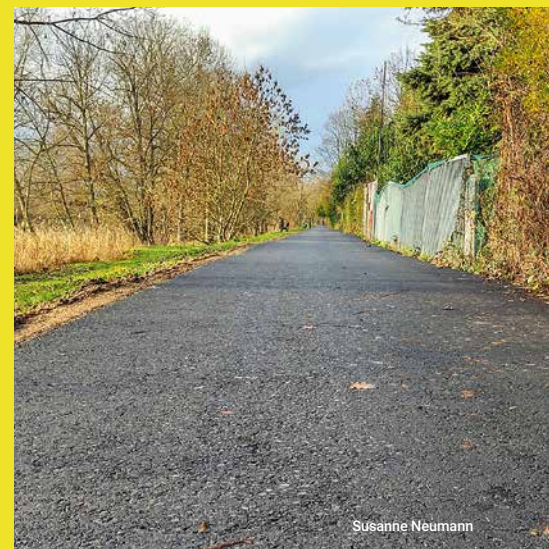
Der Magistrat konnte den Nutzenden des Mainuferwegs zunächst wenig Hoffnung auf eine zeitnahe Beseitigung der Wurzelaufbrüche machen,

weil ein Energieversorger das Verlegen von Leitungen an dieser Stelle plante und die Stadt sicherstellen wollte, dass dafür nicht ein frisch sanierter Weg wieder aufgerissen werden muss.

Da die Situation für die Nutzenden des Uferwegs immer unerträglicher wurde, starteten sie mit Unterstützung des ADFC Frankfurt einen erneuten Versuch, die Beseitigung der Wurzelaufbrüche zu erreichen – dieses Mal mit Erfolg!

In drei Tagen wurde der Nieder Mainuferweg auf einer Länge von 800 Metern zunächst durch Abfräsen der Asphaltschicht von den Wurzelaufbrüchen befreit. Anschließend wurde eine neue Schicht Asphalt aufgetragen, sodass sich Radfahrende und zu Fuß Gehende jetzt über eine glatte Oberfläche freuen können. Jetzt bleibt nur zu hoffen, dass die Brombeerhecken während der nächsten Vegetationsperiode im Zaum gehalten werden.

Susanne Neumann



Susanne Neumann

Termine

Di.	13.01.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	14.01.	W	Radlertreff im Westen
Do.	15.01.	N	Radlertreff im Norden
Mi.	21.01.	V	AG Verkehr
Sa.	24.01.	R	Redaktionstreffen <i>Frankfurt aktuell</i>
Mo.	26.01.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	30.01.	NW	Stadtteilgruppe NordWest
Mi.	04.02.	G	AG Kartographie & GPS
Di.	10.02.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	11.02.	W	Radlertreff im Westen
Do.	12.02.	N	Radlertreff im Norden
Mo.	16.02.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	18.02.	V	AG Verkehr
Sa.	21.02.	M	Mitgliederversammlung
Fr.	27.02.	NW	Stadtteilgruppe NordWest
Mi.	04.03.	G	AG Kartographie & GPS

Alle Angaben unter Vorbehalt!

Treffpunkte / Kontakte

G	19.00 Uhr	Videokonferenz/Infoladen
N	19.00 Uhr	Anmeldung und Infos unter: gruppe-nord@adfc-frankfurt.de
NW	19.00 Uhr	Info: stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
R	15.00 Uhr	Infoladen, Bachmannstraße 2 - 4
S	18.00 Uhr/ 19.00 Uhr	Anmeldung und Info unter: erich.luecker@adfc-frankfurt.de
SW	15.00 Uhr - 18.00 Uhr	Reparatur- und Techniktreff, Ben-Gurion-Ring 118, Bonames
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.pellerinshoff@adfc-frankfurt.de

Codierungen

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

Codieraktion zum Weltfrauentag

Im Rahmen des Internationalen Frauentags am 8. März bietet die AG KlauNix eine Codieraktion an. Für Frauen, die ihr Fahrrad an diesem Tag codieren lassen, ist die Codierung kostenlos. Ort und Uhrzeit der Veranstaltung standen zum Redaktionsschluss noch nicht fest. Wir werden über unsere Medien (Website, eNEWS, etc.) darüber informieren.

Öffnungszeiten Infoladen

Hausener Brotfabrik, Bachmannstraße 2-4
Der Infoladen macht Winterpause. Ab dem 13. März ist er wieder freitags 17.15 – 19.00 Uhr / samstags 11.00 – 13.00 Uhr geöffnet.

Redaktionsschluss für die März/April-Ausgabe: 04.02.2026

FLUGRAD



Die Beschilderung scheint zu verwirren: Der Radweg am Hilgenfeld ist gesperrt, die Umleitung erfolgt über den Fußweg. Doch da ist die Durchfahrt für Radfahrende verboten. „Soll ich fliegen?“ fragt sich Bärbel Prätorius, die hier ungern zur Gesetzesbrecherin werden will.

Bärbel Prätorius

Hilfe zur Selbsthilfe: Reparatur-Workshops

Sa. 17.01. 15 – 18 Uhr Selbsthilfwerkstatt (SW)
Anmeldung: Ralf Paul, 069 494 0928

Sa. 07.02. 15 – 18 Uhr Selbsthilfwerkstatt (SW)
Anmeldung: Ralf Paul, 069 494 0928

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

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

Critical Mass (Treffpunkt Alte Oper):

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



MainVelo.de



Sperrung des Radwegs ohne deutlich erkennbare Umleitungsbeschilderung Peter Sauer (2)

Riederwald: Geh-/Radweg **gesperrt**

Pfeile, Schilder, Lageplan, QR-Code: Über das Einrichten einer Umleitung für den Radverkehr

Der Radweg entlang der Straße Am Erlenbruch verläuft idyllisch jenseits der Gleise der U-Bahn und ist eine wichtige Verbindung zwischen Ostend/Bornheim und Enkheim oder Maintal. Während sich der Autoverkehr auf der Straße entlang der Riederwaldsiedlung im Dauerstau befindet, rollt der Radverkehr davon unbeeinträchtigt im Grünen. Doch seit Ende Oktober ist der Weg gesperrt.

Ein Schild informiert darüber, dass es länger dauern könnte, geplant bis zum 30.06.2027. Ein weiteres, großes Schild informiert ebenfalls über die Sperrung und ergänzt „Riederwald via Raiffeisenstr.“. Damit gemeint ist wahrscheinlich der Verlauf einer Umleitungsempfehlung. Es fehlt jedoch jeglicher Hinweis darauf, dass dies die Umleitungsstrecke bezeichnet noch wo diese Straßen sind und wie man dorthin gelangt. Auf der (vermuteten) Umleitungsstrecke ist kein einziger Hinweis auf diese Umleitung zu finden. Die wenigsten Radfahrenden kennen

die Straßennamen im Riederwald, so dass eine Orientierung mühsam ist. Auch mir, der ich häufig im Riederwald unterwegs bin, sind Straßennamen nicht unbedingt geläufig. Wie sollen Ortsfremde hier zurecht kommen?

Meine Fragen stelle ich der Meldeplattform Radverkehr. Noch bevor ich eine Rückmeldung erhalte, hat „Die Autobahn“ ein großes Schild ergänzt, auf dem über die Baumaßnahmen informiert wird. Wir wissen nun also, wem wir die Sperrung zu verdanken haben.

Anfang November dann kommt ein Anruf vom Radfahrbüro. Man wisse dort um die Situation im Riederwald und sei dran. Man habe bewusst auf die üblichen gelben Umleitungsschilder verzichtet. Die Erfahrung zeige, dass diese häufig verdreht oder geklaut werden – und auf den schmalen Gehwegen Fußgänger:innen behindern. Alternativ seien die grünen Radwegweiser, die durch die Riederwaldsiedlung leiten, gedreht worden, so dass diese nun die Umleitung zeigen. Dazu sei der

Fußweg entlang der Straße Am Erlenbruch jetzt in Richtung Osten für den Radverkehr freigegeben. Dort waren dann auch entsprechende Schilder auf dem (Fuß-)Weg platziert. Geplant sei auch, Geländepläne mit der Umleitung aufzuhängen, versehen mit einem QR-Code, über den die Fahrstrecke auf dem Smartphone angezeigt wird.



„Erste Hilfe“ bei der Umfahrung der gesperrten Strecke

Ende November sind dann gelbe Umleitungsschilder für den Fußverkehr zu sehen, Anfang Dezember hängen auch Lagepläne mit dem QR-Code – leider aber so, dass sie von vorüberreisenden Radfahrenden kaum wahrzunehmen sind. Meine Verbesserungsvorschläge, die die Perspektive Radfahrender aufnehmen und die Lagepläne deutlicher sichtbar machen sollen, wolle man berücksichtigen, heißt es freundlich aus dem Radfahrbüro. Dass es so kurz vor Weihnachten nicht mehr dazu komme, sei sicherlich verständlich. Überraschenderweise ist dann jedoch direkt am zweiten Weihnachtstag ein gelbes Umleitungsschild zu entdecken, leider noch ohne den dazugehörigen Lageplan. Der hängt weiterhin da, wo er kaum Beachtung findet.

Mein Fazit: Es lohnt sich, miteinander zu reden, das Radfahrbüro habe ich hier sehr zugänglich und kooperativ erlebt. Dass dort ausgearbeitete Pläne vor Ort nicht immer richtig umgesetzt werden, deutet darauf hin, dass den Ausführenden offensichtlich die Radfahr-Perspektive fehlt. Doch auch darüber hinaus bleiben Fragen. Warum ist es bei einer Sperrung von fast zwei Jahren (falls keine Verzögerungen eintreten) nicht möglich, eine Umleitung deutlich mit gelben Schildern zu markieren, wie das im „Leitfaden Radverkehr an Baustellen“ vorgesehen ist? Masten, an denen man diese diebstahlsicher befestigen könnte, gibt es im Verlauf der Umleitungsstrecke genug, einen Fußweg blockieren müsste man so schon gar nicht. Und warum wird über die Umleitung noch wochenlang debattiert, nachdem die wichtige Radverbindung längst gesperrt ist? Gerade im Osten der Stadt, wo der Radverkehr seit Jahren immer wieder durch die Autobahn-Baustelle beeinträchtigt wird, hatte ich mir mehr Vorausschau erhofft.

Peter Sauer

Impressum

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

Anschrift:

ADFC Frankfurt am Main e. V.,
Bachmannstraße 2-4,
60488 Frankfurt am Main,
© 069/9441 01 96, Fax 069/94 41 01 93
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

Redaktionsteam: Dagmar Berges, Ingolf Biehuse, Sigrud Hubert, Hannah Kessler, Peter Sauer, Birte Schuch, Torsten Willner; ADFC Bad Vilbel/Karben: Ute Gräber-Seißinger; ADFC Main-Taunus: Jürgen Ahl; ADFC Offenbach: Renate Lauffenburger

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

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de

Satz und Layout: Peter Sauer /

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

Redaktionsschluss für die März/April-Ausgabe:
04. Februar 2026

ABGESPERRT



Berger Straße

Dass auf der Berger Straße nördlich der Saalburgstraße ein Modalfilter eingerichtet und der Abschnitt somit zur ruhigen Sackgasse wurde, hat einige Menschen vor Ort überrascht. Der genaue Grund blieb vor Ort leider unklar, so entspannt konnte man den Abschnitt aber schon lange nicht mehr mit dem Fahrrad befahren. Es blieb weiterhin jede Adresse erreichbar, die Einfahrt war aber nur noch von Norden möglich. Der Durchgangsverkehr musste draußen bleiben.



Maybachbrücke

Marode Brücken haben wir auch in Frankfurt. Die Maybachbrücke besteht aus mehreren einzelnen Brücken. Aus statischen Gründen darf ein Teil nur noch links, ein anderer nur noch rechts mit schweren Fahrzeugen befahren werden. Deswegen wurde bereits mehrfach die Verkehrsführung geändert, um die Brücken möglichst wenig zu belasten. Nun wurden weitere Instandhaltungsarbeiten fällig, wofür die Brücke in Richtung Norden voll gesperrt werden musste. Der politische Aufschrei blieb allerdings aus, ganz im Gegensatz zur früheren Einrichtung der Radfahrstreifen! Damals war der Weltuntergang zum Greifen nah, obwohl nur ein Fahrstreifen für den Kraftverkehr umgewandelt wurde. Nach etwas Eingewöhnung war es aber auch hier wieder still geworden, die Erde dreht sich unbeirrt weiter.



Gutleutstraße

Die Gutleutstraße wurde, zum Glück nur wegen einer Baustelle, zeitweise voll gesperrt. Zwar versuchten manche Menschen mit ihren Autos die Absperrungen zu umgehen, das große Chaos blieb aber auch hier aus. Die parallel laufenden Radwege verlangen bereits seit vielen Jahren nach einer Generalsanierung, die dank der absehbaren Straßenbahn sogar Realität werden könnte – mehr dazu demnächst in *Frankfurt aktuell*.



Hanauer Landstraße

Obwohl es nicht einmal eine Meldung auf mainziel.de gab, wurde auf der Hanauer Landstraße einfach in beiden Richtungen jeweils ein Fahrstreifen gesperrt – außerhalb der Ferien und trotzdem ganz ohne Weltuntergang und dramatische Presseberichte! Auch wenn an dieser konkreten Stelle die Radwege zumindest befahrbar sind, besteht nur wenige Meter stadteinwärts großer Bedarf an einer umfangreichen Sanierung der Mountainbike-Teststrecke oder Verlegung des Radwegs auf die Fahrbahn.

Ansgar Hegerfeld

Gedanken eines **baustellenerprobten** Nidda-Radweg-Pendlers

Lange hatten wir darauf warten müssen: Zeitgleich zum Erscheinen der vorletzten Ausgabe von *Frankfurt aktuell* (Heft 5/2025) war der Nidda-Radweg zwischen Bad Vilbel und der Mündung der Nidda in Frankfurt-Höchst nach gut vier Jahren endlich einmal wieder baustellenfrei. Bis zu sechs Baustellen waren es gleichzeitig gewesen, die diese beliebte Strecke unterbrachen.

Bis zu sechs Mal war man auf Umleitungen geführt worden, teils über mehrere Kilometer am Stück. Umleitungen haben nicht nur zur Konsequenz, dass die Strecke länger wird. Das wäre meines Erachtens noch akzeptabel. In der Regel aber ist die Oberflächenqualität nicht wie gewohnt (Stichworte Matsch und Schlaglöcher) und/oder man wird auf Strecken mit starkem Autoverkehr mit all seinen Gefahren und Konfliktpotenzialen umgelenkt. Dort wo die Baumaßnahmen der Erneuerung des Weges dienen, hält die Vorfreude auf den Qualitätssprung die Stimmung noch im grünen Bereich. So haben mittlerweile die Abschnitte zwischen dem Freibad in Bad Vilbel und Frankfurt-Harheim sowie zwischen dem Westkreuz Frankfurt, an dem sich die A 5 und die A 648 kreuzen, und Frankfurt-Nied ein ganz

neues Niveau erreicht: breiter, schlaglochfrei, einfach eine Lust, dort unterwegs zu sein. An anderer Stelle, wo die Unterbrechung nicht dem eigentlichen Radweg gilt, wie bei der Nidda-Brücke in Hausen oder dem Düker im Solmspark, ist es schon ärgerlicher, den gewohnten Weg verlassen zu müssen – und das umso mehr, wenn die Baustelle weit länger besteht als ursprünglich angekündigt. Beim Düker im Solmspark reden wir von sieben Monaten Verzögerung, bei der Brücke in Hausen gar von 16 Monaten. Auch die Wegeabschnitte Sossenheimer Wehr und Praunheimer Wehr blieben mit neun und zehn Monaten weit hinter dem ursprünglichen Zeitplan zurück.

Manchmal fällt es schwer, Verständnis aufzubringen

Das mag alles seine guten Gründe haben. Wenn aber gleichzeitig zu beobachten ist, dass die Bautätigkeiten für längere Zeit unterbrochen werden, dann fällt es schwer, Verständnis aufzubringen. Die eine ist davon einfach nur genervt, der andere reagiert mit Ignoranz und umfährt bzw. öffnet vorhandene Absperrungen. Letzteres Verhalten wurde von der Frankfurter Allgemeinen Zei-



Siehe da, es geht doch! Termin versprochen und gehalten
Christian Martens

tung für den Bereich der Baustelle Sossenheimer Wehr im Sommer letzten Jahres ausführlich thematisiert – nach meinem Empfinden allerdings recht einseitig, denn die oben genannten Ärgernisse wurden erst gar nicht erwähnt. Umso verblüffter war ich, als ich im Sommer letzten Jahres das Baustellenschild am Streckenabschnitt Bad Vilbel-Harheim las. Dort wurde die Nutzung der Umleitung als Bitte formuliert. Das waren ja nun ganz neue Töne. Dass dieser Bitte nicht immer entsprochen wurde, hat die Fahrradzahlstelle am Ende der Huizener Straße festgehalten. Und ja: Dieser Streckenabschnitt wurde tatsächlich zum genannten Termin freigegeben.
Christian Martens

Der ADFC Frankfurt am Main dankt seinen Fördermitgliedern für ihre Treue und ihre Unterstützung

Fördermitglied	seit	Adresse	Kontakt	Anzeige
Per Pedale GmbH	1997	Adalbertstraße 5	www.perpedale.de	Seite 24, 33
Internationaler Bund IB Südwest gGmbH	2000	Autogenstraße 18	www.internationaler-bund.de	
Fahrradhaus Wagner	2001	Woogstraße 21	www.fahrradwagner.de	Seite 17
Radhaus Kriegelstein GmbH	2011	Hofheimer Straße 5	www.radhaus-kriegelstein.de	Seite 36
MainVelo	2011	Alt-Harheim 27	www.mainvelo.de	Seite 13
Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH	2012	Otto-Fleck-Schneise 10a	www.gfr-cycling.de	
Zweirad Ganzert GmbH	2012	Mainzer Landstraße 234, Galluswarte	www.zweirad-ganzert.de	Seite 22
Montimare OHG	2013	Hanauer Landstraße 11-13	www.montimare.de	
Stadtmobil Rhein-Main GmbH	2016	Am Hauptbahnhof 10	www.rhein-main.stadtmobil.de/adfc	
Fahrrad Böttgen GmbH	2017	Große Spillingsgasse 8-14	www.fahrrad-boettgen.de	Seite 21
terranova Zimmermann Touristik KG	2018	Martin-May-Straße 7	www.terranova-touristik.de	
Fahrrad-XXL.de GmbH & Co. KG	2018	Hugo-Junkers-Straße 3	www.fahrrad-xxl.de	
RTO GmbH	2022	Hanauer Landstraße 439	www.rto.de	
DZ BANK AG	2024	Platz der Republik	www.dzbank.de	



Modalfilter gerichtlich

Der Rechtsstreit um die Modalfilter in der Cronstettenstraße ist in der ersten Instanz entschieden: Die Poller dürfen bleiben, unterliegt vorm Verwaltungsgericht Frankfurt.

Im Zuge der „fahrradfreundlichen Nebenstraße“ Oeder Weg gab es im Jahr 2022 Beschwerden, vor allem aus der Cronstettenstraße, über zusätzlichen Autoverkehr im Holzhausenviertel. Der Ortsbeirat 3 beschloss daraufhin weitere Maßnahmen: Zwei neue Modalfilter in der Cronstettenstraße und Humbrachtstraße sollten zur Verkehrsberuhigung installiert werden, die Stadtverwaltung setzte diesen Wunsch rasch um. Ein Anwohner aus dem Holzhausenviertel versuchte nun per Klage, die zusätzlichen Modalfilter wieder entfernen zu lassen. Am 12. November 2025 fand die mündliche Gerichtsverhandlung statt, der ADFC Frankfurt war natürlich mit im Gerichtssaal.

Der Kläger und sein Anwalt konnten bei der Verhandlung nicht nachweisen, dass der Wohnort des Klägers nicht mehr rechtzeitig durch Rettungskräfte erreicht werden kann. Auch wurde mit verlängerten Anfahrtswegen von mehreren Feuerwachen argumentiert. Die Richterin stellte mit Karten dar, dass es an den vom Kläger genannten Adressen keine Feuerwachen gibt oder diese am anderen Ende der Stadt (Griesheim) lagen. Selbst letztere wäre dem Gericht zufolge aber durch die Himmelsrichtung nicht von den Modalfiltern betroffen. Der Kläger warf der Stadt Frankfurt einen Willkürakt ohne Bürgerbeteiligung vor, obwohl der Ortsbeirat 3 als politisches Gremium die Einrichtung der Modalfilter mehrheitlich in einer demokratischen Abstimmung und mit öffentlicher Bürgerbeteiligung beschlossen hat.

Die Richterin ließ bereits bei der mündlichen Verhandlung durchbli-

cken, dass sie die rechtliche Grundlage der Stadt Frankfurt nachvollziehen und diesbezüglich keine Probleme erkennen kann. Im Gegensatz dazu konnte sie der Argumentation des Klägers und seines Anwaltes über weite Teile nicht folgen. Das Gericht sah die Maßnahme aufgrund der Zunahme des Kraftverkehrs und durch die damit einhergehende gestiegene Gefährdung als gut begründet und verhältnismäßig an. Die Poller wurden dabei auch als recht mildes Mittel angesehen, weil weiterhin jede Adresse per Kfz erreichbar bleibt. Auch mit Blick auf die Rettungskräfte sah sie keine Probleme, schließlich hatte die Branddirektion den Maßnahmen zugestimmt.

Bis Redaktionsschluss war unklar, ob der Kläger auch in die nächste Instanz gehen wird. Wir werden den Fall aber weiter verfolgen.

Die positiven Effekte überwiegen immer

Modalfilter sorgen in Frankfurt schon seit Anfang der 2000er Jahre für Verkehrsberuhigung, weniger Lärm in Wohnvierteln und mehr Sicherheit. Anfangs sind die Maßnahmen praktisch jedes Mal umstritten, aber die positiven Effekte überwiegen bisher nach der Eingewöhnung immer. Nach einer Weile fordern häufig sogar die anfänglichen Kritiker:innen noch mehr Verkehrsberuhigung, nachdem sie selbst von den positiven Effekten profitieren.

Der Rückbau aller circa 90 baulichen Modalfilter in Frankfurt (siehe dazu *Frankfurt aktuell* 3-2023) hätte drastische Folgen für Kinder, die Anwohner:innen und auch die Fahrradstraßen: Sobald die Navigationsgeräte und Menschen die erneute



bestätigt

und Humbrachtstraße der klagende Anwohner

links: Im Januar 2024 musste der Modalfilter wegen einer Baustelle in einer Nebenstraße geöffnet werden, um Rettungskräften eine schnelle Anfahrt zu gewährleisten. Diese Regelung wurde reihenweise von Privatpersonen und Firmen missbraucht, die aufgestellten Schilder wurden ignoriert.

rechts: Da es praktisch keine Polizeikontrollen gibt, helfen leider nur die optisch wenig ansprechenden Poller.

Ansgar Hegerfeld (2)

Beratung & Service

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

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

www.FahrradWagner.de

Fahrradhaus Wagner

Familientradition seit 1929

Woogstr. 21 60431 Ffm. - Ginnheim
Tel.: 069 - 952 948 44 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

Fahrradstraßen kein Problem für Rettungskräfte

Die CDU im Ortsbeirat 2 wollte wissen, wie sich die Anfahrtszeiten im Grüneburgweg durch die Umgestaltung zur Fahrradstraße entwickelten – das Ergebnis überrascht uns nicht.

Die Stadt Frankfurt hatte die Ergebnisse bereits Mitte 2025 veröffentlicht, leider spielten sie beim kürzlichen Beschluss zur Weiterentwicklung der Fahrradstraße (wir berichteten im vorherigen FFA) keine Rolle mehr in der öffentlichen Debatte. Wir greifen daher diese Zahlen nochmals auf, damit sie nicht ungenutzt im Archiv verstauben. Und die Zahlen für die Fahrradstraße und die damit erfolgte Reduzierung des Auto-Durchgangsverkehrs sprechen für sich, sowohl die durchschnittliche Anfahrtszeit als auch der Medianwert sanken nach der fahrradfreundlichen Umgestaltung: 2023 brauchten die Rettungskräfte durchschnittlich noch 457 Sekunden (Median 407 Sekunden), nach der Umgestaltung in 2024 nur noch 424 Sekunden (Median 393 Sekunden). Im Durchschnitt sind Rettungskräfte also 30 Sekunden schneller vor Ort als früher. Die Annäherung von Medianwert und Durchschnitt zeigt außerdem, dass die Außreißer bei den Anfahrtszeiten (positiv wie negativ) weniger werden, die Anfahrtszeiten also gleichmäßiger werden. Alle Werte, sowohl vor als auch nach der Umgestaltung, liegen deutlich unter der gesetzlichen Hilfsfrist von 10 Minuten.

Trotz dieser messbaren Verbesserung stimmte die CDU Ende Oktober im Ortsbeirat 2, gemeinsam mit FDP und BFF, gegen den fahrradfreundlichen Grüneburgweg.

Quelle: Stellungnahme des Magistrats ST 944/2025 vom 13.6.2025



Fahrradfreundlicher Arbeitgeber Messe Frankfurt

Über die erneute Auszeichnung der Messe Frankfurt zum Fahrradfreundlichen Arbeitgeber freuen sich Silke Magersuppe, Heiko Strutz, Randolph Kämpfer und Rajko Debeljevic (von links, alle Messe Frankfurt), die ihnen ADFC-Landesvorsitzender Ansgar Hegerfeld hier überreicht. Im Zuge ihrer Re-Zertifizierung (zu der es erstmals 2017 kam) hat die Messe Frankfurt unter anderem die Reparaturmöglichkeiten vor Ort ausgeweitet: Zwei neu installierte Reparatursäulen bieten Hilfe zur Selbsthilfe. In den Genuss dieses Service kommen übrigens nicht nur Messe-Mitarbeitende, denn die pfiffige Luftpumpen-Werkzeug-Kombination nahe der U-Bahn-Station Festhalle/Messe (unser Foto) und weiter westlich am Portalhaus steht der Öffentlichkeit ohne Einschränkung zur Verfügung.

Torsten Willner

Weitere Schulstraßen für Frankfurt

Eine der größten Gefahren für Kinder auf dem Schulweg sind Erwachsene mit ihren Autos. Auch direkt vor Schulen kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen und verletzten Kindern beim illegalen Fahren und Halten auf Fußwegen, Wenden oder anderen Manövern.

Dem Aufruf der Stadt waren 37 Frankfurter Schulen gefolgt und hatten sich für die zweite Auflage der Schulstraßen beworben, fünf wurden nun vom Straßenverkehrsamt ausgewählt: Berthold-Otto-Schule (Grundschule) und Georg-August-Zinn-Schule (IGS, beide in Griesheim), Meisterschule (Grund- und Hauptschule in Sindlingen), Friedrich-Fröbel-Schule (Grund- und Mittelstufenschule in Niederrad) und die Steffi-Jones-Schule (Grundschule in Bonames). An diesen Schulen werden zukünftig morgens die Straßen mit Schranken für den Kraftver-

kehr gesperrt, damit die Kinder sicherer zur Schule kommen können. Dazu wurden extra ehrenamtlich aktive Eltern geschult, die die Schranken bewachen und bedienen.

In anderen europäischen Städten (z. B. Paris) werden Schulstraßen möglichst baulich und damit personalsparend und dauerhaft für den Kraftverkehr gesperrt. Das ermöglicht ganz nebenbei sogar eine Erweiterung der Schulhöfe, ist wegen der gemischten Bebauung aber in Frankfurt nicht überall einfach umsetzbar. In Frankfurt wird daher vorerst auf den Betrieb mit Ehrenamtlichen gesetzt. Auch das kann gut funktionieren, wie man seit März 2022 an der Theobald-Ziegler-Schule in Eckenheim sehen kann. Im Fall der Riedhofschule in Sachsenhausen (wir berichteten in *Frankfurt aktuell* 2-2024) ist die anfängliche Euphorie leider schon verflogen: Dort scheiterte das von der Schule



Schulstraße in Paris – baulich getrennt und begrünt

Ansgar Hegerfeld

gewünschte und unterstützte Projekt bereits nach kurzer Zeit an der mangelnden Bereitschaft der Eltern zur Mitarbeit. Das ist besonders schade, weil nun die Gefährdung für die Kinder wieder erhöht wird.

Auch bei den neu eingerichteten Schulstraßen gilt eine wichtige Regel aus der Psychologie: Veränderungen brauchen vor allem Zeit, bis sie akzeptiert und verinnerlicht werden.

Ansgar Hegerfeld



Acht Jahre Radentscheid

Im HMF auf dem Podium: (v.r.n.l.) Nina Gorgus, Frank Frisius, Falko Görres, Rebecca Faller, Werner Buthe, Beatrix Baltabol, Heiko Nickel, Anja Littig. Nicht im Bild Norbert Szep, der später kam.

Peter Sauer

Im Rahmen der aktuellen Ausstellung „Bewegung! Frankfurt und die Mobilität“ (Frankfurt aktuell 5-2025) hatte das Historische Museum zusammen mit dem Radentscheid zu einem Rückblick auf „Acht Jahre Radentscheid – Erfolge und Perspektiven“ eingeladen. Nina Gorgus, Kuratorin im Historischen Museum, eröffnete die Veranstaltung, gab das Mikrofon aber bald an die Vertreter des Radentscheid ab. Es folgte ein interessanter, vor allem aber unterhaltsamer Rückblick auf die Arbeit der vergangenen Jahre. Mit dem

Rückenwind von 40.000 Unterschriften (statt der für ein Bürgerbegehren notwendigen 15.000) stürzten sich die Aktiven in die Arbeit und entwickelten ein beeindruckend professionell gemachtes Plan-Kompendium für den fahrradfreundlichen Umbau der Stadt. Viele der (bis dahin unvorstellbaren) Ergebnisse sehen wir heute auf unseren Straßen. Dass die ganze Planungsarbeit in ehrenamtlichem Engagement durchgeführt wurde und die Zusammenarbeit im Team von gegenseitigem Vertrauen und guter Kooperati-

on geprägt war, wurde auf dem Podium von Werner Buthe besonders hervorgehoben. Erwähnung fand natürlich Klaus Oesterling, damals Verkehrsdezernent der Stadt, der sich dem Anliegen des Radentscheid öffnete und seinen Teil dazu beitrug, die Stadt mit roten Streifen fahrradfreundlicher zu machen.

Erinnert wurde auch an spektakuläre Aktionen wie den Sprung mit Fahrrad in den Main oder die (für einige Aktive sportlich herausfordernde) Pop-up-Radweg-Demo auf dem Anlagenring. Dabei ging es nie

allein um die Gaudi, sondern darum, das eigene Anliegen pressowirksam an die Öffentlichkeit zu bringen.

Nicht zuletzt wird mit dem Radentscheid gezeigt, was mit bürgerschaftlichem Engagement möglich ist. „Demokratie ist, wenn jeder sich mit seinem Anliegen einbringen kann“, hob Heiko Nickel, einer der Initiatoren des Radentscheid, sinngemäß immer wieder hervor.

Zum Ende der Veranstaltung hin kam es mit der „Adlertrasse“ noch zu einem echten Höhenflug. Um die Zufahrt zum Waldstadion für Radfahrende attraktiver zu machen soll, so die Idee, eine „Fahrradhochbahn“ über den Oberforsthauskreisel und weiter zum Stadion für Entspannung zwischen Radfahrenden und zu Fuß gehenden Fans sorgen. Es gibt also auch weiterhin Perspektiven für das Radentscheid-Team.

Und was, wenn die vor uns liegende Kommunalwahl zu Mehrheiten im Römer führt, die dem Radverkehr weniger gewogen sind? Falko Görres zeigt sich hier optimistisch und glaubt, dass der aktuell erreichte Status nicht ohne weiteres rückgängig zu machen ist. Hoffen wir, dass er Recht behält.

Peter Sauer

www.radentscheid-frankfurt.de

Mitgliederversammlung 2026 des ADFC Frankfurt am Main e. V.

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

Samstag, 21. Februar 2026, von 15:00 – 18:00 Uhr

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

Anträge an die Mitgliederversammlung müssen gemäß Satzung drei Wochen vor der Versammlung, also bis zum 30. Januar 2026, in der Kreisgeschäftsstelle eingegangen sein.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollführung
3. Feststellung der Beschlussfähigkeit
4. Festlegung der Tagesordnung
5. Genehmigung des Protokolls der letzten Mitgliederversammlung (auf Anfrage in der Kreisgeschäftsstelle einsehbar)
6. Wahl der Auszahlungskommission für die Wahlen unter den TOPs 12, 13 und 15
7. Tätigkeits- und Kassenbericht des Vorstands und des Schatzmeisters
8. Bericht der Kassenprüfenden
9. Entlastung des Vorstands und des Schatzmeisters
10. Beschlussfassung über den Haushalt 2026
11. Wahl der Kassenprüfenden
12. Wahl der Schatzmeisterin / des Schatzmeisters
13. Wahl des Vorstands
14. Kurzberichte aus den AGs
15. Wahl der Delegierten zur Landesversammlung 2026 des ADFC Landesverbands Hessen e. V.
16. Anträge
17. Sonstiges

Der Kreisvorstand

Besondere Hinweise zur Mitgliederversammlung:

Der Saalbau Gutleut hat verschiedene Angebote im Programm, die eine **barrierefreie Teilnahme** an der Mitgliederversammlung ermöglichen. Wenn hier Unterstützungsbedarf besteht, meldet euch bitte unter unserer Kontaktadresse kontakt@adfc-frankfurt.de. Wir klären das dann mit dem Saalbau ab.

Der Kreisverband übernimmt Kinderbetreuungskosten für Mitglieder, die an der Mitgliederversammlung teilnehmen möchten, hierfür jedoch eine **Kinderbetreuung** durch einen Babysitter / eine Babysitterin oder eine Begleitperson benötigen. Bei Bedarf wendet euch bitte an die Kreisgeschäftsstelle über orga-geschaeftsstelle@adfc-frankfurt.de.

Auch wenn wir uns vor allem um den Radverkehr kümmern, gehören auch Fußwege zwangsläufig mit zu unserem Tätigkeitsbereich. Egal ob Erwachsene zu ihrem geparkten Fahrrad gehen möchten oder Kinder das Radfahren auf den Gehwegen erlernen – es gibt viele Berührungspunkte.

Beim städtischen Fußverkehrsforum Ende Oktober war darum auch der ADFC vertreten. Auf dem Podium saßen neben dem Mobilitätsdezernenten Wolfgang Siefert auch Dr. Joachim Stoll (Handelsverband Hessen-Süd), Brigitte Buchsein (Blinden- und Sehbehindertenbund Hessen) und Dr. Sina Steele (Frankfurt Lab for Social-Ecological Transformation of Urban Mobility der Goethe-Universität Frankfurt am Main).

Während die Perspektiven auf das Thema Fußverkehr und Platzverteilung sehr auseinander gingen, waren sich in einem Punkt alle einig: Der Fußverkehr braucht deutlich mehr Aufmerksamkeit (in Form von Personal und Geld), Platz und Sicherheit.

Für den Handelsverband Hessen-Süd sind die Frequentierung und Aufenthaltsqualität wichtige Faktoren für gut laufende Geschäfte – schließlich kaufen Menschen lieber ein, wenn sie sich wohl fühlen. So sollten die Themen Schatten/Abkühlung und auch die Aufenthaltsqualität abseits davon stärker in den Fokus gerückt werden. Die



beim Thema Platzbedarf gerne heiß diskutierten Parkplätze helfen dem Einzelhandel aber auch nur dann, wenn sie nicht (wie heute) durch Dauerparker blockiert werden.

Brigitte Buchsein erklärte sehr anschaulich, welche Herausforderungen für Menschen mit Sehbehinderungen bestehen. So ist die Orientierung auf großen Plätzen oder sehr breiten Fußwegen ein ganz alltägliches Problem. Als Selbsttest empfahl sie mit geschlossenen Augen und ohne Orientierungspunkte einmal zehn Meter geradeaus zu gehen. Das klingt einfach, ist es in der Praxis aber nicht! Daher sind erstastbare Orientierungslinien und auch bauliche Abtrennungen zwischen Rad- und Fußwegen für sie

unverzichtbar. Diese müssen natürlich auch frei zugänglich und nicht z.B. durch Falschparker oder mangelhaft eingerichtete Baustellen blockiert sein – diese Themen kennen wir von den Radwegen nur zu gut.

Dr. Sina Steele hatte reichlich Zahlen und Fakten dabei, machte darauf aufmerksam, dass das Gehwegparken ein großes Problem ist und es beim Thema Fußverkehr an Fachpersonal und Stellen in der Stadtverwaltung mangelt. Wolfgang Siefert überbrachte dazu passend die gute Nachricht, dass ab 2026 eine weitere Stelle für den Fußverkehr geschaffen wird – aus unserer Sicht absolut notwendig und lange überfällig. Außerdem machte er klar, dass das Finden von Kompromis-

sen bei den unzähligen und sich teilweise widersprechenden Anforderungen an den öffentlichen Raum keine leichte Aufgabe ist.

Nach der Podiumsdiskussion konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an verschiedenen Stationen selbst unterschiedliche Perspektiven ausprobieren und z. B. den verfügbaren Platz zwischen zwei Häuserreihen mit dem einfachen Online-Werkzeug streetmix.net neu verteilen. Anschaulich dargestellt wurde auch der Platzverbrauch eines einzelnen Parkplatzes, zusätzlich konnte man dank Simulationsbrillen für Augenkrankheiten und Taststock selbst ausprobieren, sich mit eingeschränkter Sicht zu orientieren. *Ansgar Hegerfeld*

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

Reallabor Anders Pendeln

Im Projekt **transform-R** wird nach befriedigenden Alternativen zum Pendeln mit dem Auto gesucht

Auf dem Weg zur Arbeitsstätte und zurück mit dem Auto im Stau zu stehen oder an zugigen Haltestellen auf Bus oder Bahn zu warten, die dann vielleicht verspätet oder gar nicht kommen – das macht sicherlich keinen Spaß. Hunderttausende Pendlerinnen und Pendler tun sich das oft jeden Morgen und Abend an. Doch muss das sein?

Den Weg ohne Auto zu bewältigen: Kann das gelingen? Dazu führt das Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) in unserer Region insgesamt drei Pendelexperimente durch. Mit dabei als Partner sind die Stadt Friedrichsdorf, der Verein Dorfbeweger e. V. und die Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH.

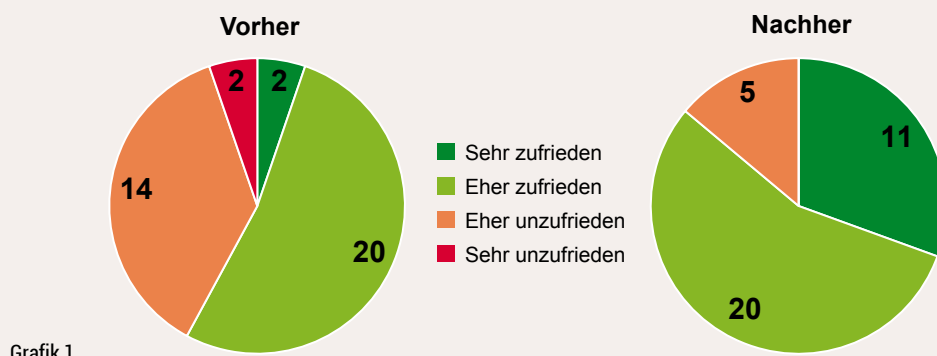
Dr. Luca Nitschke, wissenschaftlicher Mitarbeiter am ISOE, stellte am 19. November 2025 in einer Online-Veranstaltung erste Ergebnisse aus Friedrichsdorf vor.

Zu Beginn des Experiments hatten die Teilnehmenden die Wahl zwischen ÖPNV-Monatsticket, E-Bike, E-Lastenrad und einer Kombination der Angebote. Sie erhofften sich durch ihre Teilnahme neue Möglichkeiten zur Bewältigung ihrer Pendelwege, eine Befreiung von der Notwendigkeit des Autos. Mehr als die Hälfte von ihnen wählte das E-Bike, je runde 20 Prozent das Monatsticket bzw. das Kombi-Angebot.

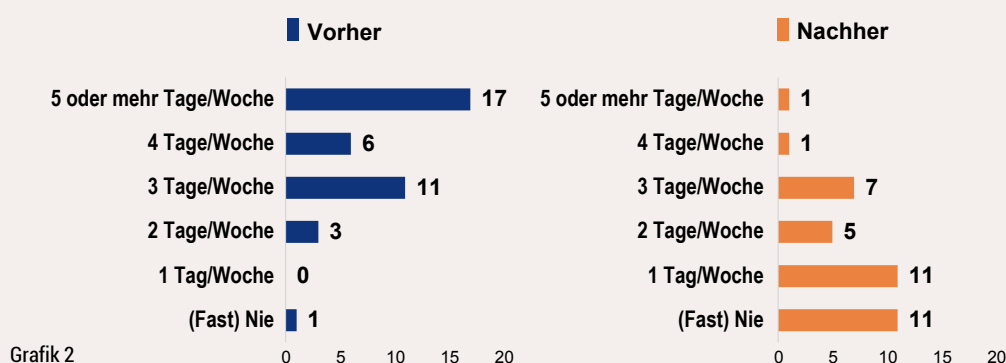
Hier die aus unserer Sicht wichtigsten Erkenntnisse:

- Der Wunsch nach einer Veränderung wurde deutlich und im Experiment bestätigt (Grafik 1).
- Das Fahrrad mit oder ohne Hilfsantrieb nimmt im Kreis der alternativen Möglichkeiten den ersten Platz ein.

Zufriedenheit mit dem Pendeln



Pendeln mit dem Auto – vorher und zum Ende des Experiments



- Die Teilnehmenden haben ihre Nutzung des Autos merklich reduziert.
- Die Einstellung zum Pendeln hat sich sehr zum Positiven gewandelt.
- Die Zufriedenheit mit der Pendler-situation ist deutlich gewachsen (Grafik 2).
- Die meisten wollen weitermachen und darüber sprechen.

Wie geht es weiter? Im Jahr 2026 werden die zwei weiteren ins Auge gefassten Experimente folgen. Eine Anmeldung dafür ist bis zum 1. Februar 2026 unter www.transform-region.de/dorfbeweger bzw. www.transform-region.de/Pendelexperiment-Main-Kinzig-Kreis/?&La=1 möglich. Den Prozess der Mobilitätsveränderung zu verstetigen, ist im Anschluss daran geplant.

„Die Veränderung des Arbeitswegs ist eine lernintensive Umstellung. Pendelexperimente sind ein guter Weg, um Veränderungs- und Lernprozesse anzustoßen.“ (Luca Nitschke, ISOE). Wer das Thema vertiefen möchte, findet hier weitere Informationen: www.transform-region.de/Unsere-Reallabore/Anders-Pendeln/

Theo Sorg

Grafiken mit freundlicher Genehmigung des ISOE



FAHRRAD BÖTTGEN
Große Spillingsgasse 8-14 60385 Frankfurt








Kronberg



Viel gemacht und noch viel zu tun

In Kronberg hat der ADfC mit neuen Aktiven einen ordentlichen Schub erhalten

Seit Jahren schneidet Kronberg beim Fahrradklimatest gleichbleibend schlecht ab. Am ADfC liegt das allerdings nicht. War es zwischen 2020 und 2022 etwas ruhig um die Ortsgruppe geworden, haben sich in den letzten Jahren wieder viele Aktive gefunden, die ordentlich was auf die Beine stellen.

Im Jahr 2025 waren wir besonders aktiv. So haben wir eine detaillierte Schwachstellenanalyse der Fahrradsituation in Kronberg mit 18 Punkten erstellt und an unseren Bürger-

meister geschickt, selbst ein aktiver Radfahrer. Als nächstes ist ein Gespräch mit der Stadt geplant, auch wenn wir wissen, dass nicht alles in der Hand von Kronberg liegt, sondern für einige Mängel die Zuständigkeiten auf Ebene des Kreises oder sogar des Landes Hessen angesiedelt sind.

In der Altkönigschule (AKS) in Kronberg haben wir an der Initiative „Besser zur Schule“ teilgenommen, eine Aktivität, die auch in anderen Gemeinden stattfindet. Wir haben gemeinsam mit verschiedenen Be-

teiligten u. a. Möglichkeiten diskutiert, wie Schülerinnen und Schüler besser und sicherer mit dem Rad zur AKS kommen.

Einer unserer Höhepunkte 2025 war die erste Kinder-Fahrraddemo in Kronberg. Nach längeren Vorbereitungen nahmen 80-100 Kinder und Erwachsene teil, bei der durchaus herausfordernden Topografie in Kronberg eine beachtliche Zahl. Selbst Bürgermeister Christoph König fuhr mit und stand nach der Demo als Ansprechpartner zur Verfügung. Überhaupt freuen wir uns,

in Christoph König und anderen Stadtverordneten aktive Unterstützer gefunden zu haben.

Natürlich gab es neben Verkehrspolitik auch noch zahlreiche Feierabend- und Tagestouren, insgesamt über 30. Unter anderem war im Rahmen der Taunusklimatage auch eine Tour von Kronberg nach Wehrheim zum Klimaerlebnispfad dabei.

Damit konnten wir zeigen, dass unser Anliegen – sicheres Fahrradfahren für alle Menschen – mit dem Klimaaspekt einhergeht. Und so werden wir auch 2026 weitermachen: mit Touren, Spaß am Fahren und aktivem Zugehen auf die politischen Akteure.

Stephan Krall, Claudia Kipka
(Sprecher:in ADfC Kronberg)



069 / 734 386 / www.facebook.com/zweirad-ganzert

**GANZ GUT
GANZ FIX
GANZ NAH**

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

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



Hochtaunus



Der neue Vorstand v.l.n.r.: Birgit Dettmar-Voerste, Jutta Hufler, Didier Hufler, Rainer Kroker, Ulrike Heitzer-Priem, Bengt Köslich, Richard Jost. Krankheitsbedingt fehlt Patrik Schneider-Ludorff

Stephan Krall



Patrik Schneider-Ludorff gehört als verkehrspolitischer Sprecher dem Vorstand weiter an

Ulrike Heitzer-Priem

Neuer Vorstand für ADFC Hochtaunus e.V.

Turnusgemäß wählten die Mitglieder des ADFC Hochtaunus Mitte November einen neuen Vereinsvorstand. An der Spitze gibt es neue Gesichter, ansonsten überwiegt die Kontinuität.

Neuer erster Vorsitzender ist Didier Hufler aus Königstein, zweite Vorsitzende ist Ulrike Heitzer-Priem aus Oberursel. Wiedergewählt wurden Birgit Dettmar-Voerste (Steinbach) als Schriftführerin und

Richard Jost (Bad Homburg) als Kassenwart. Ebenfalls wiedergewählt wurden die Beisitzer Bengt Köslich und Rainer Kroker. Neue Beisitzer sind Jutta Hufler und der ehemalige Vorsitzende Patrik Schneider-Ludorff. Er wird als verkehrspolitischer Sprecher sein breites und fundiertes Wissen über die Verkehrspolitik im Hochtaunuskreis und in seinen Kommunen einbringen und hier neue Impulse setzen. Susanne Bittner, seine bisherige

Stellvertreterin, hat nicht erneut kandidiert. Sie hat als Ortsgruppensprecherin zehn Jahre die Veranstaltung OFA – Oberursel fährt ab – wesentlich mit aufgebaut und erfolgreich durchgeführt. Seit der Corona-Pandemie war sie zweite Vorsitzende des Kreisvorstands und hat unter anderem die Aktion Fahrradklima-Test betreut. Der neue Vorstand bedankt sich von Herzen bei den beiden bisherigen Vorsitzenden für ihre langjährige Arbeit und freut sich, dass auch Susanne weiterhin den ADFC aktiv unterstützen wird.

„Einen Generationenwechsel stellt der neue Vorstand nicht dar“, so Vorsitzender Didier, „im Gegenteil: das neue Führungsduo ist älter als das

letzte.“ Ziel des neuen Teams sei es, mehr jüngere Mitglieder zu gewinnen und die, die schon im ADFC Mitglied sind, zu aktivieren. Damit dies gelingen kann, wurde mit Jutta Hufler erstmals jemand in den Vorstand gewählt, der speziell die Betreuung der 1100 Mitglieder im Kreisverband und die Mitgliederwerbung übernimmt. Rainer Kroker konzentriert sich weiterhin auf die Koordination und Betreuung der TourGuides des ADFC Hochtaunus. Sie sind fast alle bereits zertifiziert oder in der Ausbildung und verantworten mit über 250 Touren im Jahr das zweite Standbein des ADFC neben der Verkehrspolitik. Bengt Köslich hat schon in der Vergangenheit vor allem besondere Aktionen des ADFC wie die Kidal Mass organisiert und verantwortet ebenfalls weiterhin die Kurse des Fahrradsicherheits-Trainings „Radspaß“.

„Wir sehen den Kreisverband gut aufgestellt. Doch leider ist der ADFC in der Öffentlichkeit noch nicht bekannt genug. Das wollen wir in den nächsten Monaten ändern.“ sagt Ulrike Heitzer-Priem und ergänzt, die Kommunalwahlen böten dafür eine gute Gelegenheit. Erste Schritte sind bereits getan: Der ADFC Hochtaunus ist jetzt auch in Sozialen Medien aktiv und der Relaunch der Website wird vorbereitet.

info@adfc-hochtaunus.de

Ulrike Heitzer-Priem

Offenbach

Bleichstraße: Mehr Sicherheit für Radfahrende

Mit der baulichen Umgestaltung der Kreuzung Bleichstraße / Friedrichstraße sorgt die Stadt Offenbach für mehr Sicherheit für Radfahrende. An dieser Kreuzung kam es in der Vergangenheit immer wieder zu Unfällen zwischen Radfahrenden und Autos.

Die neue Lösung, mit zwei neu eingerichteten Verkehrsinseln und der Fahrbahn-Verschwenkung, trennt nun klar Rad- und Kfz-Verkehr und nimmt Geschwindigkeit raus. Der ADFC Offenbach und der Radentscheid haben in der Vergangenheit immer wieder auf die Gefahr hingewiesen und sind nun froh, dass gehandelt wurde. Der verkehrspolitische Sprecher des ADFC kommentiert: „Baulicher Schutz ist viel besser als nur rote Farbe. So kommen Radfahrende sicherer durch die Stadt.“ Der ADFC bedankt sich bei der Stadt Offenbach und freut sich über die gelungene Umsetzung.

Jochen Teichmann



Jochen Teichmann

Offenbach

Auszeichnung für das ADFC-Radl-Team

Mega Performance vom Radl-Team beim Stadtradeln in Offenbach. Das Team des ADFC-Offenbach hat mit 349,9 gefahrenen Kilometern pro Kopf in der Kategorie aktivstes Team pro Teammitglied eine Auszeichnung in Silber bekommen.

Die Klimabündnis-Kampagne Stadtradeln hat zum Ziel, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen. In der Zeit vom 23. Mai bis 12. Juni sind in Offenbach 928 Radelnde in 45 Teams fürs Stadtradeln auf das Fahrrad gestiegen und legten gemeinsam 149.976 Kilometer zurück, was einer CO₂-Vermeidung von etwa 25 Tonnen entspricht. Bürgermeisterin und Klimadezernentin Sabine Groß

sagt: „Das Stadtradeln ist nach wie vor beliebt. Besonders freut mich die Rekordbeteiligung an Radelnden und Teams in Offenbach in diesem Jahr.“ Jochen Teichmann, Teamkapitän vom Team ADFC Offenbach, freut sich: „Nachdem im letzten Jahr schon sehr viele dabei waren, konnten wir in diesem Jahr mit der Auszeichnung in Silber noch eine Schippe drauflegen.“

Der offizielle Startschuss zum Stadtradeln in Offenbach fiel am 23. Mai mit einem gemeinsamen Anradeln, organisiert vom Amt für Umwelt und Klima und dem ADFC Offenbach. Die Route führte durch das Hafenviertel, entlang des Offenbacher und Fechenheimer Mainufers und über die Carl-Ulrich-Brücke zurück zum *radraum* in der Bleichstraße. Die Teams kamen in diesem



Jochen Teichmann freut sich mit Bürgermeisterin Sabine Groß über „Silber“ für den ADFC beim Stadtradeln

ADFC Offenbach

Jahr wieder aus den verschiedensten Bereichen, darunter Vereine, Schulen, Familien, Unternehmen, Behörden oder Parteien.

Bei einer Abschlussveranstaltung am Dienstag, 21. Oktober 2025, im SCAPE* wurden in drei Kategorien jeweils die drei bestplat-

zierten Teams ausgezeichnet und erhielten „Offenbachs Großes Herz“-Gutscheine zur internen Teamverlosung oder gemeinsamen Nutzung. Die Teamkapitän:innen wurden zusätzlich mit einem Turnbeutel im offiziellen Stadtradeln-Design bedacht.

Jochen Teichmann



**FAHRRAD
FREUND**

PER PEDALE
Fahrräder für alle Lebenslagen

VERKEHRSWENDE? AM BESTEN MIT UNS!

JETZT 2 MAL IN IHRER NÄHE

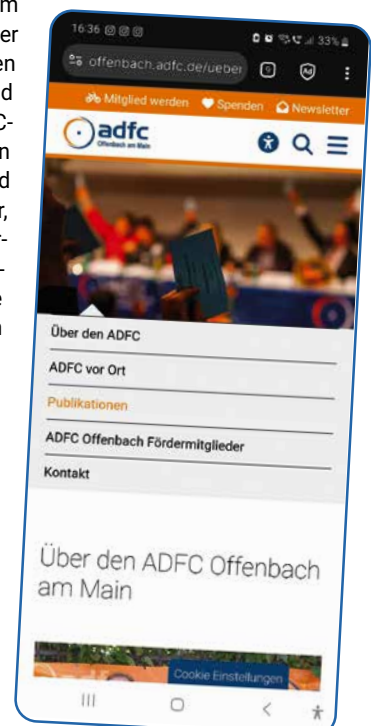
- Niederhofheimer Str. 49 • 65719 Hofheim im Taunus
- Adalbertstr. 5 • 60486 Frankfurt a.M.

FAHRRADFREUND.COM
PERPEDALE.DE

Neue Internetseite: www.offenbach.adfc.de

Seit Ende Oktober nutzt nun auch der ADFC Offenbach für seine Internetseite das neue, moderne Web-Design des ADFC. Auf den ersten Blick erkennbar ist der deutlich höhere Bildanteil, größere Bilder, mehr Übersicht und intuitives Auffinden von Inhalten. Um darzustellen, dass Offenbach ein Teil einer großen ADFC-Gemeinschaft ist, lassen sich nun die vielen Servicethemen rund ums Radfahren integrieren, die der ADFC-Bundesverband für seine Gliederungen bereitstellt. Ob Verbrauchertipps rund ums Radfahren im Winter oder Sommer, bundesweite Veranstaltungen und Termine oder Themen von gebietsübergreifender Relevanz wie das alljährliche Stadtradeln. Auch die lokalen Themen finden mehr Raum. „Wir freuen uns sehr, dass nun auch Nutzer mit mobilen Endgeräten – Smartphones und Tablets – sich jetzt Inhalte bequem anschauen können, ohne jeden Text oder jedes Bild erst großziehen zu müssen“, so Jochen Teichmann, Verkehrspolitischer Sprecher des Offenbacher ADFC, der die Umstellung federführend verantwortete. Während der Winterzeit werden die Inhalte sukzessive erweitert und noch mehr auf Offenbacher Belange zugeschnitten.

Renate Lauffenburger



Main-Taunus

Weihnachtsgeschenke...?

Hofheim

In Hofheim wird im Zuge von mehreren Teilabschnitten der Innenstadtring im Verlauf von Hattersheimer Straße – Elisabethenstraße – Alte Bleiche – Hauptstraße saniert und umgestaltet. Der erste Abschnitt ist Teil der Hattersheimer Straße vor dem Bahnhofsgebäude. Dort wurden bereits die Bushaltestellen verlegt, sodass die Busse mehr Platz haben und weniger den fließenden Verkehr beeinträchtigen. Zur Einrichtung dieser und auch der weiteren Baustellen wird jeweils ein Abschnitt für den Fahrzeugverkehr voll gesperrt und die restlichen Abschnitte werden mit Zweirichtungsverkehr befahren. Entgegen allen Befürchtungen kam es nicht zum Verkehrskollaps, denn viele Personen sind auf Bus und Bahn oder aufs Fahrrad umgestiegen. Vorbehaltlich der Untersuchungen zur

Leistungsfähigkeit der Straßen wird auch über die Schaffung einer Fläche für Radler:innen nachgedacht. Die übliche Führung rechts des Kfz-Verkehrs scheidet dabei aus verschiedenen Gründen aus. Zum einen gibt es stark frequentierte Aus- und Zufahrten mit dem Risiko schwerer Unfälle, zum anderen werden rechts liegende Flächen für den Radverkehr gerne als Kurzzeitparkplätze missbraucht. Wir sind hier gespannt.

In Hinblick auf die Brücke für Radler:innen und Fußgänger:innen zwischen Hofheim-Süd/Marxheim und der Kernstadt über die Landesstraße L 3011 und die Bahnlinie hat es aufgrund der Finanzlage der Kommune leider eine Verschiebung einer Entscheidung von 2026 auf 2027 gegeben. Wir hoffen sehr, dass dieses wichtige Verkehrsprojekt für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen damit nicht nachhaltig ad acta gelegt wird.

Kriftel

In Kriftel zeigte sich die Gemeinde Argumenten des ADFC zur Förderung des Radverkehrs aufgeschlossener als bisher. Die Gemeinde plante einen Radweg parallel zur Hofheimer Straße rechts des Schwarzbachs, doch Baugrunduntersuchungen ergaben, dass dieser aufgeschüttet worden ist und damit die Baukosten höher ausfallen. Nach Einschätzung des ADFC ist eine Umwidmung der Hofheimer Straße in eine Fahrradstraße sinnvoll. Auch bei Schaffung des Radweges werden viele Radfahrende die Hofheimer Straße nutzen. Ein 3,5 Meter breiter Radweg kann die pulkweise auftretenden Mengen an Schülern zu den nahen Schulen nicht aufnehmen. Der Radweg wäre nur für unsichere Nutzergruppen sinnvoll, die z. B. mit kleinen Kindern von Hofheim an den Main fahren wollen.

Seit vielen Jahren versucht der ADFC, die Zufahrt von Kriftel zum Hochfeld erlauben zu lassen. Seit vielen Jahren dürfen dort Radfahrende nicht durchfahren, da es mit einem Verkehrszeichen VZ 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“) StVO mit Ausnahme des landwirtschaftlichen Verkehrs untersagt ist. Es wurden in der Vergangenheit viele Gründe angeführt, der wichtigste ist, dass die Landwirte mit schwerem Gerät und gleichmäßiger Geschwindigkeit durch die Spalierobstgalerien fahren müssen, um z. B. Spritzmittel adäquat zu verteilen. Dabei können sie nicht auf Radfahrende auf den angrenzenden Wegen achten. Der ADFC hat vorgeschlagen, an den wenigen Tagen, an denen solche Maßnahmen vorgenommen werden, mobile Hinweisschilder aufzustellen. Es scheint hier Bewegung auf Seiten der Gemeinde zu geben. *Holger Küst*



Leitungstrassen für Strom aus den Windparks im Norden

Quelle: Amprion

Energiewende und Radverkehr

Als Folge der Energiewende werden Stromleitungen von den Windparks in Norddeutschland zu den großen Verbrauchern im Süden verlegt. Eine dieser Leitungen wird unter dem Namen Rhein-Main-Link vom Übertragungsnetzbetreiber Amprion realisiert (rhein-main-link.amprion.net/Rhein-Main-Link/Verlauf/), der Start ist nordwestlich von Bremen, das Ende bei Biblis. Die Stromübertragung erfolgt mit vier Erdkabelverbindungen, zur Reduktion der Verluste werden die Kabel so verlegt, dass die Breite von 30 Metern als Schneise erfolgt. Wo zuvor Wald war, kann anschließend keiner mehr sein, denn die Erdkabel vertragen sich nicht mit Bäumen oder tief wurzelnden Pflanzen.

Der Radverkehr scheint davon nicht betroffen zu sein, doch bei genauerer Betrachtung verläuft die Trasse am Westrand des Main-Taunus-Kreises mit Abstechern nach Liederbach und verschiedenen Varianten im Bereich Hochheim. Besonders umfangreiche Maßnahmen sind im Bereich des Bahnhofes zwischen Langenhain und Diedenbergen



Grober Schotter weist auf Bauarbeiten hin (und behindert den Radverkehr)

Holger Küst

vorgesehen, ebenso zwischen der Rhein-Main-Therme und Liederbach und südlich von Diedenbergen an der A 66. Je nach Art der Bebauung werden wichtige Radverbindungen zerschnitten und kaum kalkulierbar nutzbar sein. Der ADFC dringt bei den Baumaßnahmen darauf, dass die wichtigen Radverbindungen ebenso wie die wichtigen Straßen dauerhaft benutzbar bleiben.

In diesem Zuge wurde jetzt möglicherweise auch eine Zufahrt an einer wichtigen Verbindung zwischen Hofheim und Lorsbach durch groben Schotter (Kantenlänge ca. 5 Zentimeter) schwer befahrbar gemacht (siehe Foto). An dieser Stelle steht nicht zu erwarten, dass hier Gräben quer zum Weg verlegt werden, hier ist voraussichtlich ein Tunnel geplant, für den vertikale Probebohrungen vorgenommen wurden und werden. *Holger Küst*

Bad Vilbel/Karben

Der lange Weg vom Wunsch zur Wirklichkeit

Straßenbegleitender Radweg von Bad Vilbel nach Bergen-Enkheim



MDL Matthias Körner (links) quält sich mit Aktiven des ADFC auf losem Schotter steil bergauf Ute Gräber-Seißinger (2)

Ein direkter, komfortabler und sicherer Radweg zwischen Bad Vilbel und Frankfurts Stadtteil Bergen fehlt seit langem. Der Bedarf nach einem straßenbegleitenden Radweg entlang der stark befahrenen Bundesstraße 521, der die genannten Kriterien erfüllt, wurde bereits vor etwa 15 Jahren festgestellt.

Radfahrten auf der B 521 sind nicht zu empfehlen – heute weniger denn je, weil viel zu gefährlich. Der gesetzlich gebotene Mindestabstand von zwei Metern außerorts beim Überholen von Radfahrenden mit einem Kfz wird kaum je eingehalten. Was Radelnden bleibt, sind Ersatzrouten durch den Bad Vilbeler Wald oder den Waldrand entlang. Allerdings bedeuten diese Strecken teils erhebliche Umwege, denen es zudem an nächtlicher Beleuchtung fehlt und die generell, insbesondere aber bei ungünstigen Witterungs-

verhältnissen, nur eingeschränkt befahrbar sind; hinzu kommt eine gefährliche Querung der B 521 kurz vor dem Bergener Ortseingang.

Mittlerweile hat Hessen Mobil die Planung des Baus begonnen. Unklar ist, wieviel Zeit noch verstreichen wird, bis das Planungsverfahren abgeschlossen sein wird, bis sodann mit dem Bau begonnen werden kann und bis wann der Weg fertiggestellt sein wird. Nicht unüblich ist, dass sich die besagte Zeitspanne im Fall von Projekten wie diesem auf fünf bis sechs Jahre beläuft.

Wie lässt sich der Bau beschleunigen? Wir haben einen ausgewählten Kreis von neun Abgeordneten der im Hessischen Landtag vertretenen demokratischen Parteien gebeten, sich für eine Beschleunigung der Umsetzung des Vorhabens einzusetzen. Der SPD-Landtagsabgeordnete Matthias Körner hat unsere Bitte aufgegriffen, sich am 15. No-

vember 2025 vor Ort ein Bild von der Situation gemacht und die Herausforderungen sowie mögliche Lösungsansätze gemeinsam mit uns diskutiert. Wir haben gemeinsam mit ihm, ausgehend vom Heilsbergkreisel, die kürzeste von mehreren Ausweichstrecken durch den Bad Vilbeler Wald und auf dem Rückweg den Streckenabschnitt der B 521 mit dem Fahrrad befahren. Wir, das ist eine Gruppe aus dem Kreis der Aktiven des ADFC Bad Vilbel / Karben, namentlich Wulfhard Bäumlein, Manfred Kissing, Jochen Waiblinger und Ute Gräber-Seißinger.

Die mit Radwegweisungen versehene Strecke bietet einige Herausforderungen. Nimmt sich der Radweg anfangs noch recht passabel aus – als befestigter Weg, wenn auch mit Schlaglöchern versehen –, so kommt nach etwa der Hälfte der Strecke bis zum höchsten Punkt auf dem Weg nach Bergen die Überraschung: Der Weg verwandelt sich in eine mit teils losem Schotter bedeckte, scharf ansteigende Piste.

Dieser Abschnitt fordert ohne Wenn und Aber: Absteigen und schieben – und das nicht nur bergauf. Auch bergab ist die Gefahr, auf dem losen Schotter wegzurutschen und zu stürzen, zu groß.

Im weiteren Verlauf stößt der Radweg auf die B 521, die hier die Nordumgehung Bergens bildet. Wer die Fahrt fortsetzen will, für den führt an der Querung der B 521 kein Weg vorbei. Allerdings: Eine Hilfe zugunsten der Sicherheit von Fuß- und Radverkehr – etwa eine Bedarfsampel – gibt es nicht. Doch die Lösung für all die beschriebenen Herausforderungen ist in Sicht: der in Planung befindliche straßenbegleitende Radweg entlang der B 521 – und er kommt hoffentlich schneller als binnen fünf oder sechs Jahren.

Immerhin konnte uns Matthias Körner, selbst begeisterter Radfahrer, ein wenig Hoffnung machen, denn auch im Hessischen Landtag wird derzeit rege über Bürokratienabbau diskutiert mit dem Ziel, die Umsetzung von Bauvorhaben auch auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur zu beschleunigen.

Ute Gräber-Seißinger

Dieter Schönb Vorrang für de

Aktivenporträt

Dieter fährt seit seinem achten Lebensjahr regelmäßig Fahrrad, zuerst in die Schule, dann während des Studiums zur Universität. In den Anfangsjahren seines Berufslebens hingegen spielte das Rad für den Weg zur Arbeit keine Rolle. Demgegenüber war Dieter gemeinsam mit seiner Frau immer wieder in der Freizeit mit dem Rad auf Tages- und Mehrtagestouren unterwegs. Donautal, Lahntal, Westerwald – das waren in den ersten Jahren die Regionen, die die beiden besuchten. Auch auf einer Flugreise nach Portugal hatten sie ihre Räder dabei und radelten von Porto nach Lissabon.

Anfang der 1990er Jahre legte sich die Familie, um die beiden Kinder radelnd mitnehmen zu können, einen Fahrradanhänger zu. Später hatte jedes Kind ein eigenes Rad, und am Wochenende unternahm man Ausflüge in die Region. Später radelte die ganze Familie eine Woche lang die Donau entlang von Passau nach Wien. Als die Kinder erwachsen geworden waren, umrundete Dieter gemeinsam mit seiner Frau mit dem Rad den Bodensee und fuhr den Main entlang von Bayreuth bis zur Mündung.

Mitte der 1980er Jahre trat Dieter unter dem Eindruck des Waldsterbens aus dem ADAC aus und in den ADFC ein. Seit 2010 nimmt er an Tagestouren des ADFC teil. „Besonders beeindruckt hat mich der Vulkanradweg von Wächtersbach aus“, sagt er und fügt hinzu: „... und die Vogelsberg-Ausfahrt zum Segelfluggelände am Hohenrodskopf und die Regionalparkausfahrten nach Gustavsburg.“ Die Touren waren zuweilen über 100 Kilometer lang.

Eine weitere Leidenschaft Dieters ist das Bergsteigen in den Alpen. So verwundert es nicht, dass er Mitte der 1990er Jahre ein Mountainbike als Zweirad erwarb. Gerne denkt er an Touren in den Alpen wie etwa die Ostrampe des Tremalzo in den Südalpen zurück. Mit dem MTB bewäl-



Gefährliche Querung der B521 vor der Ortseinfahrt Bergen

erger – seit vier Jahrzehnten n ADFC



Tour-Guide im ADFC Bad Vilbel/Karben:
Dieter Schönberger on Tour privat

tigte Dieter Höhenunterschiede von bis zu 1500 Metern.

Wegen Knieproblemen stand Mitte der 2010er Jahre der Wechsel zum E-Bike an. „Jetzt waren für mich auch die Taunusberge von Karben aus nur noch Halbtagestouren, und entsprechend häufig habe ich sie gefahren. Dabei habe ich dann auch im Freundeskreis Spaß daran gefunden, neue Touren zu planen, zu fahren und auch zu leiten.“

Während seines Berufslebens arbeitete Dieter als Informatiker bei Thomas Cook und leitete Projekte rund um das Reservierungssystem des Reiseunternehmens. Seit 2019 ist er im Ruhestand und hält an der dualen Hochschule Vorlesungen im Studiengang Softwaretechnik.

Engagement beim Radschnellweg FRM 6

Während der Corona-Pandemie unternahm Dieter in der Wetterau und den Nachbarkreisen viele Radfahrten solo. Dabei fielen ihm an vielen Orten Lücken und Schwächen im Radwegnetz auf. Dieter ist Mitglied einer Arbeitsgruppe des ADFC, in der um die Trassenführung des Radschnellwegs FRM 6 gerungen wird, der von Butzbach nach Frankfurt und dabei auch durch Karben führen soll. In diesem Rahmen wurde ihm erstmals klar, wie viele Instanzen zu-

sammenwirken müssen, um ein so großangelegtes Radverkehrsprojekt durchzuführen. „Zuständig sind, wenn die Dinge kompliziert liegen, die Kommune, der Kreis, das Land und der Bund. Kein Wunder, dass die Sicht der Radelnden als den eigentlichen Nutznießern buchstäblich unter die Räder gerät. Im Grunde wollen wir nur eine sichere und schnelle Radverbindung von A nach B, und dies nicht erst in zehn oder zwanzig Jahren. Hier ist Umdenken angesagt – hin zu mehr Schnelligkeit und weniger Perfektion.“

Im vergangenen Jahr hat Dieter eine dreitägige Ausbildung zum ADFC-TourGuide absolviert und hat mittlerweile erste Touren offiziell geführt. Seit Mitte März 2025 ist er als Beisitzer für Karben im Vorstand des ADFC Bad Vilbel / Karben aktiv.

Dieter findet das Radfahren faszinierend: „Ich genieße die frische Luft, tue etwas für meine Gesundheit, aber auch für das Klima.“ Und um auf die Berge zu sprechen zu kommen: „Die Topografie einer Gebirgslandschaft prägt sich erst ein, wenn man sowohl die Pässe als auch die Täler mit eigener Muskelkraft befahren hat.“ Außerdem spart man Zeit: „Wenn es gilt, neue Strecken zu erkunden, bin ich mit dem Rad viel schneller als zu Fuß.“

Ute Gräber-Seißinger

Wir suchen:

Eine Heldin / einen Helden für den Schutz vor Fahrraddieben ...

... oder, etwas prosaischer gesagt,
für die Koordination der Aktivitäten
und zum Anpacken im Codierteam

Hast Du Lust, Dich für den Kampf gegen Fahrraddiebe einzusetzen? Auch in den kommenden Jahren wollen wir im Rahmen von jeweils fünf bis sieben Aktionstagen Fahrräder codieren. Gemeinsam mit Dir sorgen wir dafür, dass Fahrraddiebe das Nachsehen haben.



Für die Koordinierung unserer Codieraktivitäten suchen wir eine Nachfolge. Aha, wie das?

Unser Chefcodierer wird sich nach vielen Jahren engagierter Arbeit altersbedingt zurücknehmen.

Wir bieten

- ein bewährtes und motiviertes Team;
- eine gründliche Einweisung in die (gar nicht so) geheime Kunst des Codierens durch spezialisierte Aktive;
- Spaß, Ruhm und Ehre (und vielleicht auch ein Lächeln der Fahrradbesitzer:innen);
- Pluspunkte bei zukünftigen Bewerbungsgesprächen („Wie, Sie haben Fahrräder codiert?!“ – Da staunen die!)

Dein Profil:

- Du bist zwischen 0 und 99 Jahre alt. (Okay, wir sind da nicht so!)
- Du hast keine Angst vor Computern und Codiergeräten (sie sind meistens friedlich).
- Du bist handwerklich geschickt (Basteltanten und Heimwerker sind uns sehr willkommen).
- Du magst das Arbeiten im Team.

Klingt das spannend für Dich? Dann melde Dich bei uns:
telefonisch unter **06101 54 22 56** oder **0157 74774790**
oder per E-Mail an codierung@adfc-badvilbel-karben.de

Das Radreise-Programm des ADFC Frankfurt

Auch 2026 sind wir wieder europaweit auf zwei Rädern unterwegs

Thomas Koch

Die Planungen für das neue Radreiseangebot sind vorangeschritten. Auch 2026 können wir euch wieder ein buntes und vielfältiges Radreiseprogramm mit insgesamt 20 Radreisen ankündigen. Anpassungen bei Titel oder Datum sind aber noch möglich.

Neben beliebten Klassikern warten neue Radreiseziele, zum Beispiel die Britischen Inseln, darauf, von euch entdeckt zu werden. Zwei Zelt-Radtouren für die Campingfreunde sind in diesem Jahr ebenfalls wieder dabei.

Einige Radreisen sind für Pedelecs nicht geeignet, darauf wird dann jeweils in der Reisebeschreibung hingewiesen. Ansonsten sind Pedelec-Fahrer:innen auf unseren Radreisen auch willkommen.

Der Schwerpunkt des Angebots liegt bei Zielen im Inland, aber auch Touren im europäischen Ausland sind im Programm. Wir erkunden zahlreiche Sehenswürdigkeiten und Reiseziele in Stadt und Land und erklimmen dabei auch den einen oder anderen Anstieg. Besonders wichtig ist uns aber das verbindende Reiseerlebnis von Radlerinnen und Radlern in einer netten Reise-Gruppe.

Der Anmelde- bzw. Buchungsvorgang gestaltet sich wie im Vorjahr:

■ Ab sofort können unverbindliche Reservierungen zu einer Radreise, für die Du Dich interessierst, über die angegebene E-Mail-Adresse der Tourenleitung (siehe Tabelle) vorge-

Titel	Kategorie	Termin	Tourtage		Leitung (E-Mail-Kontakt)
London – Paris	***	01. Apr	11	Pedelecs*	J. Zukunft (cjzukunft@gmail.com)
Weintour (Rheinhausen)	***	17. Apr.	3		E. + U. Bauer (elke.bauer@adfc-frankfurt.de)
Adler XXL (Ravolzhausen)	***	08. Mai	3	Pedelecs*	E. + U. Bauer (elke.bauer@adfc-frankfurt.de)
Königsschlösser im Allgäu	***	08. Mai	3		J. Zukunft (cjzukunft@gmail.com)
Spessart	**	17. Mai	6		P. Lill-Hendriks (bibupit@t-online.de)
Pfingst-Zelttour	****	23. Mai	4	Pedelecs*	K. H. Muth, E. Schewitz (karlheinrich.muth@adfc-frankfurt.de)
Saar – Kohle und Stahl	****	29. Mai	3	Pedelecs*	B. Wagenbach, N. Neumann (nbneumann@yahoo.de)
Vogelsberg	**	29. Mai	3		M. Bunkenburg (Michael@Bunkenburg.name)
St. Moritz am Inn – Zugspitze	****	04. Jun.	4	Pedelecs*	J. Zukunft (cjzukunft@gmail.com)
Odenwald (Grasellenbach)	***	12. Jun.	3		B. Altert (bernhard.altert@gmx.de)
Michelstädter Musiknacht	***	18. Jun.	4		R. Griga (gr23iga11ra19iner57@gmx.de)
Bergspritztouren in die Alpen	****	18. Jun.	5	Pedelecs*	J. Zukunft (cjzukunft@gmail.com)
Mittelrheintal und östl. Hunsrück	***	10. Jul.	3		T. Koch (thomas.koch@adfc-frankfurt.de)
Ostflandern (Aachen – Brüssel)	***	17. Jul.	4	Pedelecs*	B. Giebeler, A. Wehr (WehrGiebeler@t-online.de)
Nordpfalz und Rheinhessen	**	14. Aug.	3		E. Lückner, M. Luck-Oberhauser (eri.luecker@gmail.com)
Bieradlon (Odenwald-Tauber)	***	19. Aug.	5		W. Sauer, C. Beckort (sauer.wolfram@gmx.de)
Via Claudia Augusta	**	21. Aug.	10		P. Lill-Hendriks, A. Schäfer (bibupit@t-online.de)
Zelttour (Odenwald)	****	29. Aug.	2		R. Mai, K. H. Muth (karlheinrich.muth@adfc-frankfurt.de)
Ost-Frankreich (Metz bis Colmar)	***	07. Sep.	9		R. Griga (gr23iga11ra19iner57@gmx.de)
Herbsttour (Bad Hersfeld)	***	16. Okt.	3	Pedelecs*	E. + U. Bauer, H. Schulz (elke.bauer@adfc-frankfurt.de)

* Pedelecs = Teilnahme mit Pedelec nicht möglich

nommen werden. In diesem Fall erhält der Reservierende zur Buchungsfreischaltung der Tour eine E-Mail-Benachrichtigung und hat dann für einen begrenzten Zeitraum die Gelegenheit, sich für diese Radreise verbindlich anzumelden.

■ Alle Radreisen werden, sobald die notwendigen Informationen vorlie-

gen, in einer Übersichtstabelle online gestellt (zu finden unter dem ADFC-Kurzlink: adfc-ffm.de/=9x0K). Das bedeutet: Zeitlich gestaffelt werden ab Januar 2026 einzelne Radreisen per Link mit Detailinformationen abrufbar und buchbar sein, andere jedoch möglicherweise erst in den Monaten März, April oder Mai.

Bitte beachten:

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

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

Thomas Koch,
Tourenreferent ADFC Frankfurt

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 Beisammen-
sein“, zu dem alle
Zuhörer:innen herzlich
eingeladen sind.

Eintritt frei,
Spende erbeten



Verena Reddig

15. Januar 2026

Donnerstag, 15.1.2026, 19:30 Uhr
Verena Reddig (ADFC Frankfurt)

BIKE&BLUE – Radtouren mit Wasserblick

Drei Regionen laden im Sommer zu unvergesslichen Radtouren ein – mit Natur, Kultur und erfrischenden Pausen am Wasser: Erkunden Sie die Leipziger Neuseenlandschaft, die idyllische Potsdamer Seenlandschaft und die maritime Küstenwelt Ostfrieslands mit ihren charmanten Inseln.

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



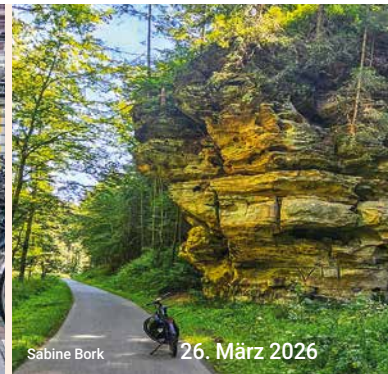
Helga Hofmann

26. Februar 2026

Donnerstag, 26.2.2026, 19:30 Uhr
Anne Wehr, Bertram Giebeler
(ADFC Frankfurt), Helga Hofmann
(ADFC Darmstadt) und Vera
Dopichaj (ADFC Frankfurt)

Unterwegs im Radfahrpara- dies Niederlande. Oder: Von Grachten, schönen alten Städten, Flüssen und vielen wunderbaren Radwegen

Die Referent:innen – allesamt gerne und öfter im Nachbarland unterwegs – zeigen ihre Lieblingsrouten in den Niederlanden. Dazu gehören alte Hansestädte und moderne Stadtentwicklung, aber auch spannendes Flussradeln an der Maas oder an der Waal bzw. dem Rhein.



Sabine Bork

26. März 2026

Während Anne und Bertram als TourGuides schon wiederholt geführte Radtouren im Nachbarland anboten und diese Erfahrungen in ihren Vortrag mit einfließen lassen, sind Vera und Helga am liebsten mit Rad und Zelt unterwegs.

Donnerstag, 26.3.2026, 19:30 Uhr
Sabine Bork

Grenzgänge – mal hier, mal da

Auf wunderbaren Radwegen geht es mit dem E-Bike an Flüssen und Stauseen entlang, zu versteckten Natur- und Kulturschätzen und zu zauberhaften Orten in der Grenzregion zwischen Deutschland, Belgien, Luxemburg und Frankreich.

Gerd Ortmann (1949-2025)



Gerd Ortmann aus Herborn war nicht nur im ADFC Landesverband Hessen aktiv, sondern auch beim ADFC Frankfurt als TourGuide tätig.

Er hat maßgeblich zum Aufbau einer zeitgemäßen und umfassenden TourGuide-Ausbildung in Hessen beigetragen. Damit hat er unzählige Tourenleiter:innen für ihre Aufgaben fit gemacht. Im März 2015 lernte ich Gerd bei solch einem Basisseminar erstmals kennen. Ich schätzte seine humorvolle, aber fachkundige Art, uns den Lehrstoff näher zu bringen. Im Jahr 2019 absolvierte ich meine erste Radreise als Co-Guide mit Gerd Ortmann auf der Via Claudia Augusta.

Legendär waren seine Methoden, die Aufmerksamkeit der Gruppe auf gewisse Themen zu lenken. Ausgestattet mit einer Trillerpfeife verschaffte er sich Gehör. Oder er warf spontan sein ADFC-Cap auf den Boden und alle Teilnehmer wussten sofort, jetzt ist ein Kreis zu bilden und sie erhielten sodann eine weitergehende Info zum Tourverlauf. Angesprochen auf das neue Phänomen „Pedelec“, reagierte er im Jahre 2015 ablehnend und machte den einen oder anderen Scherz zur motorisierten Fortbewegung. Ich staunte nicht schlecht, als ich bei der praktischen Prüfung den kleinen Heckmotor an seinem Fahrrad entdeckte – aber so war er nun mal. Immer zu einem Scherz aufgelegt.

Schade, daß er sich nach seinem letzten runden Geburtstag zurückgezogen hat. Nun ist er im September 2025 im Alter von 75 Jahren verstorben. *Peter Lill-Hendriks*



Dagmar Berges

Vandalismus

Inzwischen sind über die Stadt Frankfurt 21 Ghost-bikes verteilt. Sie markieren Unfallstellen, an denen Fahrradfahrende tödlich verunglückten. Sie stehen als Mahnmal und Gedenkstätte für die Toten und sollen auch auf mögliche Gefahrenpunkte hinweisen. Leider werden immer wieder weiße Fahrräder mutwillig beschädigt, wie auf unserem Foto das Rad mitten im Stadtwald. Es ist schon sehr traurig, dass manche Menschen keinen Respekt zeigen. *Dagmar Berges*



Der Vorstand singt: (v.l.n.r.): Birte Schuch (leider verdeckt), Thomas Tomala, Alexander Schulz, Anke Bruß, Klaus Schmidt-Montfort, Uta Fitzen, Joachim Schirmmacher und Michael Genthner (es fehlt Susanne Neumann) Peter Sauer (2)

Der Vorstand kann auch singen!

Die Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt brachte ungeahnte Talente auf die Bühne

In der Einladung stand „The same procedure as every year? Ganz genau!“. Doch das traf auf die diesjährige Weihnachtsfeier nur zum Teil zu. Denn gleich zu Beginn des Abends wurde im Albert-Mangelsdorff-Saal im Saalbau Südbahnhof eine Weltpremiere präsentiert: Der Vorstand des ADFC Frankfurt am Main singt! Und fordert das Publikum auf, mitzusingen. Das zielt sich etwas, belohnt den Chor aber begeistert mit enormem Applaus, fordert gar Zugaben. Doch darauf werden wir leider ein weiteres Jahr warten müssen.

Rund 150 Mitglieder hatten den Weg zur Weihnachtsfeier gefunden. „The same procedure as every year“ zeigte sich dann doch darin, dass die legendären Schmalzbröte auf dem Buffet zu sehen waren, ergänzt durch vegetarische und vega-

ne Brotaufstriche, denen Curry zu farblicher Unterscheidung verhalf. Dazu Nüsse, Spekulatius, Mandarinen – es ging weihnachtlich zu wie in den Vorjahren. Wenn dann noch ein (fast) echter Nikolaus zwischen den liebevoll dekorierten Tischen unterwegs ist, zeigt sich, dass unsere Vorstandsmitglieder Qualitäten aufweisen, die weit über das gemeinsame Singen hinausgehen.

Birte Schuch führte souverän durch das Programm. Harry Herrmann-Hubert gab den Auftakt mit einer amüsanten Geschichte über die Zeitprobleme im beginnenden Rentnerdasein. Auch ihm war Applaus sicher. Danach folgte Bertram Giebelers Pixelschau, ein Rückblick auf die vielfältigen Aktivitäten des Vereins, der wegen technischer Probleme leider kürzer ausfiel als vorgesehen. Dennoch wurde deutlich, dass die zuvor von Harry geschilder-

ten Zeitprobleme bei ADFC-Rentnern nicht auftreten sollten – unser Verein bietet reichlich Gelegenheit, sich auch im „Ruhestand“ in Arbeit zu stürzen, ob bei Infoständen, Straßenfesten, Codieraktionen oder Radreisemessen.

Beim „Verkehrspolitischen Jahresrückblick 2025“ zeigte Ansgar Hegerfeld als Verkehrspolitischer Sprecher, welche Themen ihn und die Verkehrs-AG besonders beschäftigten hatten. Geradezu begeistert zeigte er sich über (wenn auch nur vorübergehend) komplett autofreie oder durch Baustellen gesperrte Straßen, was klaglos von Autofahrenden akzeptiert wird. Ein Markierung eines Radwegs an gleicher Stelle jedoch führt in der Regel zu aufgeregten Debatten. Da darf zum Ende des Vortrags die Erinnerung an die Kommunalwahl am 15. März nicht fehlen. „Geht wählen!“ fordert

Ansgar auf, denn jede Stimme für eine dem Fahrrad gewogene Partei wird wichtig sein.

So viel zum offiziellen, dem unterhaltsamen Teil des Abends. Nicht minder unterhaltsam sind die vielen Gespräche, die zwischen den Besuchern und Besucherinnen geführt werden. Liegt doch der tiefere Sinn solcher Feiern gerade darin, Menschen, die im Verein auf verschiedenen Ebenen aktiv sind, zusammenzubringen, den Austausch untereinander zu fördern, Kontakte zu knüpfen und zu pflegen sowie mit neuen Ideen für die weitere Arbeit den Saal zu verlassen. Oder wenigstens mit dem guten Gefühl, sich im richtigen Verein mit den richtigen Menschen zu engagieren. Dafür hat das Orga-Team hervorragende Arbeit geleistet und dankt allen Helfenden für ihren Beitrag zu dem wirklich gelungenen Fest.

Peter Sauer



Birte Schuch erklärt Nikolaus Joachim Schirmmacher seine Aufgaben



Ansgar Hegerfeld stellt die verkehrspolitische Arbeit des ADFC vor Eckehard Wolf

**ADFC Frankfurt am Main e. V.**

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

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

Öffnungszeiten Geschäftsstelle

Die Geschäftsstelle ist in der Winterpause geschlossen

Vorstand

Anke Bruß
Uta Fitzen
Michael Genthner
Dr. Susanne Neumann
Joachim Schirmmacher
Klaus Schmidt-Montfort
Svea Birte Schuch
Alexander Schulz (Schatzmeister)
Thomas Tomala
vorstand@adfc-frankfurt.de

Kontoverbindung

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

Wir suchen: Dich!

Der ADFC in Frankfurt und Umgebung engagiert sich (zumeist ehrenamtlich) für den Radverkehr. Das geht nur mit vielen Unterstützer:innen.

Unterstützen kannst du uns durch regelmäßige Mitarbeit in einer unserer Arbeitsgruppen, aber auch durch vereinzelte Einsätze bei Aktionen des ADFC.

Unsere Arbeitsgruppen freuen sich immer über neue Aktive. Melde dich gerne bei der AG oder nutze das Kontaktformular unter dem ADFC-Kurzlink:

adfc-ffm.de/=8ik1

Kontakte im ADFC Frankfurt am Main e.V.

Arbeitsgruppen / Themen

AG Aktionen: Dirk Reinhardt
aktionen@adfc-frankfurt.de
AG Bachmannstraße: Anne Wehr
infoladen@adfc-frankfurt.de
AG bike-night: Falko Görres
bike-night@adfc-frankfurt.de
AG Fotografie:
foto-ag@adfc-frankfurt.de
AG Kartographie & GPS:
Wolfgang Preisung
karten@adfc-frankfurt.de
AG KlauNix / Codierungen:
Dieter Werner
klaunix@adfc-frankfurt.de
AG Messe RadundReise: Svea Birte Schuch
radundreise@adfc-frankfurt.de
AG OpenBikeSensor: Katja Hertel
obs@adfc-frankfurt.de
AG Touren: Thomas Koch
touren@adfc-frankfurt.de
**Buchhaltung, FFA-Verteilung
Reisebuchungen:** Elke Bauer
radreisen@adfc-frankfurt.de
**AG Verkehr und Verkehrspolitische
Sprecher:** Ansgar Hegerfeld
verkehr@adfc-frankfurt.de
AG Werkstatt/Technik:
Ralf Paul, Rainer Mai
technik@adfc-frankfurt.de
FrauenAktiv: Verena Reddig
frauenaktiv@adfc-frankfurt.de
Medien:
Facebook: facebook@adfc-frankfurt.de
Bluesky: 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
Tourenprogramm: Iris Nattermann
tp-touren@adfc-frankfurt.de
Anzeigen/Werbung in Medien:
werbung@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen

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

Beauftragte

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

Kontakte

Elke Bauer
elke.bauer@adfc-frankfurt.de
Anke Bruß
anke.bruss@adfc-frankfurt.de
Vera Dopichaj
vera.dopichaj@adfc-frankfurt.de
Uta Fitzen
uta.fitzen@adfc-frankfurt.de
Thomas Fuchs
thomas.h.fuchs@adfc-frankfurt.de
Michael Genthner
michael.genthner@adfc-frankfurt.de
Bertram Giebeler > 069 / 59 11 97
bertram.giebeler@adfc-frankfurt.de
Falko Görres
falko.gorres@adfc-frankfurt.de
Ansgar Hegerfeld > 0175 99 47 853
ansgar.hegerfeld@adfc-frankfurt.de
Sigrid Hubert > 069 / 15 62 51 35
sigrid.hubert@adfc-frankfurt.de
Katja Hertel
katja.hertel@adfc-frankfurt.de
Jürgen Johann
juergen.johann@adfc-frankfurt.de
Thomas Koch > 069 / 90 54 79 90
thomas.koch@adfc-frankfurt.de
Erich Lückner > 069 / 21 00 65 24
erich.luecker@adfc-frankfurt.de
Rainer Mai > 069 / 41 3085
Simone Markl
simone.markl@adfc-frankfurt.de
Bernd Mönkemöller > 069 / 95 05 60 06
bernd.moenkemoeller@adfc-frankfurt.de
Iris Nattermann
iris.nattermann@adfc-frankfurt.de
Lars Nattermann
lars.nattermann@adfc-frankfurt.de
Dr. Susanne Neumann > 0177 78 52 570
susanne.neumann@adfc-frankfurt.de
Stephan Nickel > 0151 46 72 19 36
stephan.nickel@adfc-frankfurt.de
Margit Luck-Oberhauser
margit.luck-oberhauser@adfc-frankfurt.de
Ralf Paul > 069/49 40 928
Christa Pellerinshoff
christa.pellerinshoff@adfc-frankfurt.de
Wolfgang Preisung > 061 92/9 517 617
wolfgang.preising@adfc-frankfurt.de
Dirk Reinhardt
dirk.reinhart@adfc-frankfurt.de
Peter Sauer > 069 / 46 59 06
peter.sauer@adfc-frankfurt.de
Joachim Schirmmacher > 0175 2763826
joachim.schirmmacher@adfc-frankfurt.de
Klaus Schmidt-Montfort > 069 / 51 30 52
klaus.schmidt-montfort@adfc-frankfurt.de
Svea Birte Schuch > 069 / 58 90 190
birte.schuch@adfc-frankfurt.de
Alexander Schulz > 0176 496 85 859
alexander.schulz@adfc-frankfurt.de
Thomas Tomala > 0179 909 37 59
thomas.tomala@adfc-frankfurt.de
Anne Wehr > 069 / 59 11 97
anne.wehr@adfc-frankfurt.de
Dieter Werner > 069 / 95 90 88 98
dieter.werner@adfc-frankfurt.de
Eckehard Wolf > 069 / 95 78 00 92
eckehard.wolf@adfc-frankfurt.de

Kontakte zu ADFC-Gliederungen in der Region

ADFC Main-Taunus

Jürgen Ahl > 0177 5131471
Erster Vorsitzender des
ADFC Main-Taunus e.V.
juergen.ahl@adfc-mtk.de

Bad Soden:

Birgit Buberl > 06196 520333
birgit.buberl@adfc-mtk.de

Eschborn/Schwalbach:

Thomas Buch > 06173 61192
thomas.buch@adfc-mtk.de

Hattersheim: Birgid Oertel
bioert@t-online.de

Kelkheim

ortsgruppe.kelkheim@adfc-mtk.de

Hofheim/Eppstein/Kriftel:

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

ADFC Bad Vilbel/Karben

Ute Gräber-Seißinger > 06101 54 22 56
1. Vorsitzende, Öffentlichkeitsarbeit
info@adfc-badvilbel-karben.de

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

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

ADFC Hochtaunus**Bad Homburg/Friedrichsdorf:**

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

Kronberg: Claudia Kipka
kronberg@adfc-hochtaunus.de

Oberursel: Ulrike Heitzer-Priem

ulrike.heitzer-priem@
adfc-hochtaunus.de

Steinbach: Bengt Kösslich

bengt.koeslich@adfc-hochtaunus.de

Usinger Land: Stefan Pohl

stefan.pohl@adfc-hochtaunus.de

ADFC Offenbach

Andrea Golde > 0170 3460 687
andrea.golde@adfc-offenbach.de

Detlev Dieckhöfer > 0179-5191 907
detlev.dieckhoefer@adfc-offenbach.de

Renate Lauffenburger > 0177 6228 690
Pressesprecherin

renate.lauffenburger@adfc-offenbach.de

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



Bausatz Do-it-yourself

An der TH Ostwestfalen-Lippe werden Transporträder aus Holz gebaut

Auf der EuroBike kann man viel entdecken. Die aufgebrelztsten und hochtechnisiertesten Fahrräder sind ausgestellt, viele Länder sind dabei und zeigen ihre Hochleistungs-hippen-Superräder. Das Angebot ist für uns Normalradler:innen nicht wirklich zu erfassen, aber kaum zu übersehen ist das völlig anders gestaltete E-Lastenfahrzeug aus Holz der Technischen Hochschule Ost-Westfalen-Lippe.

Als Ehrenamtliche den Stand des AADFC auf der EuroBike mit zu betreuen macht Spaß, und man findet auch Zeit, eine Runde durch die Ausstellungshalle zu drehen. Dabei macht man die erstaunlichsten Entdeckungen.

Dieses Jahr fiel ein etwas außergewöhnliches Elektro-Lastenbike ins Auge, das sich von vielen anderen Ausstellungsstücken abhob, und das nicht nur wegen seines Aussehens. Professor Dr. Adrian Riegel (selbst begeisterter Radfahrer) hat es zusammen mit seinen Studenten konzipiert. Obwohl ziemlich sperrig, hat er es mit der Bahn bis nach Frankfurt geschafft. Von der Technischen Hochschule Ost-Westfalen-Lippe in Lemgo gestartet, ist es zwar eine lange Anreise, aber der Welt ein innovatives Fahrradprojekt zu zeigen, das nachhaltige Mobilität mit moderner Technik verbindet, ist Antrieb genug.

Da auf der Messe die Zeit für umfassende Erläuterungen zur Fakten-

lage nicht ausreichte und die Schreiberin dieses Textes gute Kontakte nach Lemgo hat, wurde schnell klar: Das muss vor Ort genauer unter die Lupe genommen werden.

Als erstes fällt auf, dass der Uni-Campus für eine Kleinstadt wie Lemgo bemerkenswert groß und weitläufig ist, mit äußerst vielen schicken, neuen Gebäuden, und insgesamt sehr modernistisch wirkt. Viele Studiengänge werden angeboten, unter anderem der Studiengang Produktions- und Holztechnik. Kaum zu glauben, dass gerade im Fachbereich Holztechnik Fahrräder entworfen werden. Aber Professor Adrian Riegel ist immer auf der Suche nach neuen und fortschrittlichen Projekten für seine Studenten

und Studentinnen. So kam er über Umwege auf die Idee, sich mit der Konstruktion und dem Bau von Lastenfahrzeugen aus Holz zu beschäftigen. Nach einigen Experimenten wurde daraus eine größere Sache. Schnell war klar, dass hier die Form strikt der Funktion folgen soll. Dass mit den so hergestellten Rädern der im Möbelbau begehrte „Preis der guten Form“ nicht gewonnen werden kann, war schnell klar. Auch gibt es schon genug teure und schicke Räder, auch Lastenräder aus Holz, so Adrian Riegel.

Deshalb wird der Ansatz, im niedrigen Low-Cost-Sektor einzusteigen, verfolgt. Ein E-Lastenrad aus Holz, das im Do-it-yourself-Verfahren zusammengebaut werden kann, dabei günstig, nachhaltig, klimafreundlich und mit moderner Technik ausgestattet ist, dazu vom Gewicht her super leicht. Das alles und noch viel mehr sollte in die Entwicklung des innovativen Vorhabens einfließen. Inzwischen ist das Projekt realisiert und für zehn Studierende ausgelegt, insgesamt acht unterschiedliche Modelle sind mit der Zeit entstanden.

Räder und Rahmen sind Upcycling und tragen so zum Ressourcenschutz bei und damit auch zum Natur- und Umweltschutz. Verwendung finden zum Beispiel einfach zu beschaffende gebrauchte 26-Zoll-Räder von Mountainbikes, dazu Sperrholz, Fichte und andere Holzmaterialien. Um die erhöhten Anforderungen an die Bremsleistung zu



Es fährt! Professor Adrian Riegel unterwegs auf dem Campus der TH OWL

Barbara Fromberger (4)



Rikscha aus Ostwestfalen, (fast) ganz in Holz



Stabile Verbindung von Metall und Holz



Bauanleitungen stehen zur Verfügung

gewährleisten, werden diese dann mit hydraulischen Felgenbremsen nachgerüstet.

In der Werkshalle des Fachbereichs Holztechnik zeigen die Studenten (Studentinnen sind nicht dabei und eher unterrepräsentiert) die unterschiedlichen Prototypen. Verschiedene Bauarten von Long-John-Rädern, E-Trike und E-Trailer werden vorgeführt, alles Konstruktionen, die mit mehr oder weniger handwerklichem Geschick eigenständig zuhause nachgebaut werden können. Vorteilhaft ist dabei der Zugang zu einer Holzwerkstatt (sägen, fräsen, bohren, biegen, kleben) oder einem entsprechend ausgerüsteten Makersspace.

Unter Berücksichtigung der Anforderungen hinsichtlich Nutzgewicht und Abmessungen werden umfangreiche Berechnungen erstellt, dann daraus 3D-CAE-Modelle entwickelt und abschließend detaillierte Konstruktionszeichnungen erstellt. Einer der Clous dieser Entwicklung ist dabei die selbsttragende Holzkonstruktion.

Nach der Fertigung in der Holzwerkstatt erfolgen professionelle Belastungstests zur Prüfung der

Praxistauglichkeit der Konstruktion nach der Europäischen Norm für Lastenräder. Im sogenannten „Affenkäfig“ wird zum Beispiel genauestens die Belastbarkeit und Stabilität von Verbindungsstücken getestet, bis zu 100.000 Zyklen sind für die Erfüllung der EU-Norm 79010 notwendig.

Obwohl alles optimal berechnet und ausgelegt und getestet „safe“ ist, werden die Bauteile nicht kommerziell oder im Lizenzbau vertrieben. „Dann wäre man in der Haftung“, so Adrian Riegel. Die Verantwortung bleibt damit beim kreativen „Bastler“. Die Open Source Plattform des Fachbereichs ist frei zugänglich und für jeden nutzbar. Die Bauanleitungen für die Selbstbausätze sind dabei so genau wie nötig, d. h. sehr detailliert für Anfänger, aber für Profibastler genau richtig.

Immer wieder kommen Anfragen für Selbstbau-Projekte in Schulen und sozialen Werkstätten. Deshalb ist inzwischen auch ein Design mit weniger komplizierten Fertigungsverfahren verfügbar. „Es muss nur noch an zwei Stellen geschweißt werden“, erläutert Adrian Riegel. Nun laufen Tests mit einer besonderen Technik, bei der die Holzteile mittels gewickelten Fasern mit dem Metallrahmen verbunden werden. Dafür werden Lein- oder Flachsfasern in Epoxidharz getränkt und fest um die zu verbindenden Teile gewickelt. Nach dem Trocknen und Aushärten hält das bombenfest. Für die noch zu beschaffenden Anbauteile gilt die Regel: einfach und kostengünstig. Da dürfen es auch mal Rückspiegel von Aldi sein.

Die Studenten konstruieren gerade ein Lasten-Trike mit einer Kiste am Hinterrad. Zukünftig auch ver-

schließbar, ansonsten für den Transport von Handwerkerequipment gedacht. Das ganze mit Antrieb, der Anhänger schiebt das Fahrrad, Auflaufbremse inklusive. „Es fährt sehr schön“, so Adrian Riegel. Eine Haube als Abdeckung ist darüber hinaus geplant. Außerdem ist angedacht, als Masterstudienprojekt eine Produktionsanlage dafür zu konstruieren.

„Nach dem Motto: Wir wollen das in Großserien herstellen“. Es bleibt also spannend in Ostwestfalen! Auch in Zukunft werden Professor Adrian Riegel innovative, klimafreundliche, ressourcenschonende und eigenwillige Ideen für seine Studenten, und vielleicht für die ein oder andere Studentin, garantiert nicht ausgehen. *Dagmar Berges*



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

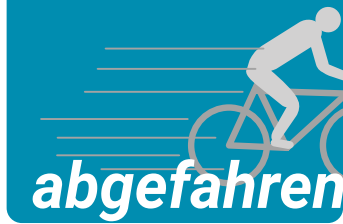
PERPEDALE.DE
FAHRRADFREUND.COM

Informationen und Bauanleitungen zu allen Fahrrad-Modellen:

www.th-owl.de/pt/fachbereich/fachgebiete/holzbearbeitungsmaschinen/lastenrad/

Informationen zum Studium:

Studienort: TH OWL/Lemgo
Studiengang: Holztechnik/
Produktion- und Holztechnik
Abschlüsse: Bachelor/Master



Das fertige Ergebnis –
der Brems-Schalthebel
ist komplett verdeckt

Hannah Kessler (4)

Was ist eigentlich die

Italienische Acht?

Was klingt wie der Titel eines Heist Movies – ich denke an eine Mischung aus „Ocean's 8“ und „The Italian Job“ – bezeichnet eine Technik für die Anbringung von Lenkerband.

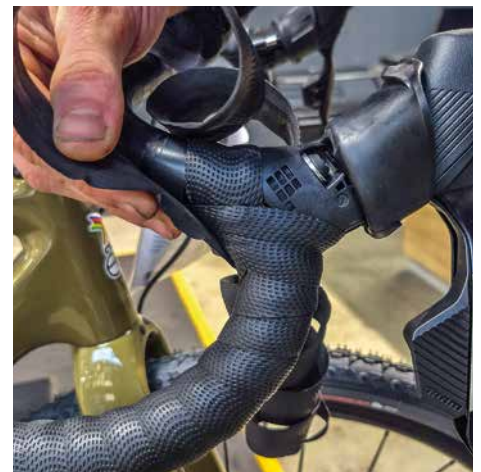
Dass diese fast so kompliziert ist, wie den perfekten Juwelenraub zu planen, musste ich am eigenen Leib bzw. Lenker erfahren, als ich letzten Sommer neues Wickelband geschenkt bekam. Mehrfach hatte ich mir die Technik auf Youtube angeschaut, und trotzdem ist nur eine Seite gut geglückt. Auf der anderen schaut am Schalthebel Metall durch, da ich das Band nicht richtig in Form einer Acht herumgewickelt habe. Höchste Zeit also, mich mit zwei Profis zu unterhalten.

Gut gelaunt empfängt mich Arno Bartsch, der stellvertretende Werkstattleiter von Fahrrad Böttgen in Bornheim. Bevor er mir an einem Musteraufbau nochmal Schritt für Schritt zeigt, wie das Band korrekt gewickelt wird (s. Fotos), muss ich eine Frage stellen, die mir unter den Nägeln brennt: Woher kommt eigentlich der Begriff der Italienischen Acht? „Der stammt sicher aus den 70er und 80er Jahren, als die Italiener noch füh-

rend in der Fahrradproduktion waren“, sagt Arno. „Man denke nur an Marken wie Pinarello oder Cinelli. Außerdem haben alle Großen damals Komponenten von Campagnolo verbaut. Das gibt es so heute gar nicht mehr.“ Weiter erklärt er, dass damals oft Leder- oder Korkbänder verwendet wurden, auch die sind mittlerweile etwas aus der Mode gekommen. „Die meisten Kunden kaufen heute Bänder aus Kunststoff. Entweder besonders dünne, wenn es darum geht, Gewicht zu sparen oder welche, die leicht mit Schaumstoff gepolstert sind für mehr Komfort beim Fahren.“ Es gibt sogar spezielle Gelpads, die man vor dem Wickeln unter das Band legen kann für noch bequemeren Grip. Am meisten beeindruckt mich jedoch ein wiederverwendbares Band aus Silikon, das ohne Klebestreifen am Lenker angebracht wird. Ist es schmutzig, kann es einfach in der Spülmaschine gereinigt werden. Genial!

Beim Rundgang durch das Fahrradgeschäft fällt nicht nur auf, dass fast alle Verkaufsfahrräder schwarzes Lenkerband verwenden, bis auf eins sind auch alle mit der Italienischen Acht gewickelt. Sie scheint also der Goldstandard zu sein. Das bestätigt mir auch Jan Paulus vom Fachzentrum Bundesfachschule Zweirad der

Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main, der allerdings direkt nachschiebt, dass Bandwickeln weniger dogmatisch behandelt werden sollte. „Unserer Meinung nach ist es wichtig, Lenkerband vor allem ordentlich am Lenker anzubringen. Wie genau die Brems-Schalthebel dabei umwickelt werden, spielt weniger eine Rolle.“ Er erklärt, dass das Wickeln selbstverständlich auch Teil der Ausbildung zum Zweiradmechatroniker ist, die Methode aber eher zweitrangig. „Im Fokus stehen hier das Ausrichten von Rennlenkern, Brems-Schalthebeln sowie das Befestigen der Züge unter dem Lenkerband – was jeweils auch schon gar nicht so einfach ist.“ Dem kann ich nur zustimmen und staune nicht schlecht, als ich erfahre, dass eine ausgebildete Zweiradmechatronikerin für diesen Vorgang in der Regel nur 18 Minuten Zeit einplant. Zum Abschluss erzählt Jan Paulus noch von einer Wickeltechnik mit dem schillernden Namen Harlekin: „Bei dieser sehr speziellen Methode werden zwei schmale Leinenbänder ineinander verflochten, wodurch ein Rautenmuster entsteht.“ Da werden bei mir Assoziationen an ein ganz anderes Filmgenre geweckt und ich frage mich, ob ich mit meinem frisch gewickelten Rennrad nicht mal wieder Richtung Kino fahren sollte. Hannah Kessler



Schritt für Schritt zur Italienischen Acht. Unsere beiden Experten empfehlen: nicht zu viel oder zu wenig Zug und auf gleichmäßige Abstände des Bands achten.

Fünf Fragen an ...

Matthias Rohr



„Mein Faltrad ist wie ein zweites Paar Beine“

Die Nähe zur Natur ist für den im Sauerland geborenen Mittzwanziger sehr wichtig. Deshalb zog Matthias Rohr 2024 kurz nach seiner Ankunft in Frankfurt von der Innenstadt nach Sulzbach. Dort fühlt er sich extrem wohl und bleibt dem Kreisverband Frankfurt dennoch eng verbunden. Der studierte Politikwissenschaftler, der hauptberuflich eine kaufmännische Abteilung bei der Deutschen Bahn leitet, ist in unserem Verein vor allem für sein Engagement im Jungen ADFC bekannt. Wenn er nicht auf dem Rad sitzt, geht er gerne klettern, probiert neue Kochrezepte aus oder lernt Dänisch.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Naturverbunden, Optimistisch. Zielstrebig.

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Als Kind war ich erst mal nur Freizeitradler. Erst als Jugendlicher habe ich dann immer häufiger das Rad als Verkehrsmittel genutzt, um unabhängiger von meinen Eltern und dem schlechten öffentlichen Nahverkehr im Sauerland zu sein. Während meines Studiums in Duisburg nahm meine Leidenschaft dann wortwörtlich Fahrt auf. In dieser Zeit machte ich die ersten Radreisen mit meinem Bruder. Häufig sind wir direkt von zu Hause losgefahren, zum Beispiel nach Prag oder in die Niederlande. Heute bin ich am liebsten in Dänemark unterwegs. Ich liebe die dortige Fahrradinfrastruktur – kein Vergleich mit Deutschland. Wir gehen in Dänemark gerne zelten oder schlafen in einer der vielen Schutzhütten, die für kleines Geld oder teils ganz umsonst einen Platz für die Nacht in der Natur bieten. Heute ist das Fahrrad in Kombination mit dem ÖPNV mein absolutes Hauptverkehrsmittel. Man könnte sagen, mein Faltrad ist wie ein zweites Paar Beine. Es begleitet mich fast überall hin – ob zum Supermarkt, zur Arbeit oder bei Reisen.

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

Einiges! Am meisten werden mir das Bundesjugendforum und die erste Bundesjugendversammlung des Jungen ADFCs in Erinnerung bleiben. Als AG zur Vorbereitung der Gründung haben wir

lange darauf hingearbeitet. Dann zu sehen, dass unsere Idee durch so viele junge Menschen, die aus ganz Deutschland nach Frankfurt gekommen sind, mit Leben gefüllt wird, ist unglaublich schön. Ansonsten bin ich auch sehr gerne bei Demos oder Veranstaltungen wie der Bike Night dabei. Ein Highlight ist dabei immer, wenn wir über Autobahnen oder Schnellstraßen fahren, die normalerweise Autos vorbehalten sind. In NRW wurden Demos auf Autobahnen leider vor einigen Jahren verboten, was ich sehr schade finde. Eine weitere schöne Erinnerung ist eine Radtour in Duisburg zum geplanten Radschnellweg 1. Der ist ein richtiges Ewigkeitsprojekt, dagegen läuft sogar die Planung des Radschnellwegs Frankfurt-Darmstadt in Höchstgeschwindigkeit.

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

Engagiert euch aktiv! So schlägt das Frustgefühl, das manchmal beim Radeln mit schlechter Infrastruktur aufkommt, in ein Ermächtigungsgefühl um und es fährt sich gleich viel besser. Der Einfluss, den jeder einzelne hat, mag begrenzt sein, aber wenn sich viele Menschen zusammentun, können wir Großes bewirken.

Was bewegt Dich neben dem Fahrrad noch?

Ein Radschnellweg von Sulzbach nach Frankfurt (lacht). Ich wünsche mir, dass wir auch hier mehr junge Aktive haben. Beim Hessenforum im November letzten Jahres habe ich einen Workshop dazu gegeben und hoffe, damit schon einen ersten Impuls dafür gesetzt zu haben.



100 Jahre Familienbetrieb
In 4. Generation

ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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

Öffnungszeiten:

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

1 m² Urwald schützen mit jeder Inspektion

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

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



www.radhaus-kriegelstein.de